

DE VERKAVELING

ADORATIE

EXAMINATIE

EXPLORATIE

Student: Michiel Van Gucht
Promotor: Caroline Newton
Copromotor: Griet Hanegreefs
Mentor: Karel Wuytack

Masterproef ingediend tot het behalen
van de academische graad van Master
in de stedenbouw en ruimtelijke planning.

Academiejaar: 2016-2017

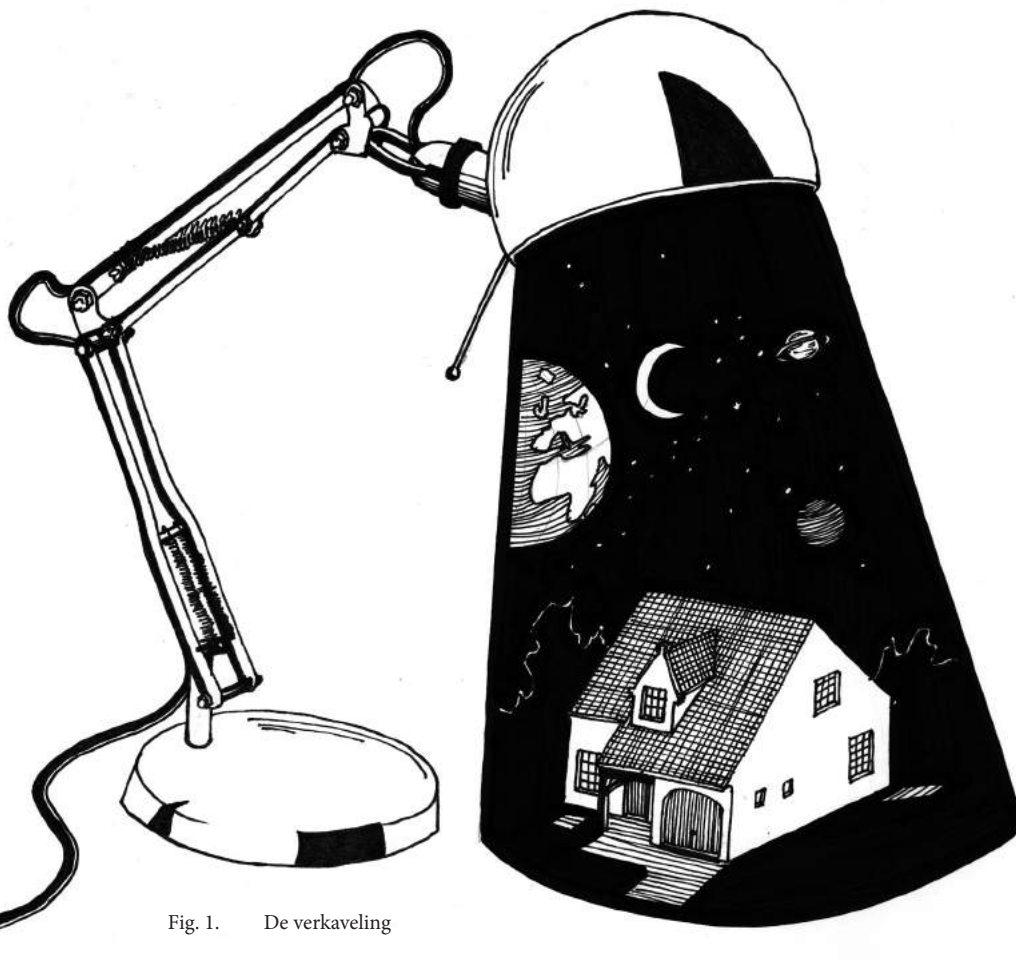


Fig. 1. De verkaveling

De auteur geeft de toelating deze masterproef voor consultatie beschikbaar te stellen en delen van de masterproef te kopiëren voor persoonlijk gebruik. Elk ander gebruik valt onder de beperkingen van het auteursrecht, in het bijzonder met betrekking tot de verplichting de bron uitdrukkelijk te vermelden bij het aanhalen van resultaten uit deze masterproef.

The author gives permission to make this master dissertation available for consultation and to copy parts of this master dissertation for personal use. In the case of any other use, the limitations of the copyright have to be respected, in particular with regard to the obligation to state expressly the source when quoting results from this master dissertation.

4 juni 2017

Michiel Van Gucht

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'M' followed by a series of loops and a long horizontal stroke at the bottom.

VOORWOORD

Deze masterproef was niet mogelijk geweest zonder de intensieve begeleidingen van promotor Caroline Newton en de inspirerende momenten met copromotor Griet Hanegreefs en mentor Karel Wuytack. Door de wekelijkse afspraken met de promotor werd vooruitgang geëvalueerd en werd op een opbouwende manier nieuwe informatie verworven. De positieve instelling en open sfeer van de begeleidingen wordt bijzonder geapprecieerd en als essentieel beschouwd in de opbouw van een interessante masterthesis stedenbouw en ruimtelijke planning. Communicatie en het omgaan met verschillende visies is uiteindelijk de kern van het beroep.

Verder wil ik de jury's bedanken voor de reflecties tijdens de verschillende tussentijdse reviews. Ook een speciale vermelding voor mijn ouders en familie die tijdens deze intensieve periode steun en soelaas boden.

Deze masterproef zou ik echter graag opdragen aan mijn grootvader Frans Christiaens (+ 2017), als blijk van waardering voor de passie die we hebben mogen delen voor alles wat creatief is.

INHOUD

ABSTRACT
pg. 004

INLEIDING
pg. 011

H1: CASUS pg. 015

- 1.1 PAPEYE AALBEKE (B)
pg. 019
- 1.2 ALMERE (NL)
pg. 023

H4: ONTWERP pg. 083

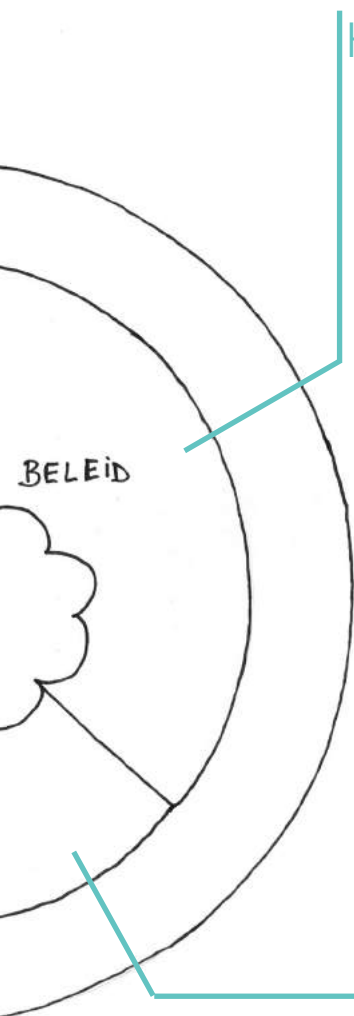
BEELD
pg. 085
LETTERVELDWEG
pg. 099
FAZANTENLAAN
pg. 111
KORTESTRAAT
pg. 123

ONTWERPERS

VERKAVELING

REALITEIT

E)



H2: BELEID pg. 035

WITBOEK RUIMTE VLAANDEREN
&
VLAAMS BOUWMEESTER

H3: REALITEIT pg. 043

LETTERVELDWEG
pg. 047
FAZANTENLAAN
pg. 057
KORTESTRAAT
pg. 065
REFLECTIE
pg. 073

KRITISCHE
REFLECTIE
pg. 135

CONCLUSIE
pg. 137

BIJLAGEN
pg. 141

FIGURENLIJST
pg. 165

BIBLIOGRAFIE
pg. 171

ABSTRACT

Deze masterproef gaat over de haat/liefde-relatie omtrent verkavelingen in Vlaanderen. Gekoesterd door haar bewoners/bouwers, vergruisd door de het merendeel van de Vlaamse ruimtelijke planners en stedenbouwkundigen en opgehemeld door sommige Nederlandse collega's. 'De verkaveling' blijft actueel. Tijdens mijn Erasmus aan de Academie Van Bouwkunst in Amsterdam werd op Almere gewerkt en werd ik steeds opnieuw geconfronteerd met hun fascinatie van wat zij 'Vlaamse toestanden' noemen. Kortom, het Wilde Wonen (Carel Weeber, 1998) kan in Almere, om het motto van dit stedelijk laboratorium te parafraseren.

De masterproef gaat op zoek naar een duurzame manier om met deze gebouwde realiteit om te gaan en is een pleidooi om de verkaveling niet in abstractie te behandelen maar via een gedegen ruimtelijke analyse de specifieke potenties te tonen. Via ontwerpmatig onderzoek worden de ruimtelijke

This master dissertation focusses on the love-hate relationship of people with the Flemish allotments. Loved by it's inhabitants/builders, crunched by the majority of Flemish spatial planners and urbanists and adored by some of the Dutch colleagues. 'The allotment' is still actual today. During my Erasmus exchange at the Academy of Architecture in Amsterdam, I have worked on Almere. I was confronted with the fascination of what the Dutch call 'Flemish affairs'. To synthesize, 'The Wild Reside' (Carel Weeber, 1998) is possible in Almere, to paraphrase the motto of this urban laboratory.

This master dissertation is a quest to a handle the built reality in a sustainable way and is an appeal to see the allotments through a substantial spatial analyses. This prevents abstraction of the subject and shows the specific potential. Research by design explores the spatial impact and boundaries of existing design

impact en grenzen van de bestaande ontwerpprincipes geëxploreerd en de lacune aan inspirerende droombeelden omtrent het omgaan met deze verkavelingen ingevuld.

Dit sterk ontwerpmatig onderzoek is opgebouwd uit vier hoofdstukken. De eerste drie zijn respectievelijk gewijd aan: Het ontwerp van een instant verkaveling, het actuele beleid op de verkavelingen in Vlaanderen en de eigen lectuur van deze fysieke plekken van utopie en dystopie. Het laatste hoofdstuk vormt de synthese en bouwt verder op de analyse van het voorgaande hoofdstuk, verkent via ontwerpmatig onderzoek de ontwerpprincipes uit Hoofdstuk 2 en creëert tot slot een nieuw perspectief in de omgang met deze gebouwde realiteit via droombeelden die uitnodigen tot een fundamentele reflectie en debat.

Concreet is Hoofdstuk 1 opgebouwd uit twee casussen, namelijk het Papeye project in Aalbeke (BE, 1991) en drie wijken in Almere (NL). In het project Papeye Aalbeke wordt via een architecturaal forum op zoek gegaan naar wat een hoogstaande architecturale instant verkaveling binnen het verkavelde

principes and unveils the absence of acknowledging the importance of the dream image in current approaches.

This design research thesis is comprised of four chapters. The first three are devoted to: the design of an instant allotment, the actual policy to allotments in Flanders and my own reading of these spaces of utopia and dystopia. The final chapter synthesises the previous chapters. It explores, using a research by design approach, the design principles of chapter 2. Finally, it creates new perspectives in the handling of the built reality by acknowledging the importance of the dream image. It further invites the reader to a fundamental debate and reflection.

To be specific chapter 1 starts from two cases, namely the Papeye Project in Aalbeke (BE, 1991) and Almere in the Netherlands. Whereas the first tried to understand what kind of 'noble architecture' could be developed within the typical Flemish allotment, the second one explores the potentiality of self built (Homeruskwartier), realising ones housing dreams (Oosterwold) and temporality (De Realiteit).

Vlaanderen kon betekenen. Waar in dit project weinig plaats is voor termen als: Accident, Achterkeuken, Afwijken, Alledaagse, Banaliteit, Belgische logica, Bouwwoede, Burenruzie, Charme, Doe-het-zelf, Duivenkotstijl, Fermette-esthetiek, Gazon, Gedoogbeleid, Gezelligheid, Grondspeculatie, Herbruikbaarheid, Herkenbaarheid, Huizen kijken, Hybride, Illegaal, Jammer, Kamelionprincipe, Knotwilgennostalgie, Levensruimte, NIMBY, Open en stedelijk, Opvulregel, Pastorstijl, Pijpenkop, Plantrekkerij, Postrurale zone, Precedent, Privatisering, Ronde, Schaamgroen, Slappende bouwgrond, Sleutel-op-de-deur, Smaak, Thuis, Uitzicht, Veelheid, Verkavelingsdenken, Verkavelingskinderen, Verkavelingsvlaams en tot slot het Ypsilon-plan (De Cauter, 2003), vormen deze termen net de uitgangspunten tot stedelijke kwaliteit in Almere. Binnen dit permanente stedelijke labo wordt concreet stilgestaan bij zelfbouw in het Homeruskwartier, het realiseren van de eigen droom in Almere Oosterwold en het resultaat van een ontwerpwedstrijd rond tijdelijk wonen, de wijk De Realiteit.

Het tweede hoofdstuk focust op het actuele

In Papeye was er geen ruimte voor een vocabulaire van banaliteit, noch voor het dagelijks leven dat is beschreven in het 'small Lexicon of the Flemish (Architectural-) Landscape' (De Cauter, 2003), terwijl het juist deze betekenissen zijn die worden gebruikt als de startpunten voor de stedelijke kwaliteit in Almere (NL).

De tweede hoofdstuk focust op de werkelijke beleid voor de Vlaamse allotments. In de twilight van de transitie van ruimtelijke structuurplannen naar beleidsplannen, begint dit hoofdstuk met een lezing van het Witboek Ruimte Vlaanderen (2016), als het is het belangrijkste beleidsdocument op dit moment. De visie van de Vlaamse architectuurscene, geleid door Leo Van Broeck, wordt gegeven door een lezing van 'Verdichting van Dichtbij Bekeken' (Buijs, 2017). De ontwerpprincipes die voortvloeien uit deze documenten worden samengevat en worden verder verkend in hoofdstuk 4.

De derde hoofdstuk verkent de werkelijkheid van allotments als plaatsen van utopie en dystopie. Een deel van de dorpsgebied van Erembodegem toont drie specifieke allotments, elk met hun eigen karakter. Het eerste allotment is sterk verbonden met de dichte weefsel van het dorp en

beleid voor verkavelingen in Vlaanderen. Aan de vooravond van de overgang van ruimtelijke structuurplannen naar beleidsplannen start dit onderzoek vanuit het Witboek Ruimte Vlaanderen (2016) als het belangrijkste beleidsdocument op dit moment. Via een lectuur van het basiswerk 'Verdichting van Dichtbij Bekeken' (Buijs, 2017) wordt de visie en aanpak van de huidig Vlaams Bouwmeester Leo Van Broeck bekeken. In functie van het omgaan met de gebouwde realiteit van de verkavelingen in Vlaanderen merken we op dat de beleidsdocumenten, los van hun meer participatieve benadering, steeds meer principes en kaders geven voor ruimtelijke ontwikkelingen. In dit hoofdstuk worden de ontwerpprincipes uit deze documenten opgesomd die in hoofdstuk 4 ontwerpmatig worden geëxploreerd.

Het derde hoofdstuk focust op de realiteit van verkavelingen als plekken van utopie en dystopie. Er wordt een snede gemaakt door het dorpsgebied Erembodegem waarbij drie specifieke verkavelingen naar voor komen, de verkaveling 'de Kortestraat' (1969) die sterk verankerd is met de dorpskern, de verkaveling 'Fazantenlaan' (1974)

is called 'de Kortestraat' (1969). The allotment 'de Fazantenlaan' (1974) has a high level of facilities, but is just out of the perimeter of one kilometre around the nucleus joint of the village. The final allotment 'de Letterveldweg' (2004) is surrounded by forest and agricultural land, symbolising the idyll of the countryside. The spatial analyses is different from the traditional morfo-typological research (Conzen, Murtori & Caniggia and the School of Versailles). The insights coming from the drawings of Gort Scott (2009-2010) are framed in a tradition of using the drawing as a tool for spatial analyses like Gordon Cullen (1974). This master dissertation uses the annotation of the image, like the example of the study Learning from Levittown of Venturi Scott Brown (1970). Just like the Ypsilon-plan subscribed in the Lexicon of the Flemish (Architecture-) Landscape (2003), this master dissertation uses research by design to explore solutions for the Flemish parcelled landscape. Where the Lexicon uses vocabulary, this master dissertation is an empirical research on the level of a single parcel to develop a spatial lexicon. This helps to understand the allotments on the one hand, while on the other, this lexicon will deliver the elements of the

met een sterk voorzieningenniveau maar net buiten de perimeter van één kilometer van de dorpskern (Witboek), en tot slot de landschappelijke idylle van de verkaveling 'Letterveldweg' (2004) omgeven door landbouwgebied en in de nabijheid van bosgebied. De ruimtelijke analyse differentieert zich van het traditioneel morfo-typologisch onderzoek (Conzen, Muratori & Caniggia en De school van Versailles). De inzichten vanuit de tekeningen van Gort Scott (2009-2010) worden binnen de traditie van tekeningen als tool voor ruimtelijke analyse van Gordon Cullen (1974) gezien en de annotatie van het beeld wordt ingezet naar analogie met de studie Learning from Levittown van Venturi Scott Brown (1970).

Net als het Ypsilon-plan is deze masterproef een ontwerpmatig onderzoek naar oplossingen voor het Vlaamse (verkavelde) landschap. Waar het Lexicon het woord hanteert, wordt hier via empirisch onderzoek op kavelniveau een ruimtelijk lexicon ontwikkeld. Dit helpt enerzijds deze verkavelingen beter te begrijpen en anderzijds zal dit ruimtelijke lexicon in het laatste hoofdstuk de bouwstenen van het ruimtelijk droombeeld vormen.

quest for spatial dreams.

Explorative research by design will give an insight in the spatial impact and the limitations of the current design principles and will fill the lacuna of inspiring dream images of allotments in the fourth chapter. Design models and drawings with annotations are the design method that gives insight into the context. A first series of models projects the extrapolation of the current approaches on the existing context. Two different design scenarios are defined after that. The first scenario is formed by the design principles as explained in chapter 2. The second scenario is an interpretation through design of the spatial lexicon, made in chapter 3.

From nightmare to dream and back again. De duality of the allotments show the difficulty to take a position. This master dissertation invites designers to critically rethink the allotments and their future(s). Far too often designers today start from an abstract understanding of the allotment. This dissertation challenges this approach and urges designers to start from an understanding of reality. The sensitivities, the intangible elements and

Via exploratief ontwerpmatig onderzoek worden in het vierde en laatste hoofdstuk van de masterproef de ruimtelijke impact en grenzen van de bestaande ontwerpprincipes geëxploreerd en de lacune aan inspirerende droombeelden omtrent het omgaan met deze verkavelingen ingevuld.

Er wordt telkens via maquette en tekeningen met annotatie een beeld gegeven van de context. Een eerste reeks projecteert een extrapolatie van de te verwachten tendenzen worden op de bestaande context. Vervolgens worden terug aan de hand van maquette en tekeningen met annotatie twee alternatieve scenario's uitgewerkt. Het eerste scenario is gestuurd door de ontwerpprincipes opgesomd in hoofdstuk 2. In het tweede scenario is het zelf ontwikkelde ruimtelijke lexicon uit hoofdstuk 3 de basis voor een exploratieve ontwerpmatige interpretatie.

Van nachtmerrie tot droombeeld en andersom. De dualiteit van de verkaveling toont hoe moeilijk het is om een positie in te nemen.

Deze masterproef stelt de vraag hoe ontwerpers zich moeten positioneren

hidden meanings are key to understand the magic of the allotment.

This dissertation offers a spatial lexicon that can be used as an invitation to develop new perspectives, to engage in fundamental reflection and critical debate.

ten opzichte van de realiteit aan de hand van een vergelijking tussen de ontwerpen van instant ontwikkelingen van Papeye Aalbeke en Almere.

Ontwerpend onderzoek vertrekt nog te vaak vanuit een abstractie van de verkaveling, waardoor de gevoeligheden, die net de bouwstenen van de verkaveling zijn, verdwijnen.

Dit is in deze masterproef niet het geval. Door het aanreiken van een ruimtelijk lexicon worden nieuwe perspectieven in de omgang met de gebouwde realiteit van de verkavelingen in Vlaanderen geopend. Ze nodigen uit tot een fundamentele reflectie en debat.

INLEIDING

Zoals de coverafbeelding reeds doet vermoeden, gaat deze masterproef over de haat/liefde relatie omtrent verkavelingen in Vlaanderen. Gekoesterd door haar bewoners/bouwers, vergruisd door de het merendeel van de Vlaamse ruimtelijke planners en stedenbouwkundigen en opgehemeld door sommige Nederlandse collega's. 'De verkaveling' blijft actueel. Tijdens mijn Erasmus aan de Academie Van Bouwkunst in Amsterdam werd op Almere gewerkt en werd ik steeds opnieuw geconfronteerd met hun fascinatie van wat zij 'Vlaamse toestanden' noemen. Kortom, het Wilde Wonen (Carel Weeber, 1998) kan in Almere, om het motto van dit stedelijk laboratorium te parafraseren.

De masterproef gaat op zoek naar een duurzame manier om met deze gebouwde realiteit om te gaan en is een pleidooi om de verkaveling niet in abstractie te behandelen maar via een gedegen ruimtelijke analyse de specifieke potenties te tonen. Via ontwerpmatig onderzoek worden de ruimtelijke impact en grenzen van de bestaande ontwerpprincipes geëxploreerd en de lacune aan inspirerende droombeelden omtrent het omgaan met deze verkavelingen ingevuld.

Dit sterk ontwerpmatig onderzoek is opgebouwd uit vier hoofdstukken. De eerste drie zijn respectievelijk gewijd aan het ontwerp van een instant verkaveling, het actuele beleid op de verkavelingen in Vlaanderen en de eigen lectuur van deze fysieke plekken van utopie en dystopie. Het laatste hoofdstuk vormt de synthese en bouwt verder op de analyse van het voorgaande hoofdstuk, verkent via ontwerpmatig onderzoek de ontwerpprincipes uit Hoofdstuk 2 en creëert tot slot een nieuw perspectief in de omgang met deze gebouwde realiteit via droombeelden die uitnodigen tot een fundamentele reflectie en debat.

Concreet is Hoofdstuk 1 opgebouwd uit twee casussen, namelijk het Papeye project in Aalbeke (BE, 1991) en drie wijken in Almere (NL). In het project Papeye Aalbeke wordt via een architecturaal forum op zoek gegaan naar wat een hoogstaande architecturale instant verkaveling binnen het verkavelde Vlaanderen kon betekenen. Waar in dit project weinig plaats is voor termen als: Accident, Achterkeuken, Afwijken, Alledaagse, Banaliteit, Belgische logica, Bouwwoede, Burenruzie, Charme, Doe-het-zelf, Duivenkotstijl, Fermette-

esthetiek, Gazon, Gedoogbeleid, Gezelligheid, Grondspectatie, Herbruikbaarheid, Herkenbaarheid, Huizen kijken, Hybride, Illegaal, Jammer, Kamelionprincipe, Knotwilgennostalgie, Levensruimte, NIMBY, Open en stedelijk, Opvulregel, Pastorijstijl, Pijpenkop, Plantrekkerij, Postrurale zone, Precedent, Privatisering, Rotonde, Schaamgroen, Slapende bouwgrond, Sleutel-op-de-deur, Smaak, Thuis, Uitzicht, Veelheid, Verkavelingsdenken, *V e r k a v e l i n g s k i n d e r e n*, Verkavelingsvlaams en tot slot het Ypsilon-plan (De Cauter, 2003), vormen deze termen net de uitgangspunten tot stedelijke kwaliteit in Almere. Binnen dit permanente stedelijke labo wordt concreet stilgestaan bij zelfbouw in het Homeruskwartier, het realiseren van de eigen droom in Almere Oosterwold en het resultaat van een ontwerpwedstrijd rond tijdelijk wonen, de wijk De Realiteit.

Het tweede hoofdstuk focust op het actuele beleid voor verkavelingen in Vlaanderen. Aan de vooravond van de overgang van ruimtelijke structuurplannen naar beleidsplannen start dit onderzoek vanuit het Witboek Ruimte Vlaanderen (2016) als het belangrijkste beleidsdocument op dit

moment. Via een lectruur van het basiswerk 'Verdichting van Dichtbij Bekeken' (Buijs, 2017) wordt de visie en aanpak van de huidige Vlaams Bouwmeester Leo Van Broeck bekeken. In functie van het omgaan met de gebouwde realiteit van de verkavelingen in Vlaanderen merken we op dat de beleidsdocumenten los van hun meer participatieve benadering steeds meer principes en kaders geven voor ruimtelijke ontwikkelingen. In dit hoofdstuk worden de ontwerpprincipes uit deze documenten opgesomd die in hoofdstuk 4 ontwerpmatig worden geëxploreerd.

Het derde hoofdstuk focust op de realiteit van verkavelingen als plekken van utopie en dystopie. Er wordt een snede gemaakt door het dorpsgebied Erembodegem waarbij drie specifieke verkavelingen naar voor komen, de verkaveling 'de Kortestraat' (1969) die sterk verankerd is met de dorpskern, de verkaveling 'Fazantenlaan' (1974) met een sterk voorzieningenniveau maar net buiten de perimeter van één kilometer van de dorpskern (Witboek), en tot slot de landschappelijke idylle van de verkaveling 'Letterveldweg' (2004) omgeven door landbouwgebied

en in de nabijheid van bosgebied. De ruimtelijke analyse differentieert zich van het traditioneel morfo-typologisch onderzoek (Conzen, Muratori & Caniggia en De school van Versailles). De inzichten vanuit de tekeningen van Gort Scott (2009-2010) worden binnen de traditie van tekeningen als tool voor ruimtelijke analyse van Gordon Cullen (1974) gezien en de annotatie van het beeld wordt ingezet naar analogie met de studie Learning from Levittown van Venturi Scott Brown (1970).

Net als het Ypsilon-plan is deze masterproef een ontwerpmatig onderzoek naar oplossingen voor het Vlaamse (verkavelde) landschap. Waar het Lexicon het woord hanteert wordt hier via empirisch onderzoek op kavelniveau een ruimtelijk lexicon ontwikkeld. Dit helpt enerzijds deze verkavelingen beter te begrijpen en anderzijds zal dit ruimtelijke lexicon in het laatste hoofdstuk de bouwstenen van het ruimtelijk droombeeld vormen.

Via exploratief ontwerpmatig onderzoek worden in het vierde en laatste hoofdstuk van de masterproef de ruimtelijke impact en grenzen van de bestaande ontwerpprincipes geëxploreerd en de

lacune aan inspirerende droombeelden omtrent het omgaan met deze verkavelingen ingevuld.

Er wordt telkens via maquette en tekeningen met annotatie een beeld gegeven van de context. Een eerste reeks projecteert een extrapolatie van de te verwachten tendenzen worden op de bestaande context. Vervolgens worden terug aan de hand van maquette en tekeningen met annotatie twee alternatieve scenario's uitgewerkt. Het eerste scenario is gestuurd door de ontwerpprincipes opgesomd in hoofdstuk 2. In het tweede scenario is het zelf ontwikkelde ruimtelijke lexicon uit hoofdstuk 3 de basis voor een exploratieve ontwerpmatige interpretatie.

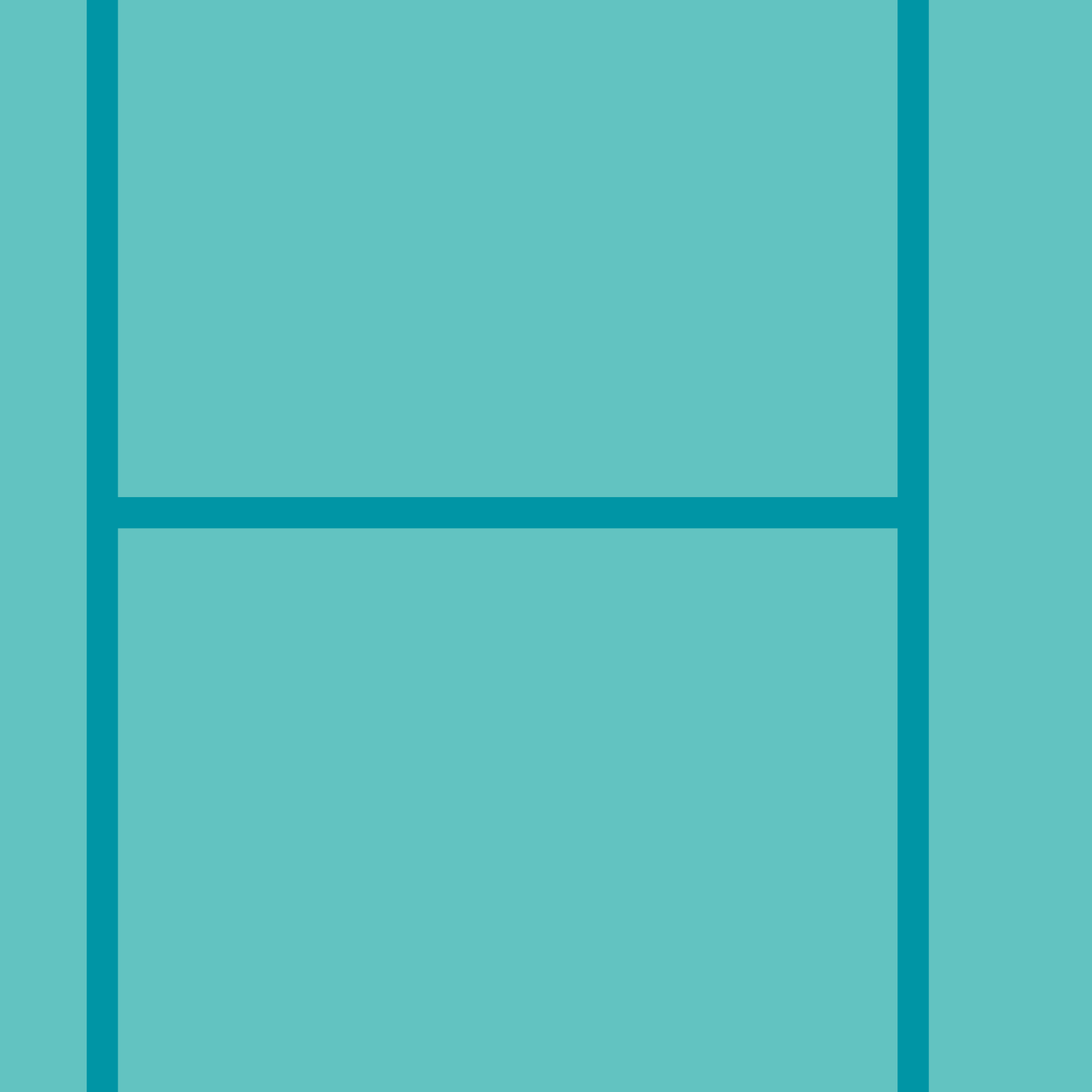
Van nachtmerrie tot droombeeld en andersom. De dualiteit van de verkaveling toont hoe moeilijk het is om een positie in te nemen.

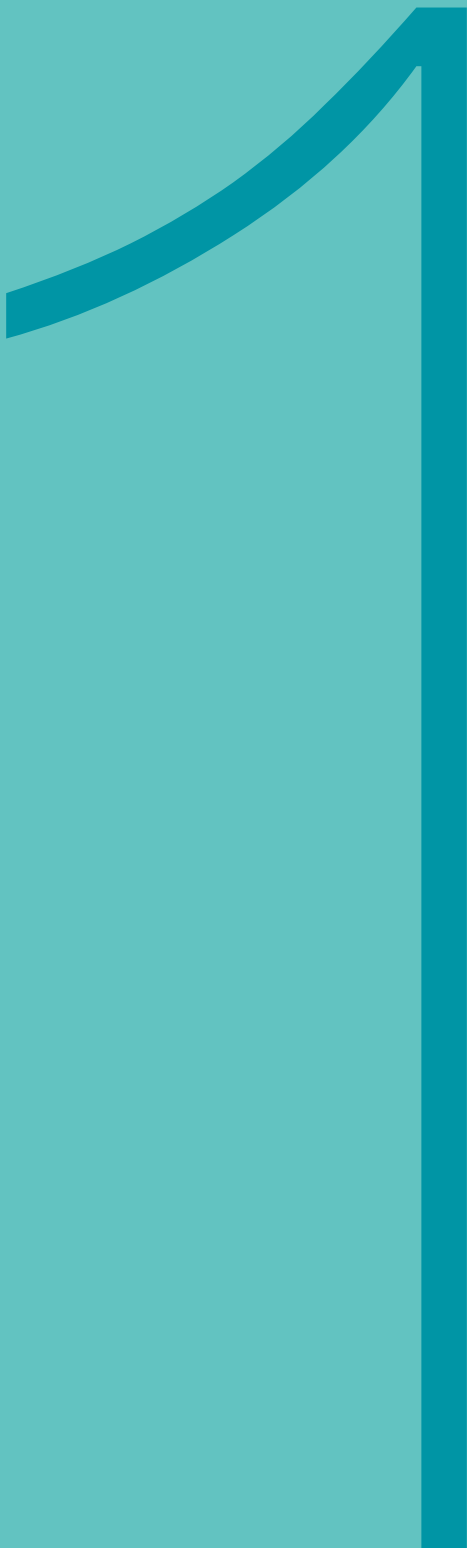
Deze masterproef stelt de vraag hoe ontwerpers zich moeten positioneren ten opzichte van de realiteit aan de hand van een vergelijking tussen de ontwerpen van instant ontwikkelingen van Papeye Aalbeke en Almere.

Ontwerpend onderzoek vertrekt nog te vaak vanuit een abstractie van de

verkaveling, waardoor de gevoeligheden, die net de bouwstenen van de verkaveling zijn, verdwijnen.

Dit is in deze masterproef niet het geval. Door het aanreiken van een ruimtelijk lexicon worden nieuwe perspectieven in de omgang met de gebouwde realiteit van de verkavelingen in Vlaanderen geopend. Ze nodigen uit tot een fundamentele reflectie en debat.





HOOFDSTUK 1: CASUS

Het eerste hoofdstuk van dit onderzoek gaat over de visies die ontwerpers hebben over het ontwerp van de ideale, instant verkaveling. Het zou kunnen gaan over conceptuele modellen uit het verleden, met The Garden Cities van Ebenezer Howard (1898) tot zelfs Celebration van Disney (1996). In plaats daarvan wordt gekozen voor een contrasterende benadering van de verkaveling vanuit een internationale context. Internationaal klinkt haast overroepen als we maar net over de grens bij onze Noorderburen hoeven te kijken, maar desondanks de kleine afstand, tekenen de contrasten op vlak van stedenbouw zich messcherp af. In België is door het laissez-fairebeleid en het promoten van het buitengebied een sprawl ontstaan die vandaag op verschillende vlakken, van ecologisch tot sociaal-maatschappelijk, op sterven na dood is. In Nederland echter is er een sterke planningscontext en wordt alles strikt nageleefd onder het wakende oog van onder andere schoonheidscommissies. Het zijn twee werelden van verschil op slechts tweehonderd kilometer afstand van elkaar.

Door een Erasmusuitwisseling in Amsterdam, werden verschillende

inzichten vergaard en door de relatief lange periode werd het mogelijk om de Nederlandse context te begrijpen en de Belgische denkwijze af te toetsen en een plaats te geven. Het blijft echter moeilijk om gelijkwaardige, typerende ontwikkelingen naast elkaar te plaatsen, vooral omdat veel van de Belgische verkavelingen als geheel amper ontworpen zijn of ontwerpen zijn door bouwfirma's.

In België springt er echter één verkaveling duidelijk uit, namelijk het Architecturaal Forum in Papeye Aalbeke. De meest gerenomeerde architecten uit 1991 presenteerden samen hun ideaalbeeld van de verkaveling.

Aan de Nederlandse zijde werd gekozen voor Almere, een Newtown ten oosten van Amsterdam in een leeggetrokken polder. Almere kan gezien worden als een stad, maar kan ook bekeken worden als een stedenbouwkundig laboratorium schaal 1:1 waar nieuwe modellen worden uitgetest. Deze nieuwe modellen breken de grenzen van het Nederlandse planningsinstinct open en vormen van zelfbouw, wat in Vlaanderen alomvertegenwoordigd is, worden op het

landschap geprojecteerd.

Volgend hoofdstuk geeft een inzicht in de ontwikkeling van twee grote projecten in twee buurlanden. De ene grote ontwikkeling is op schaal van de verkaveling, de andere op schaal van een hele stad.

1.1 Project Papeye Aalbeke

De rand van Aalbeke, een West-Vlaams dorp, omzoomd door verkavelingen en alleenstaande woningen, is de locatie van een experiment. Middenin het hol van de leeuw, zetten een handvol van de meest geroemde Vlaamse architecten zich af tegen de traditie van sleutel-op-de-deur-woningbouw. Stedenbouw afdoend als te remmend, worden alle regels en verordeningen aan kant geschoven.

Toparchitecten die in België de stedenbouwkundige regels overboord gooien, doet al ver weg dromen naar een exotische en exuberante compositie. Het is echter een homogeniteit die allereerst opvalt. Bijna een modelwijk uit een modernistisch magazine. Het was een bewuste keuze van de ontwerpers om, ondanks de diversiteit van de individuele woning, toch een algemeen beeld te hebben voor de verkaveling (Van Acker, Vermeeren, 1992). Hier kan je dus geen uiterst gedetailleerde Spaanse villa naast een kopie van een Duitse lederhosenhut vinden. De heterogeniteit van de individuele woning, wordt overgoten met een homogene saus.

Iedere woning blijft echter ontworpen

vanuit het kavel-eiland als ultieme droom (Van Acker, Vermeeren, 1992), waardoor de stedenbouwkundige revolutie uit blijft. De stedenbouwkundige ingrepen beperken zich tot het schikken van de volumes, waar de ontwerpers wel de vrijheid namen om een variëteit aan typologiën aan te bieden, van hoogbouw tot laagbouw.

“Men kan alleen goed sociaal leven als men een sterk privaat leven heeft.” (DeMulle, 1992)

In bovenstaand citaat zien we het begrijpen en het ondersteunen van de drang naar privacy. Dit speelde een belangrijke rol in de compositie van de woningen en hun zichtpunten en inplanting. Desondanks de individualistische insteek van de ontwerpen, wordt er toch een stedelijk jargon geïntroduceerd om de elementen van de woningen te benoemen. Een patio wordt een plein, een gang wordt een steegje (Van Acker, Vermeeren, 1992). Hier spreekt een worstelen met

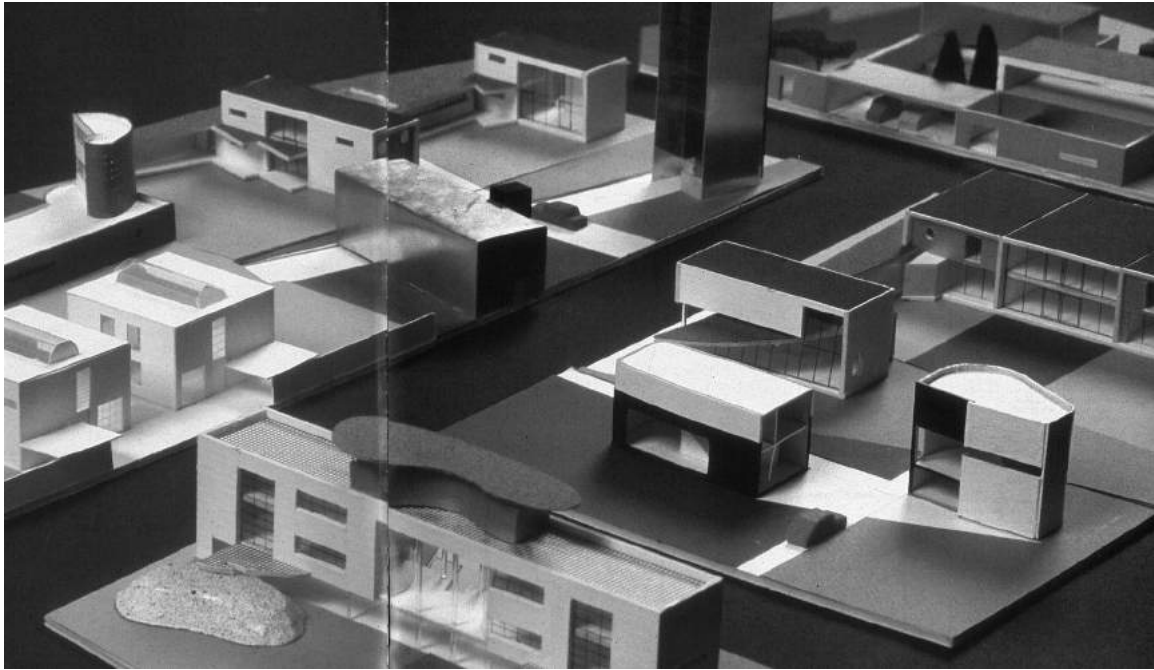


Fig. 2. Overzichtsmaquette Architecturaal Forum Papeye Aalbeke

het gegeven van een verkaveling uit. Het dromen naar de ultieme individualistische woning spreekt tegen met het leven in de grotere schaal, de buurt. De frictie tussen

“De beleving van de straat wordt minder gehypothekeerd door eindeloze rijen gelakt blik” (Van Acker, Vermeeren, 1992)

het individu en de context wordt echter uit de weg gegaan en geklasseerd zonder er daadwerkelijk mee aan de slag te gaan. De enige moeite die werd gedaan, is het vormgeven van de publieke ruimte, voornamelijk de straat. Verschillende patronen werden uitgetest, waarna een weinig verbeeldend model werd gekozen.

In de jaren negentig van vorige eeuw is de populariteit van de auto aan zijn opmars bezig en maakt de het verkavelen van Vlaanderen mogelijk voor een breed

“In een verschaald land moet elke rariteit die in se niet ontstaan is omwille van oppervlakkig opvallen, opmerkelijk verwelkomd worden”
(Van Acker, Vermeeren, 1992)

publiek. Toch groeit er bij de ontwerpers reeds een afkeer tegen de auto in het straatbeeld en wordt de parkeerdruk op het eigen perceel opgevangen.

Het individuele reservaat van de auto is over het algemeen de carport, dat als ontwerp oplossing als kind van zijn tijd wordt opgehemeld. Wat nog meer bepaald wordt door de tijdsgeest is de zeer conservatieve visie op het gezin van de werkende man en de huisvrouw. Desondanks heeft het weinig invloed op buurtvoorzieningen voor de zogenaamde groene weduwes. Dit huisvrouwensyndroom treedt op wanneer de vrouw steeds alleen in de verkaveling woont als de man gaat werken en zo in

de eenzaamheid vervalt. Reeds in de jaren tachtig van vorige eeuw, dus een tiental jaar voor het ontwerp van deze droomverkaveling, werden er reeds tegenvoorstellen geformuleerd vanuit het feminisme (Bervoets, 2017). Het besef van het belang van de buurt als sociale condensator is zeer sterk aanwezig in dat discours. Gemeenschappelijke keukens en wasruimtes lijken banaliteiten, maar het statement dat gemaakt werd door vrijer te denken is sterk.

Het benadrukt de zeer oppervlakkige benadering van de zogenaamde experimentele verkaveling. Het is een adoratie van architectuur, en dat zelfs amper. Het is een adoratie van vorm en ideologie, waar het ontbreekt aan de feitelijke architectuur. Architectuur is het vorm geven aan leven, handelingen begrijpen en meer bieden dan enkel de pro forma levensbenodigdheden.

Bovenstaand citaat toont hoe de ontwerpers kritiek hebben op de nationale identiteit, op de manier waarop vandaag gebouwd wordt. De ontwerpers zien zich als katalysator voor een massa in stabiele toestand (Van Acker, Vermeeren, 1992), maar brengen eigenlijk zelf geen meerwaarde. Waar het experiment bedoeld was om zich af te zetten tegen

vastgeroeste principes, lijkt het project in zijn geheel net een zoveelste interpretatie van dezelfde principes. Ze zetten zich af tegen traditie, maar bouwen er net op dezelfde fundamenten door, waardoor het ontwijken van de context niet leidt tot nieuwe ideeën, maar tot een interessante vormenstudie zonder meer. Het is een zoveelste x-voud aan woningen.

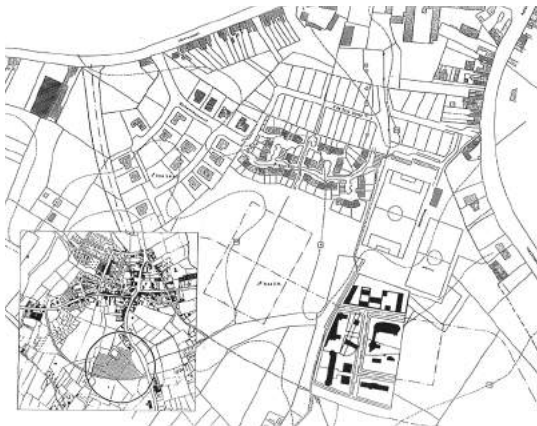


Fig. 3. Inplanting van het project in de ruimere context.

Het architecturaal forum Papeye Aalbeke had het potentieel zich te ontluiken als een parel, maar door het verdwaald geraken in de zoektocht naar de perfectie in het gebouw als losstaand object en het negeren van de context op wijkniveau of op schaal van het dorp Aalbeke, werd het een oppervlakkig geheel. De objectmatige benadering is ook de reden waarom het niet uitgevoerd is: doordat elke woning apart is bekeken en ontwikkeld, waren de verschillende bouwsystemen onbetaalbaar om effectief gerealiseerd te worden (Van Acker, Vermeeren, 1992).

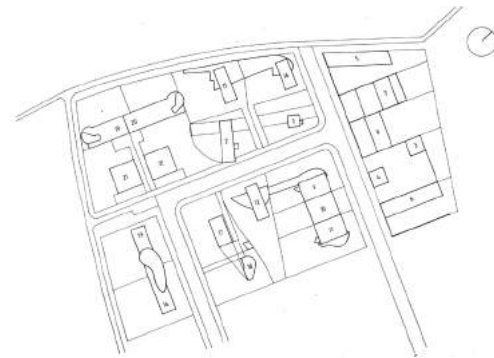


Fig. 4. Perceelsverdeling van het project en omtrek van de bouwvolumes.

1.2 Almere

Onderstaand deel van het onderzoek is gebaseerd op een literatuurstudie van onderstaande teksten. Het is een neerslag van vergaarde kennis uit enerzijds een theoretisch kader en anderzijds praktijkervaringen uit een uitwisselingsperiode naar Amsterdam. Een reeks begeleidingen en uiteenzettingen van onder andere Almere-kenner Jaap-Jan Berg, architecte Elsbeth Falk en landschapsarchitecte Jana Crepon maakten de kritische kijk mogelijk.

Berg, J., Franke, S. en Reijndorp, A, 2007. Adolescent Almere Hoe een stad wordt gemaakt. Rotterdam: NAI Uitgevers.

Canon van Almere, datum ongekend. Vrije busbanen. [online] Beschikbaar via: <http://canonvanalmere.nl/vrije_busbaan/> [Bekeken op 2 juni 2017].

De Blauwe Kamer, 2016. Almere zoekt zijn identiteit. [online] Beschikbaar via: <<http://www.blauwekamer.nl/2016/03/31/dossier-almere-zoekt-zijn-identiteit/>> [Bekeken op 2 juni 2017].

Gemeente Almere, 2009. Draft Strategic Vision Almere 2.0. [pdf]

Almere. Beschikbaar via: <https://english.almere.nl/fileadmin/files/almere/subsites/english/Draft_strategic_vision_Almere_2.pdf> [Bekeken op 22 December 2016].

Kreuwels, E., 2013. De Fantasie Dertig jaar (on)gewoon wonen. Den Haag: ANDO.

Platvoet, W., 2009. Almere from above. Amsterdam: RoVorm Uitgevers

Metropoolregio Amsterdam, 2016. Stedelijke bereikbaarheid Almere. [online] Beschikbaar via: <<http://www.metropoolregioamsterdam.nl/bereikbaarheid/projecten/stedelijke-bereikbaarheid-almere--fase-1-/>> [Bekeken op 2 juni 2017].

The History Store, 2014. Almere stad zonder identiteit. [online] Beschikbaar via: <<https://historystore.nl/almere-stad-zonder-identiteit/>> [Bekeken op 2 juni 2017].

Werkmaatschappij Almere Oosterwold, 2012. Almere Oosterwold, Land-Goed voor Initiatieven. Almere: RRAAM.

Na een eeuwenlange traditie van strikt geplande wijken en steden in Nederland, is er vandaag een vraag naar persoonlijke expressie in de eigen leefomgeving. Origineel gepland als een meerkernige tuinstad, maar geëvolueerd in verschillende vormen en smaken (Blauwe Kamer, 2016), is Almere het decor van de zoektocht naar identiteit.

Het decor biedt verschillende stedenbouwkundige scènes die elk hun eigen verhaal vertellen. Om te komen tot een sterke vergelijking met de Belgische verkaveling, werden de drie wijken De Realiteit, Almere Oosterwold en het Homeruskwartier verder onder de loep genomen.

De verschillen op wijkniveau tonen de diversiteit van woonvormen die de stad te bieden heeft en de zoektocht ervan naar een soort van ideale woonvorm. Het kan gezien worden als een stedenbouwkundig laboratorium (Van Gucht, 2017) waar architecten en stedenbouwkundigen elk hun eigen territorium toegewezen kregen om hun ideaalbeeld te realiseren. Deze experimenten worden nadien nauwgezet geconserveerd door het strenge oog van schoonheidscommissies, tot de exacte kleurcode van de gevelafwerking. Desalnietemin is Almere een strikt

geplande stad. De vele kernen zijn ontstaan rond netwerken van openbaar vervoer op verschillende niveau's. Het meest structurerende en verbindende is het web van vrije busbanen. Het is duidelijk af te lezen in het stadsplan dat de ontwikkeling van de centra en woongebieden zich heeft geënt op deze basisstructuur.

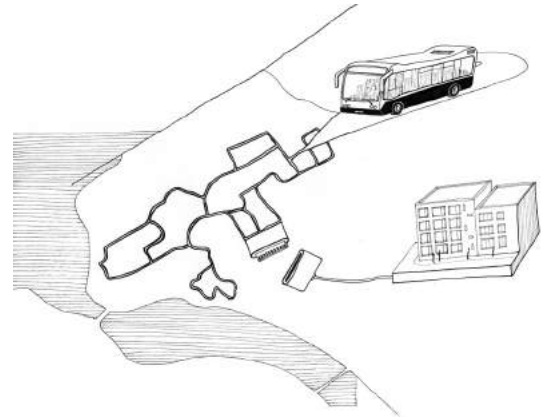


Fig. 5. De verschillende identiteiten van de stadsdelen van Almere worden verbonden door een gescheiden busnetwerk. Openbaar vervoer staat sinds de ontwikkeling van de meerkernige stad hoog op het prioriteitenlijstje.

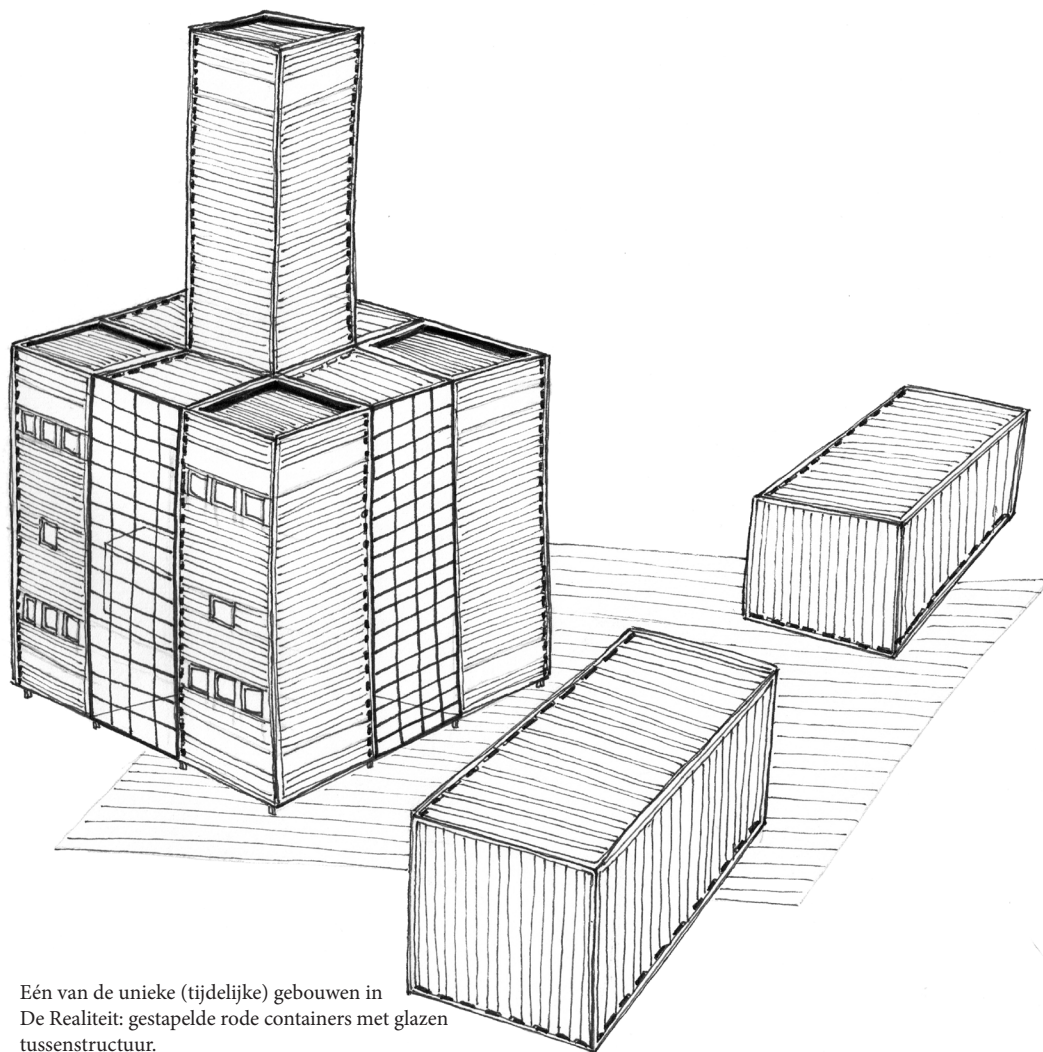


Fig. 6. Eén van de unieke (tijdelijke) gebouwen in De Realiteit: gestapelde rode containers met glazen tussenstructuur.

1.1.1 De Realiteit

De Realiteit is een uitloper van De Fantasie, samen vormen ze een experimenteel ontwerpersforum. Er werd in 1985 een wedstrijd uitgeschreven voor een expo van tijdelijk wonen, waaruit zeventien ontwerpen zijn gekozen en deze werden dan ook effectief uitgevoerd. Elk van de ontwerpers kreeg een vierkant perceel van vier are oppervlakte. Om de geest van de ontwerpers te bevrijden uit hun bestaande denkbeelden, werd beslist om de oppervlakte van de expositie vrij te stellen van stedenbouwkundige regels en voorschriften. Het was een zoektocht naar interpretaties van tijdelijkheid: verplaatsbaarheid, demonteerbaarheid, etcetera. Dit niet enkel op vlak van bouwmethode, maar ook op vlak van financiering, aangezien een hypotheeklening voor tijdelijke projecten niet haalbaar is. Het leverde een breed scala van creatieve ontwerp oplossingen op, wat een mooi overzicht geeft van de visie van 1985 op architectuur en stedenbouw van de meest roemrijke ontwerpers van toen.

Het wordt pas interessant als de verscheidenheid aan ontwerpen naast Papeye Aalbeke wordt gezet. De eenheid in vormtaal in een architecturaal forum in België staat haast haaks op de manier waarop het Belgische woonlandschap is vormgegeven. De verscheidenheid en creativiteit van interpretaties van tijdelijk wonen in De Realiteit staat eveneens loodrecht op de strakke planningscontext van Nederland. Het lijkt haast de wereld op zijn kop, maar is een mooi voorbeeld van hoe de ontwerpwereld in elkaar zit. We zijn net aangetrokken tot het onbereikbare. In een strak kader snakken ontwerpers naar vrijheid en in een te vrije context, streven de ontwerpers naar orde.

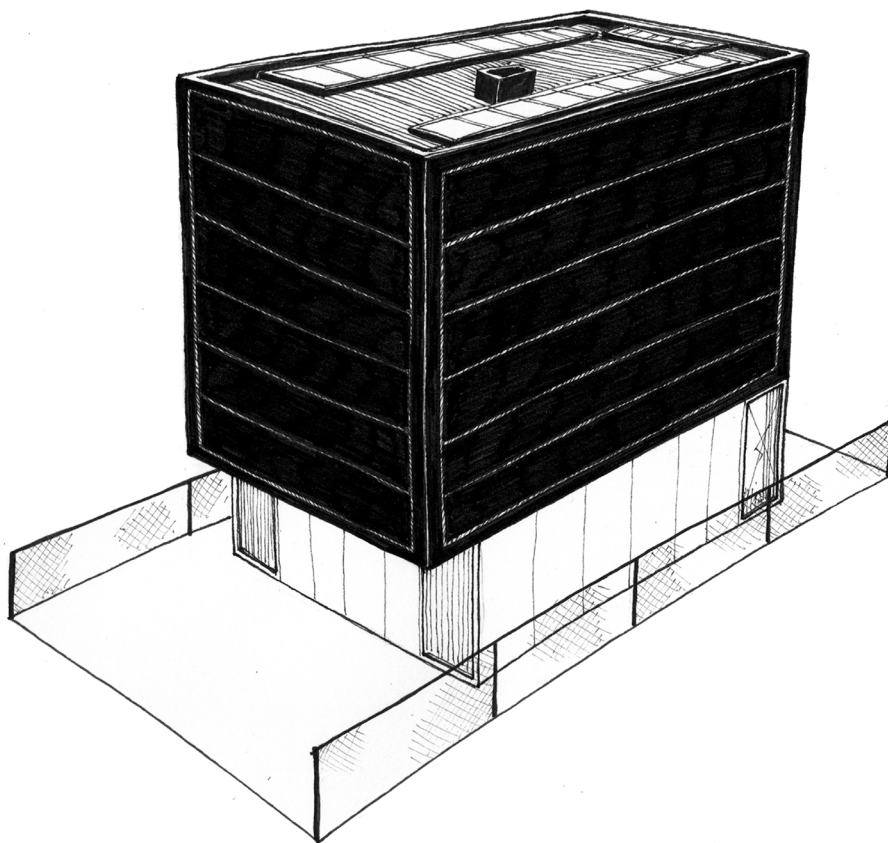


Fig. 7. Een volledig zwarte woning met in de bovenverdiepingen enkel zenitaal licht: het kan in Almere Homeruskwartier.

1.1.2 Het Homeruskwartier

Het Homeruskwartier in Almere Poort is een eerste reflectie van de drang naar individueel ontwerp. Het biedt een strak kader, een stratenpatroon met de herkenbare concentrische cirkels, maar binnen dat kader kent het een revolutionaire vrijheid. Het hele spectrum van woontypologieën is aanwezig, van appartement tot vrijstaande woning. Het is echter de stimulatie van zelfbouw dat de grootste troef is van dit stadsdeel. Aan de hand van een kavelpaspoort worden de fysieke kenmerken van de kavel, alsook het stedenbouwkundig kader meegegeven. Het opmerkelijke gegeven is het wantrouwen en afschuwen van de Nederlandse academische wereld ten opzichte van de ontwikkelingen in het Homeruskwartier, recht tegenover het ophemelen van de vrijheid door de bewoners. Het geeft een beeld van de veranderende context: de bijna conservatieve stedenbouw versus de progressieve bevolking, gecounterd door de veranderende beleidsmatige context en de invloed van de tijdsgeest van de 21ste eeuw: participatie. Door het horen van de diverse actoren, wordt een meer gedetailleerd beeld verkregen

van de behoeften van de gebruikers en belanghebbenden. Dit heeft een totaal andere impact op het ontwerp dan een top-down planning.

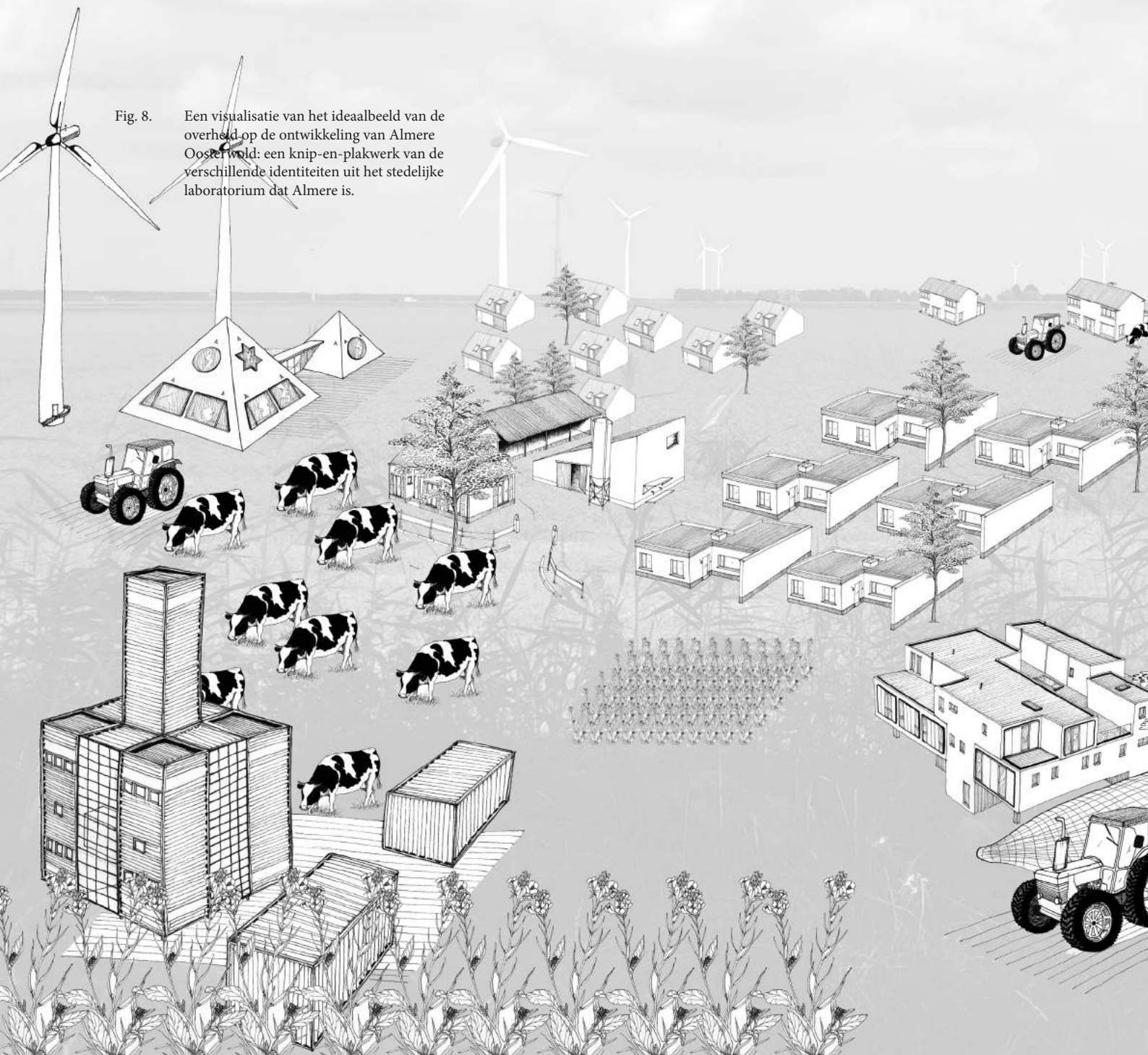


Fig. 8.

Een visualisatie van het ideaalbeeld van de overheid op de ontwikkeling van Almere Oosterveld: een knip-en-plakwerk van de verschillende identiteiten uit het stedelijke laboratorium dat Almere is.



1.1.3 Almere Oosterwold

Oosterwold is het synoniem voor leegte: het is de grootste ononderbroken vlakte die velen onder ons ooit gezien zullen hebben. Voor zover het oog kan reiken, is er een lappendeken van landbouwgronden, geordend volgens het befaamde poldergrid. De enige uitzondering is een autostrade die ergens aan de horizon dwars door het gebied snijdt en de horizon die af en toe enige verticaliteit en dynamiek krijgt door de windmolens die schijnbaar willekeurig zijn neergeplant.

De rust en leegte die dit gebied kent, is echter op zijn einde aan het lopen. De oorspronkelijke functie van deze leeggetrokken polder was om Nederland een sterkere positie te geven in de landbouw. Het was een gevecht tegen de natuur om wat ooit de bodem was van de Zuiderzee om te zetten in vruchtbare grond. De landbouw die sinds de jaren '50 van vorige eeuw de grond bezette, heeft ook zijn tol geëist. Het resultaat is een leegte van arme grond waar niets mee aan te vangen is.

De stad Almere kwam echter met een originele verpakking om de arme grond

toch verkoopbaar te maken. Door de hulp van ontwerpbureau MVRDV werd een plan ontwikkeld om bewoning in de polder te voorzien en zo de Almere te laten groeien. Dit is echter geen standaardontwikkeling waarbij het ontwerpbureau een masterplan uitwerkt en het wordt uitgevoerd. Door de budgettaire beperkingen van de overheid, werd er gezocht naar een creatieve oplossing die een experiment zou zijn voor Nederland en haar planningsachtergrond.

De jongste generatie Nederlanders vraagt naar een manier om zich uit te drukken in zijn woning. Dit is momenteel niet mogelijk door de strakke structuren van de gekende bloemkoolwijken en VINEX-wijken en daarbuiten het wakende oog van de schoonheidscommissies.

Almere is anders, de slogan luidt dan ook: “Het kan in Almere”. Vanuit dit standpunt is de nieuwe strategie bedacht. Elke vorm van klassieke regelgeving wordt overboord gegooid en de grond wordt ter beschikking gesteld voor verkoop. Geen verkavelingspatronen, geen wateraansluiting, geen wegen, geen elektriciteit, geen regels. Op die manier kunnen de gronden vrij goedkoop

“Het kan in Almere”

(Stichting Almere, 2016)

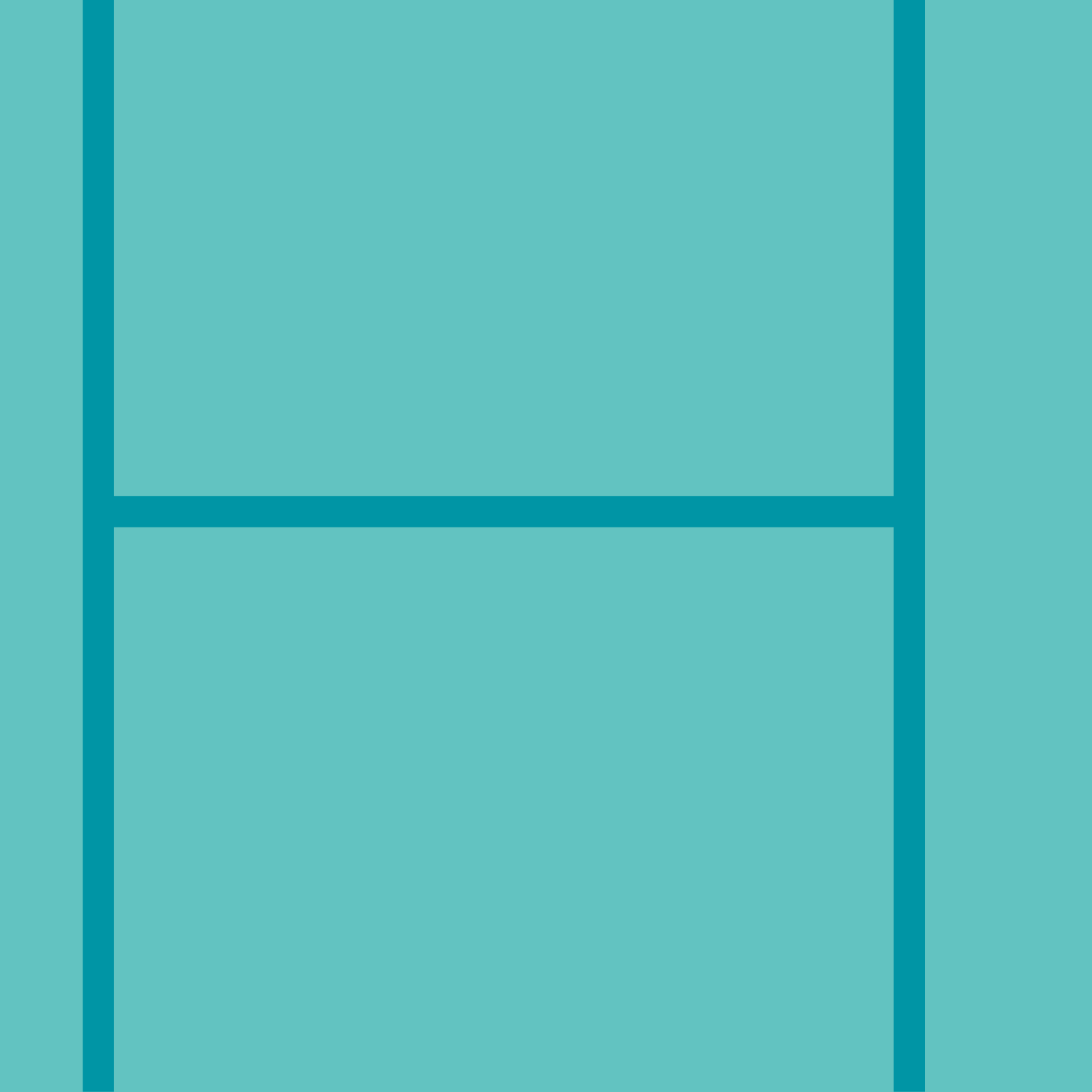
verkocht worden en kunnen de eigenaars hun droom realiseren. Doordat er geen regels zijn omtrent grootte of vorm van de kavels, komen de registers open en hopen de ontwerpers op de creatieve architectuur zoals ze die kennen van De Realiteit. Nederlanders zouden echter geen Nederlanders zijn als er totaal geen regels aan te pas zouden komen. Er werden in totaal acht eenvoudige en open regels gesteld die waken over de duurzaamheid van de ontwikkelingen op vlak van ontsluiting, energie, water etcetera. Om de ruimtelijkheid van het gebied toch enigzins te structureren, werd er een onderscheid gemaakt tussen standaardkavels, landbouwkavels en landschapkavels. Hierbij is de landschapskavel het belangrijkste, aangezien het de oude Eemsvallei terug zichtbaar zal maken in het landschap.

“Alle ruimte voor jouw woonwensen”

(Stichting Almere, 2016)

De vraag kan gesteld worden waarom de ontwikkeling van een polder nu net relevant is voor het verkavelingsverhaal in België. Op het eerste zicht lijkt er weinig gelijkenis. De gelijkenis zit hem echter in de uitvoering en de beeldvorming. Het beeld van Almere Oosterveld als totaalproject wordt verkocht als een woonparadijs voor mensen die de drukte van de stad ontvluchten en willen bezig zijn met de natuur en kleinschalige landbouw. Wonen in het groen, een eigen huis, een tuin, plaats voor de kinderen om te spelen etcetera. Het klinkt als een bekend liedje in de oren. Het hele ideaalbeeld van de verkaveling wordt op een paar details na overgenomen door Nederland als bestrijding tegen hun systematische en geplande bouw. Zelfbouw wordt gezien als de oplossing van de 21ste eeuw in

Nederland. Geplande bouw wordt gezien als de oplossing van de 21ste eeuw in België. Groter kunnen de contradicties haast niet worden.





HOOFDSTUK 2:

BELEID

Dit hoofdstuk focust op het actuele beleid op de verkavelingen in Vlaanderen. Aan de vooravond van de overgang van ruimtelijke structuurplannen naar beleidsplannen start dit onderzoek vanuit het Witboek Ruimte Vlaanderen (2016) als het belangrijkste beleidsdocument op dit moment. Via een lectuur van het basiswerk 'Verdichting van Dichtbij Bekeken' (Buijs, 2017) wordt de visie en aanpak van de huidige Vlaams Bouwmeester Leo Van Broeck bekeken.

Het beleid staat vandaag voor grote structurele veranderingen. Na een traditie van structuurplanning wordt de overgang naar beleidsplanning ingezet. Met de ontwikkeling van het Groenboek en Witboek wordt gericht toegewerkt naar het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, hierna benoemd als BRV, bouwt voort op de solide lijnen die reeds uitgezet waren in het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen. Het is een ruimtelijk ontwikkelingsbeleid dat de bestaande ruimtelijke structuren als basis neemt voor nieuwe ontwikkelingen (Witboek BRV, 2016). Het allesomvattende en sterk regulerend ruimtelijke beleid van de zeer concrete bestemmingsplannen uit het verleden, wordt geheroriënteerd

naar een beleid dat zich opstelt als een voorwaardescheppende partner.

Prominent aanwezig is de belangstelling voor kernen. Niet enkel de gekende dorpskernen en steden die gekoppeld zijn aan een netwerk van collectief vervoer, maar ook bestaande concentraties van voorzieningen en bedrijfsactiviteiten. Het laissez-faire beleid van vorige generaties planners heeft een nalatenschap van stedelijke sprawl achtergelaten, een open weefsel van verkavelingen en lintbebouwing. Deze vorm van bouwen heeft geleid tot een kluwen van mobiliteit, slechte sociaal-maatschappelijke omstandigheden, versnipperde open ruimte etcetera.

Het BRV heeft als ambitie ruimtelijke keuzes te maken die een oplossing bieden voor deze problematische toestand.

In volgende paragraaf worden de belangrijkste veranderingen geduid in de evolutie van structuurplanning naar beleidsplanning. Waar de planningsdocumenten een heel concrete projectie op een gebied zijn, en hierdoor zeer determinerend werken, wordt in het BRV een aanpak op maat hoog in het vaandel gedragen. Dit vereist een

“Sprawl is een vorm van diffuse verstedelijking die niet langer ingeschreven is in de duale logica van stad en platteland, centrum en periferie, maar een dunne stedelijkheid aanduidt die zich volgens een relatief gelijkmatig verspreid patroon in het landschap nestelt.” (Het kleine Lexicon van het Vlaamse (Architectuur-) landschap, 2003)

heel andere positie van de overheid. Het hiërarchische model maakte van het beleid een log orgaan dat niet met de flexibiliteit van een plan op maat kan werken. Hiervoor wordt het principe van gelijkwaardig partnerschap geïntroduceerd in het BRV. De Vlaamse overheid zet nog steeds een beleidsmatige context uit, zij het in krijtlijnen in plaats van een rigide kader, en stelt zich op als een actor in de zoektocht naar lokale oplossingen. Het BRV wil één platvorm zijn, waar gemeenschappelijke ambities en maatschappelijke uitdaging in elkaar worden gesmeed met sterke lussen van

de verschillende actoren.

De visie op vlak van programmatie van ruimte verschuift van een drang om steeds uit te breiden naar een kwalitatieve transformatie op basis van ruimtelijk rendement. Het kwalitatief herontwikkelen van gebieden in plaats van het eindeloos aansnijden van de open ruimte. Door monitoring en opvolging wordt de effectiviteit veiliggesteld.

Deze ruimtelijke programmatie is steeds geconcentreerd rond het idee van kernontwikkeling en het belang van open ruimte. De bestaande dorpskernen en steden vallen onder deze kernversterking, maar evenzeer bestaande knooppunten van openbaar vervoer die een bepaald ontwikkelingspotentieel hebben. De open ruimte is de tegenhanger en wordt niet meer zuiver functioneel bekeken, maar als een drager voor maatschappelijke diensten.

Grote delen van het bestaande (woon-) weefsel zijn verouderd en voldoen niet meer aan de hedendaagse woonwensen of energieprestaties (Ruimte Vlaanderen, 2017). De reactie die we terugvinden in het Witboek BRV is het voorzien in meer flexibele woonprogrammatie. Dit staat ten dienste

van het idee op maat te werken en laat creativiteit toe. Het opent de deuren naar nieuwe vormen van wonen, waar de Vlaams Bouwmeester onder andere

“De ontwikkeling en toepassing van allerhande innovaties gaat steeds sneller terwijl ruimte een eerder vaststaand gegeven is. De technologische ontwikkeling is een driver achter de herontwikkeling van ruimtebeslag. Steden, dorpen, het mobiliteitsnetwerk en open ruimte worden door toepassing van innovaties anders en vaak ook efficiënter gebruikt. De regelgeving en cultuur ten aanzien van de herontwikkeling van het ruimtebeslag heeft soms een vertragend effect op de toepassing van innovaties.” (Ruimte Vlaanderen, 2017)

pilootprojecten voor uitschrijft.

Er schuilt een duidelijke ambitie in de nieuwe beleidsdocumenten, de ambitie naar verandering. Het blijven echter beleidsdocumenten, zonder inbreng van ontwerpende instanties. Om de ruimtelijke kwaliteit toch een impuls te geven, worden verschillende principes naar voor geschoven om gebieden te ontwikkelen, te herdefiniëren in geval van krimpscenario's of te herontwikkelen naar nieuwe standaarden.

Ruimtelijke principes die het Witboek BRV hanteert die toepasbaar zijn op de verkaveling:

1) De knooppuntwaarde, bepaald door een studie van Vito, is curciaal in het bepalen van de gewenste dichtheid en de invloedssfeer voor ontwikkelingen.

2) Om ruimtelijke versnippering tegen te gaan, wordt energie-uitwisseling ruimtelijk gestimuleerd door het lokaliseren van de productie, opslag en zoveel mogelijk hergebruik.

3) De groenblauwe aders bieden potentieel voor meerdere maatschappelijke doelen en worden hiervoor multifunctioneel ontwikkeld. Van het behoud van diversiteit tot de basis voor een optimale leefkwaliteit in stedelijke kernen. Door het maximaal toegankelijk houden van de groenblauwe aders, krijgen invullingen als speeltuinen en collectieve tuinen de kans om zich volwaardig te ontwikkelen

en de beleving op te laden.

4) Publieke en niet-publieke ruimtes moeten toegankelijk zijn voor iedereen, voor zowel jong, oud als zorgbehoevend. Bij nieuwbouw of renovatie dient ook steeds rekening gehouden te worden met de veranderende context van demografische tendensen. Dit zal resulteren in flexibele woongelegenheden, die multifunctioneel kunnen worden ingezet.

5) Woonwijken moeten ontwikkeld worden vanuit leefkwaliteit. Om deze kwaliteit te bekomen, moet er een sociale mix beoogd worden. Een veelheid aan woonvormen geschikt rond een kwaliteitsvolle en diverse publieke ruimte zal zorgen voor een rijk palet aan generaties en inkomensgroepen met een sterke sociale cohesie.

Als we een blik werpen op de realiteit, herkennen we de pijnpunten in de huidige ontwikkelingen waar een oplossing voor wordt gezocht aan de hand van de principes die het Witboek BRV hanteert. Sinds 2002 worden er al meer meergezinswoningen vergund dan eengezinswoningen (Xavier Buijs, 2016). Dit is vooral te zien aan de appartementisering van de dorpskernen, maar steeds meer waaieren de meergezinswoningen uit naar de uitvalswegen en steenwegen, in vormen die variëren van zogenaamd moderne lofts tot jumbofermettes. Dit heeft veel weg van de beoogde verdichting die in de beleidsdocumenten wordt geambieerd. Er worden bij deze vorm van verdichting echter veel factoren over het hoofd gezien. De locatie van deze appartementisering speelt een belangrijke rol. Door te verdichten los van de kernen, wordt het probleem van urban sprawl enkel versterkt en blijven we vreten aan de open ruimte. De (dorps-) kernen hebben nochtans vaak een assortiment aan verloederde ruimtes die smeken om een herontwikkeling (Xavier Buijs, 2016). Door de perfecte locatie wordt jammer genoeg nog steeds

geen wenselijke woonkwaliteit behaald. Door ongeorganiseerd te verdichten, wordt de publieke ruimte gebanaliseerd en naar de achtergrond geschoven. Een hogere densiteit van mensen, vraagt om specifieke eisen aan het openbaar domein, van toegankelijk groen tot parkeerplaatsen voor fietsen en auto's (Xavier Buijs, 2016).

Eens de verdichting aan alle bovenstaande eisen voldoet, lijkt het hele plaatje compleet. Dit staat echter los van het grotere geheel. De dorpskernen hebben met hun nostalgische of historische gevels een intrinsieke waarde en bepalen de schaal van de kern. Door het systematisch afbreken en invullen van deze oude panden, verlaagt de gevoelswaarde van de kern.

Net zoals we in de jaren '70 volop leefden in de idylle van de verkaveling, leven er vandaag droombeelden van dichte kernen die zich aftekenen in en rond blauw-groene aders van open ruimte. Het omgaan met ruimte is steeds een sequens van trends en een tegenreactie op deze trends. In die zin is het droombeeld van densiteit een logisch vervolg op de sprawl van de verkaveling en dus klinkt verdichting vele ruimtelijke planners als muziek in

de oren. Door een gebrek aan motieven en het geven van het grotere plaatje, wordt zogenaamde gazettenpraat als 'de betonstop' in de media gescandeerd, wat een paniecreactie veroorzaakt bij het grote publiek en grondeigenaren.

Het beleid schrijft een densiteit voor die zich concentreert rond knooppunten, maar hoewel alle knooppunten fungeren als een attractor voor nieuwe ontwikkelingen, kunnen er toch twee soorten uit gefilterd worden.

In een steeds globaler wordende context, groeit steeds een besef van de internationale context. In beleidsplannen en visies in zowel Nederland als Vlaanderen is de hype rond de 'metropool' ontstaan. De landen willen steeds meer steden of stedelijke gebieden naar voor schuiven en door deze een metropolitaans allure aan te meten, trachten ze zichzelf sterker te positioneren.

Tijdens een Erasmusuitwisseling naar de Academie Van Bouwkunst in Amsterdam, kon er waargenomen worden dat in een meer suburbane context de idylle van de gemeenschap hoog in het vaandel gedragen wordt. In de Vlaamse context wordt dit vertaald naar experimenten met nieuwe vormen van (collectief) wonen, gedragen door de Vlaams

Bouwmeester. De individualisering waar we vandaag middenin zitten en ons steeds meer bewust van worden, wordt gevolgd door een reflex naar communities. Gemeenschappen worden heruitgevonden en sociale relaties vieren hoogtij.

Densiteit is niet iets dat enkel kan ontstaan in een stedelijke context, maar kan ook betekenis hebben in het buitengebied. Verdichting is echter meer dan een utopie, het is een urgente noodzakelijkheid. Momenteel zijn huisvesting en mobiliteit in Vlaanderen, elk voor een even groot deel, samen verantwoordelijk voor 80% van de totale CO2-emissie (Xavier Buijs, 2016). Met andere woorden is het overgrote deel van de CO2-emissie te wijten aan onze geliefde urban sprawl van lintbebouwing en verkavelingen, rechtstreeks en onrechtstreeks. Rechtstreeks omdat de sprawl voor een lage dichtheid zorgt in het buitengebied en onrechtstreeks omdat onze steden en dorpen een veel te lage dichtheid hebben net door de populariteit van het buitengebied.

Het grootste probleem van verdichting vandaag in de competitie met de verkaveling is de funfactor (Xavier Buijs,

“Het doel is: betere steden, betere dorpen, betere landbouw en betere natuur. Nu is alles in een blender gevallen.” (Buijs, 2016)

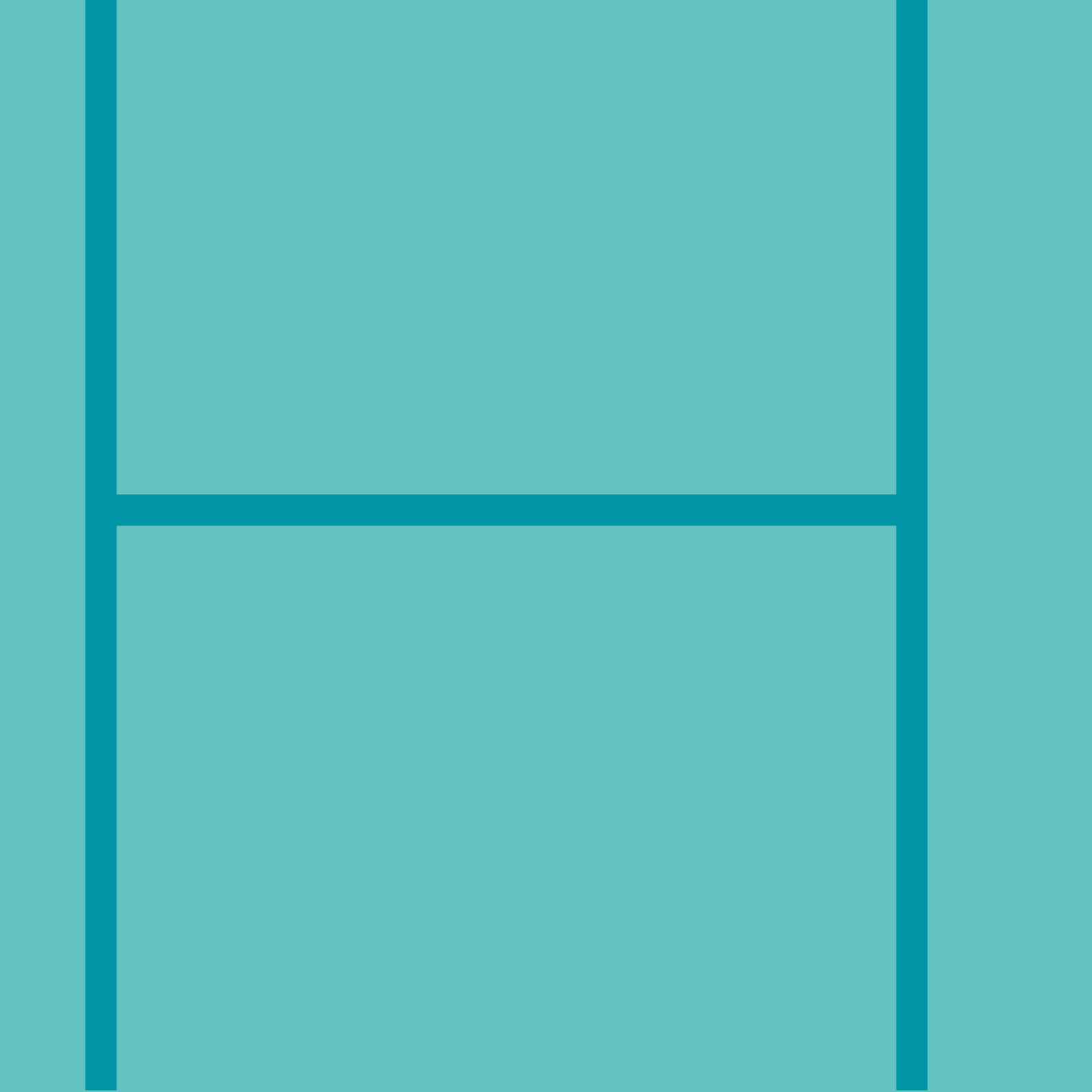
2016). Grijs, saaie appartementen waarvan de ontwerper waarschijnlijk een slechte dag had ofwel een chronische gebrek aan inspiratie.

In de verkaveling kan alles. Een Spaanse villa naast een neogotische gevel, een pastorijwoning naast een jaren '60-villa, de strakke kubuswoning naast de fermette. Velen vinden het verschrikkelijk, maar saai kan je het alleszins niet noemen. Dan hebben we het nog niet over functionaliteiten gehad. De verkaveling biedt alles aan op het eigen perceel, van tuin waar de kinderen veilig kunnen spelen tot oprit waar je op zondag je fiets of auto kan wassen.

Er kan een bepaalde regelmaat in gezien worden die kan worden gezien als een richtlijn naar een betere verdichting, maar ook een steun kan zijn in een uitdoofbeleid naar bepaalde, slecht gelegen, gebieden. De verantwoordelijke voor de ongecontroleerde en schamele verdichting is de gemeente, het is

immers door het verstrekken van vergunningen aan projecten met een vlakke belevingswaarde dat ze ook effectief worden gerealiseerd. Het is dus ook de taak van het beleid om creatieve projecten te stimuleren (Xavier Buijs, 2016). De evolutie naar beleidsplanning is een nieuwe wind en stimuleert hopelijk de creativiteit.

Er moet echter gezocht worden naar een gulden middenweg tussen Renaat Braem zijn lelijkste (1968) en zijn mooiste land ter wereld (1987). Een evenwicht tussen de realiteit en de droombeelden van ontwerpers, dit zal gebeuren binnen het kader waarvoor het beleid de krijtlijnen uitzet en waarin de Vlaamse overheid steeds meer als actor zal optreden.





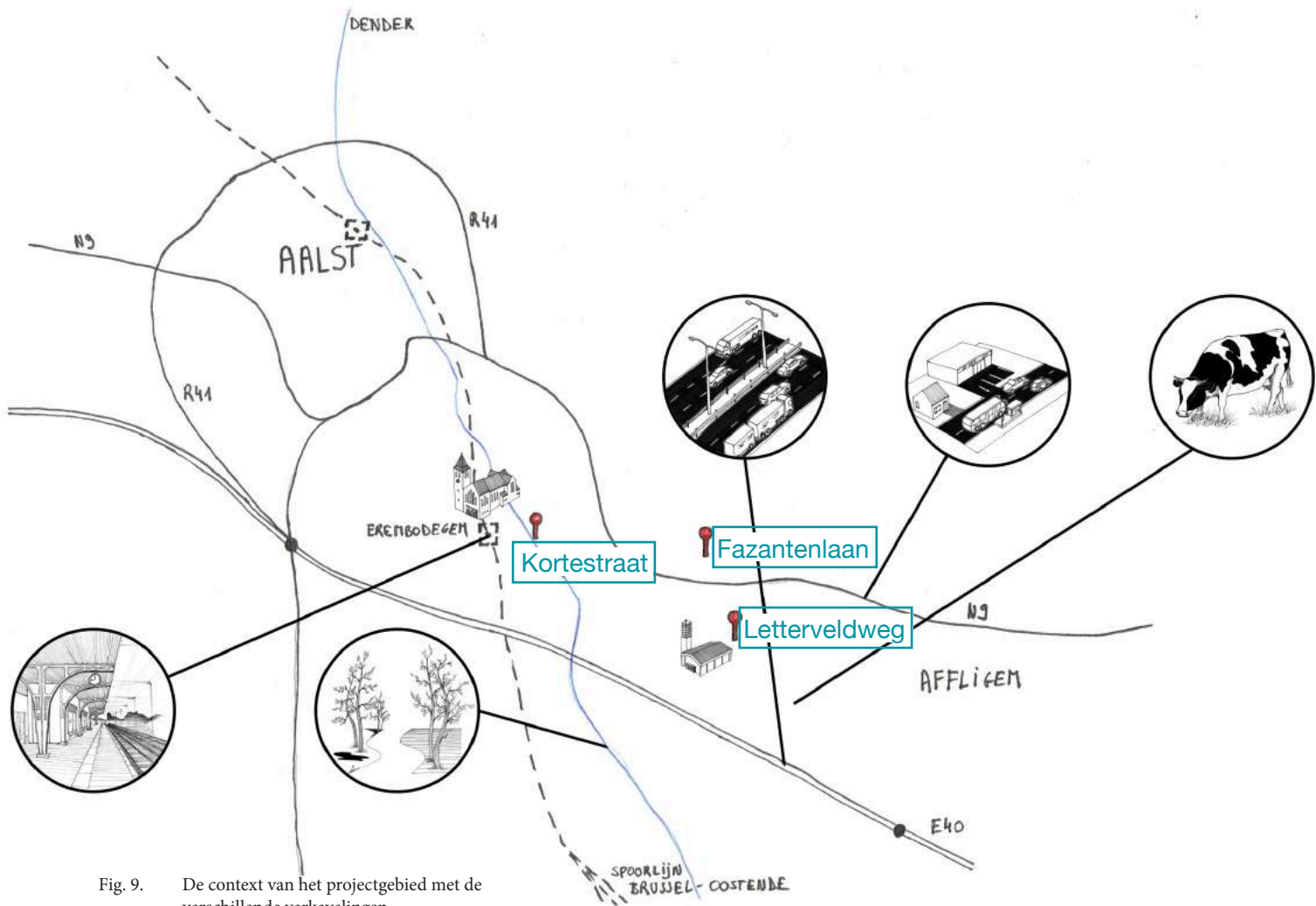


Fig. 9. De context van het projectgebied met de verschillende verkavelingen

HOOFDSTUK 3:

REALITEIT

Het derde hoofdstuk focust op de realiteit van verkavelingen als plekken van utopie en dystopie. Er wordt een snede gemaakt door het dorpsgebied Erembodegem waarbij drie specifieke verkavelingen naar voor komen, de verkaveling 'de Kortestraat'(1969) die sterk verankerd is met de dorpskern, de verkaveling 'Fazantenlaan' (1974) met een sterk voorzieningenniveau maar net buiten de perimeter van één kilometer van de dorpskern (Witboek) , en tot slot de landschappelijke idylle van de verkaveling 'Letterveldweg' (2004) omgeven door landbouwgebied en in de nabijheid van bosgebied. De ruimtelijke analyse differentieert zich van het traditioneel morfo-typologisch onderzoek (Conzen, Muratori & Caniggia en De school van Versailles). De inzichten vanuit de tekeningen van Gort Scott

(2009-2010) worden binnen de traditie van tekeningen als tool voor ruimtelijke analyse van Gordon Cullen (1974) gezien en de annotatie van het beeld wordt ingezet naar analogie met de studie Learning from Levitown van Venturi Scott Brown (1970).

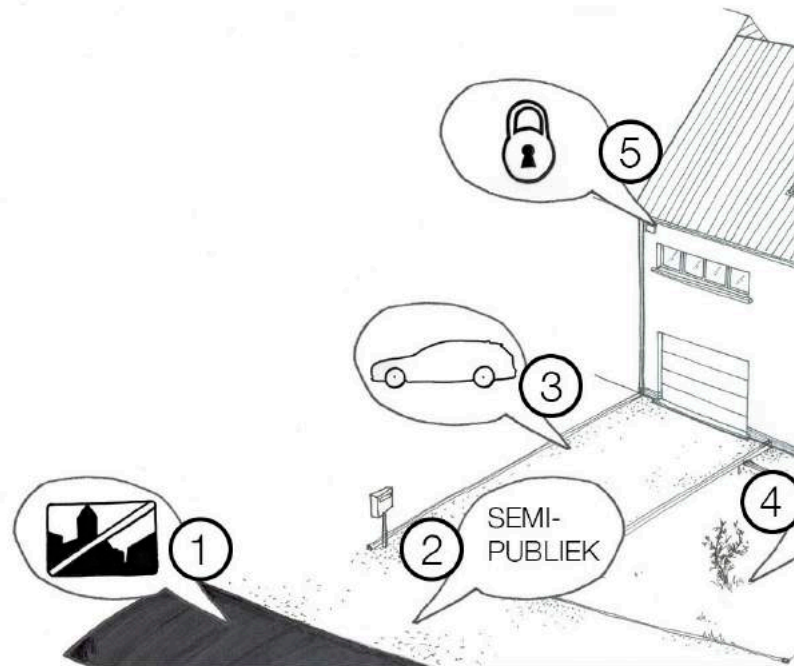
Net als het Ypsilon-plan is deze masterproef een ontwerpmatig onderzoek naar oplossingen voor het Vlaamse (verkavelde) landschap. Waar het Lexicon het woord hanteert wordt hier via empirisch onderzoek op kavelniveau een ruimtelijk lexicon ontwikkeld. Dit helpt enerzijds deze verkavelingen beter te begrijpen en anderzijds zal dit ruimtelijke lexicon in het laatste hoofdstuk de bouwstenen van het ruimtelijk droombeeld vormen.

Letternveldweg: 2004

1) De ruggengraat van deze verkaveling is een smalle rijweg. Tot voor kort was de maximale toegelaten snelheid 90 km/h, aangezien het buiten de bebouwde kom is. Hiervan zien we een weerslag in de woningen, die zich vaak wegkeren van de straat. De snelheid is sinds 1 januari 2017 beperkt tot 70 km/h, maar doordat het tweerichtingsverkeer is en de staat van de weg minimaal is, wordt deze enkel door de waaghalzen gehaald. De meest gereden snelheden liggen rond de 45 km/h.

2) Rond de ruggengraat ligt een gradient van semi-publieke ruimte die de transitie maakt tussen de snelle doorstroom van het gemotoriseerd verkeer en de private ruimte. In principe is dit een volledig publieke ruimte, maar door het gebrek aan een publiek onderhoud, worden deze ruimtes stuk voor stuk toege-eigend door de omwonenden. Het gebruik varieert van wandelpad tot een soort van geprivatiseerde parkeerruimte.

3) De tijdelijke oprit connecteert de woning met de publieke ruimte. De beslissing is zeer bewust gemaakt om



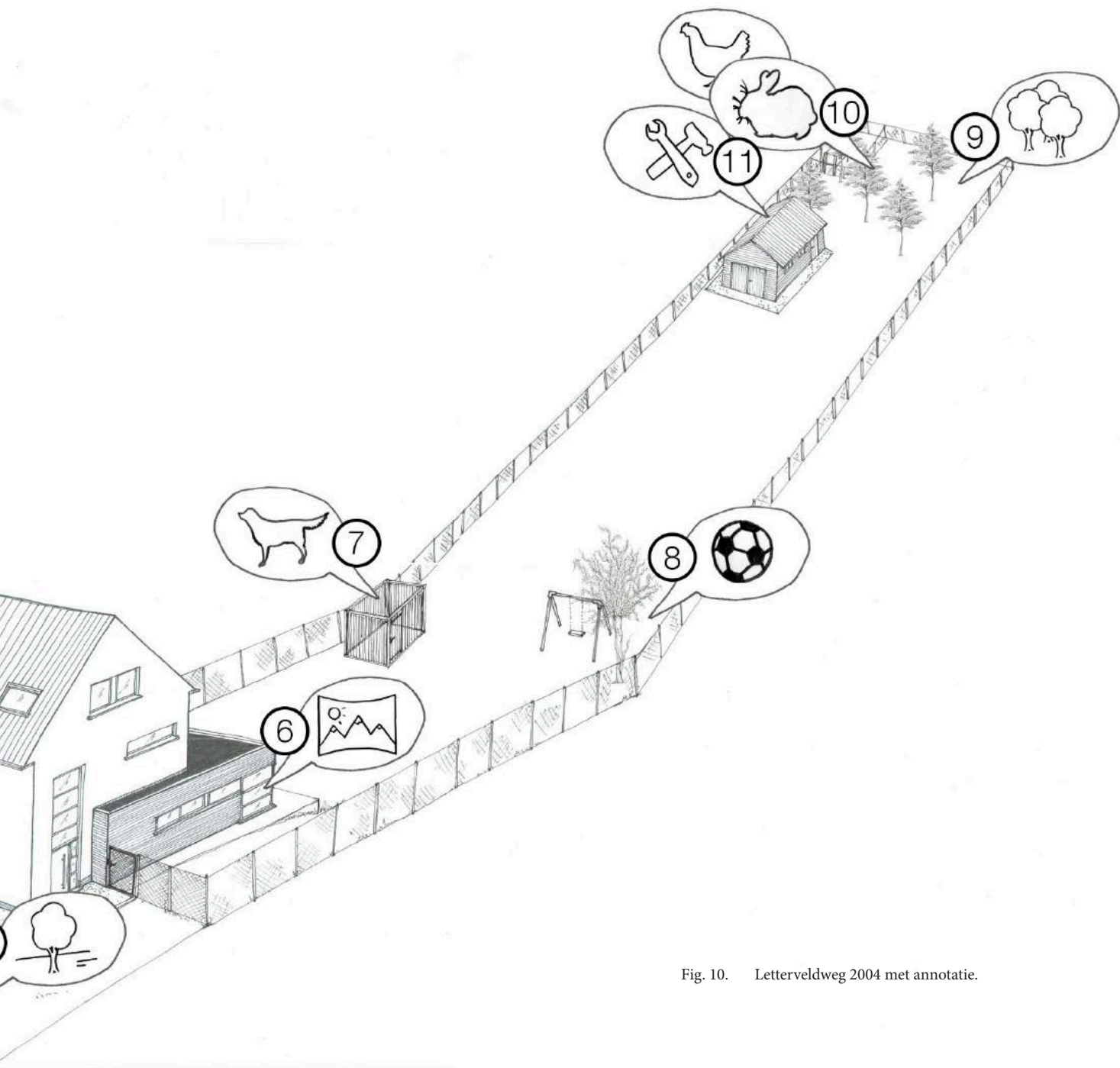


Fig. 10. Letterveldweg 2004 met annotatie.

de garage te integreren in de woning, om een maximum aan groene ruimte te behouden en het zogenaamde landelijke karakter te behouden. De oprit en garage bieden samen plaats voor twee wagens, volgens het klassieke jonge tweeverdienersmodel. In de garage staat een nieuwe middenklassewagen en op de oprit een meer luxueuze bedrijfswagen.

4) Bijna obligatoir staat er in het midden van de voortuin een sierplant die de eentonigheid van de tijdelijke grasvlakte probeert te compenseren. Budgettair zijn alle middelen eerst naar de woning zelf gegaan en de aanleg van de buitenruimte wordt verschoven naar een 'later'.

5) De voorgevel is zeer gesloten. Weinig raamopeningen en zakelijke ingangen creëren een soberheid. Deze soberheid naar buiten toe is een gevolg van de inbraakgevoeligheid van de buurt. Deze bezorgheid voor het beschermen van de eigendom wordt verder geaccentueerd door de aanwezigheid van het alarm en de aanschaf van een waakhond.

6) Compleet tegenovergesteld met de voorgevel is de hele achtergevel uit glas. Het contrast kan haast niet groter: waar

de publieke ruimte geweerd wordt uit de woning, wordt de tuin visueel naar binnen getrokken. Alle leefruimtes zijn met een open plan georiënteerd op de tuin. Door de openheid van de tuin is er een doorkijk over de volledige lengte van de tuin, over de vlakte van landbouw tot de bossen die de horizon sculpteren.

7) In eerste instantie wordt de tuin het decor voor verschillende functionele bijgebouwen. Eén ervan is een kennel voor de hond. Ver genoeg van de woning en toch visueel contact, maar net achter de knik in de tuin geplaatst.

8) Kinderen vormen vaak één van de hoofdredenen om te verhuizen naar het zogenaamde platteland. Ook in deze situatie is dit het geval. In het begin van het woonpad zien we dat de vorige woonplaatsen steeds in het dorpscentrum gelegen waren in de drie onderzochte gevallen. De slechte luchtkwaliteit en het gebrek aan laad-en losmogelijkheden voor de dagelijkse boodschappen bleven echter een doorn in het oog. Door het verlaten van de dorpskern was het ook mogelijk om een grond te kiezen met een grote tuin, met als ideaalbeeld de spelende kinderen. De speeltuigen in de tuin zijn

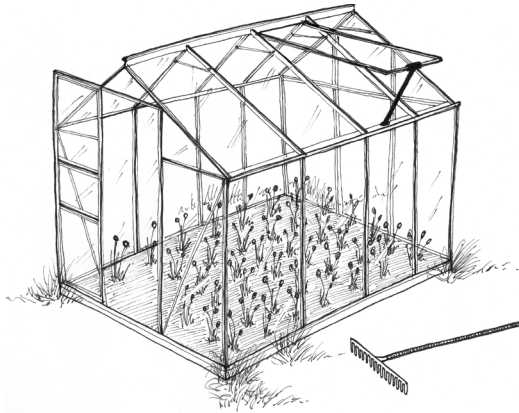


Fig. 11. De serre als symbool voor de aantrekkingskracht van het buitengebied en het experimenteren met het kweken van eigen voedsel.

hier een bewijs van. De tuin is volledig omheind met draad voor de hond, maar er is steeds visueel contact met de burens. 'Den draad' vormde dan ook de plek om af te spreken met de buurjongens.

9) Desondanks het summiere budget voor de tuin in het begin, was er toch een zeker bewustzijn over de toekomst. Het idee van een boomgaard op het einde van de tuin groeide al snel en fruitbomen werden geplant met het oog op de toekomst.

10) Samen met het idee van de boomgaard was er ook een idylle van de landelijkheid als een soort van kleinschalige landbouw.

Een kippenhok en verschillende versies van moestuintjes werden opgebouwd en evolueerden door het trial-and-errorsysteem. Het zelf bouwen van zulke constructies droeg bij tot de gezinscohesie en de binding met de plek.

11) Samen met de bouw van het huis, werd een tuinhuis gebouwd om tijdens de bouw kostbare materialen op te slaan. Na de voltooiing van de bouw zal het tuinhuis plaats bieden aan de onderhoudsmachines van de tuin en het decor zijn van verschillende kleinschalige zelfbouwprojecten. Deze zelfbouwprojecten gaan van het maken van een kippenhok tot het maken van een roestvrij stalen hek.

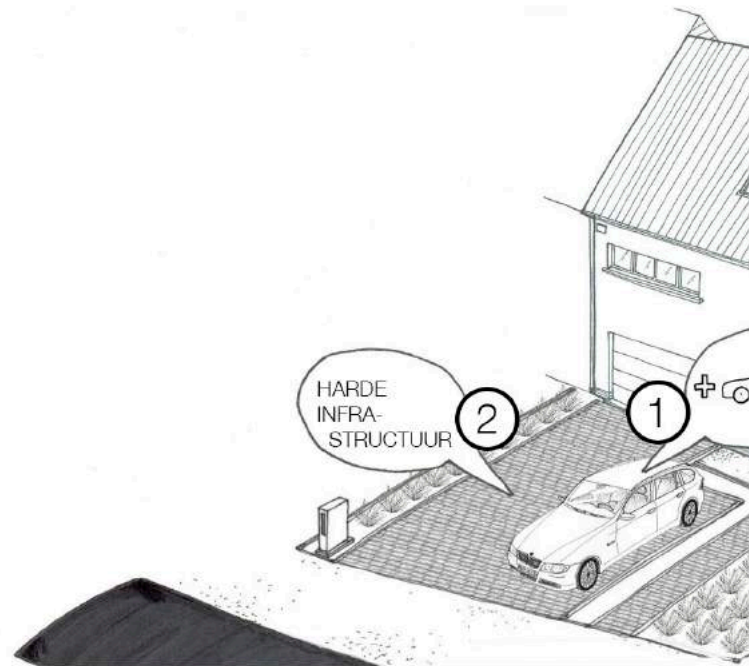
Net zoals in de rijwoning de koterij een projectie van droombeelden is van de eigenaar op zijn eigen woning, worden de bijgebouwen of tuinelementen in de nieuwbouwwoning, van bricolage tot ornament, een expressie van de huidige bewoners.

In het tuinhuis werden ook de fietsen opgeborgen. De woordkeuze is hier zeer bewust: door de grote afstand tot de voordeur of garagepoort is het veel evidentier om de auto te nemen in plaats van de fiets.

Letternveldweg: 2017

1) Het gezin van vier nam 13 jaar geleden hun intrek in de nieuwbouwwoning. De noden veranderen en de oudste zoon krijgt een wagen. In de verkaveling is de mobiliteit van een auto meer dan het vervoeren van punt A naar punt B, het betekent vrijheid. Door de afgelegen ligging van functies en centra, moet men zich steeds verplaatsen. Desondanks het uitgebreide netwerk van openbaar vervoer dat binnen wandelafstand ligt, wordt er gekozen voor individueel gemotoriseerd vervoer. Na jarenlang gependel met de trein tussen de woonplaats en de studentenstad Gent, blijkt de auto een tijdsbesparend alternatief. De kost is vergelijkbaar met die van een kot en de reistijden zijn een derde van de reistijd met de trein. Zelfs in de ochtendspits blijkt de auto nog steeds een derde sneller dan de trein.

2) Door het extra voertuig moet ook de bestaande infrastructuur van de woning uitgebreid worden. Er wordt een extra oprit aangelegd en de kans wordt aangegrepen om de hele voortuin te vernieuwen.



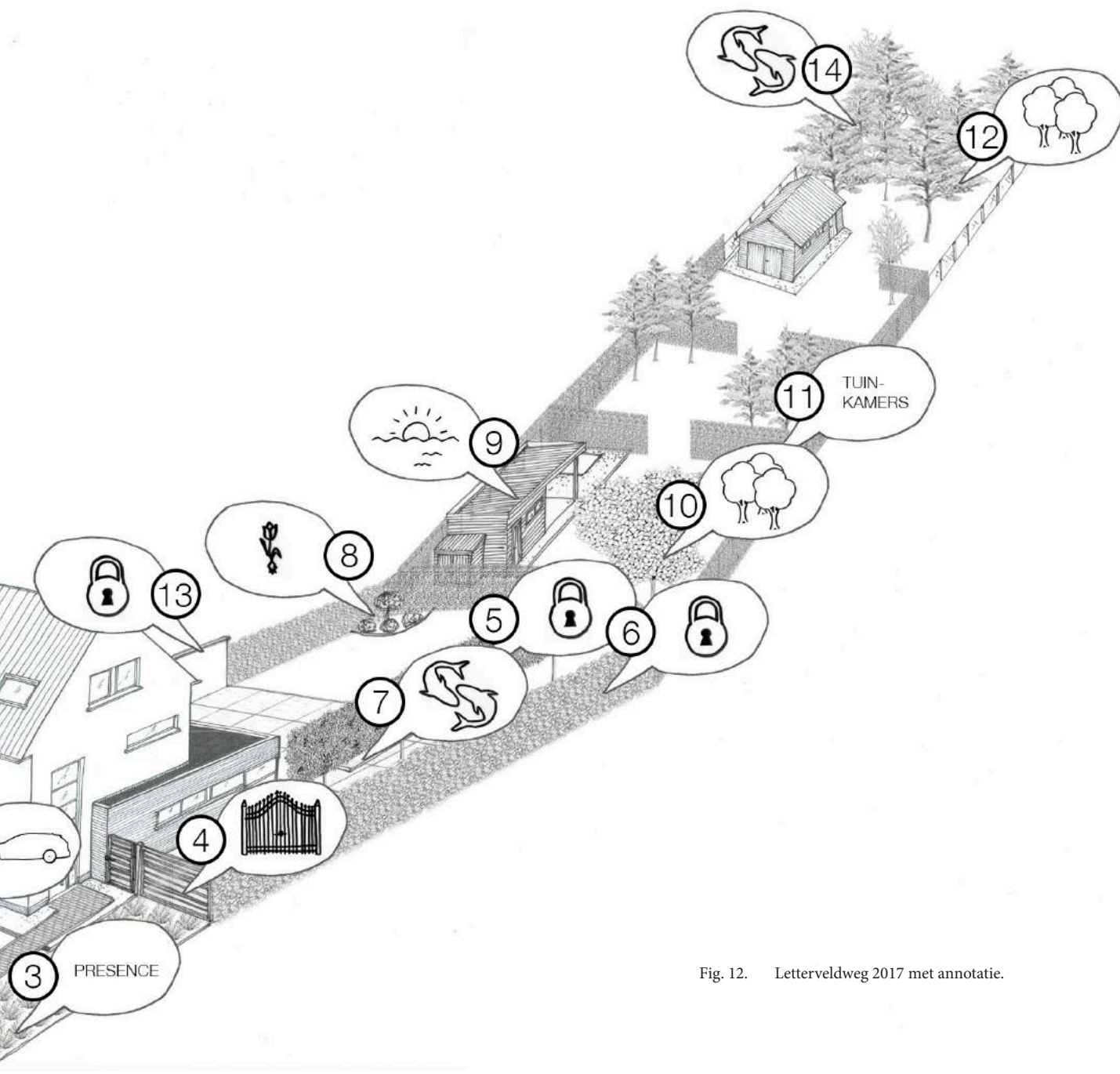


Fig. 12. Letterveldweg 2017 met annotatie.

3) De voortuin is het moeilijkste gedeelte van de tuin om vorm te geven. Het bepaalt immers de positie van de woning, het private, ten opzichte van het publieke, de straat. Onderhoudsintensieve beplanting wordt uitgesloten en siergrassen of bodembedekkers zijn een gekend alternatief, afgewisseld met groenblijvende buxusvolumes om kleur in de winter te houden.

Het is opvallend dat in het ontwerp van de voortuin nog steeds elementen te zien zijn van de tijdelijke paden die aanvankelijk waren voorzien en er op die manier een gelaagdheid ontstaat.

4) Het hek is de absolute scheiding van de publieke ruimte met de private ruimte. De openheid van de lage begroeiing tot aan de voordeur, nodigt mensen uit tot daar en bewaart een veiligheidsgevoel door sociale controle. De poort is gesloten en erachter staan hoge siergrassen die als een extra groene buffer dienen.

5) Na de bekendmaking van het plan van de naburige woning werden er maatregelen genomen om de inijk op het terras uit de ramen van de slaapkamers van de aanpalende woning te beperken. Hiervoor werd gekozen

voor een groenblijvende structuur van leibomen. Deze werden geplaatst over de lengte van de buurwoning met een extra buffer zodat de privacy ten allen tijde gewaarborgd blijft.

6) Tussen de burens is al snel geïnvesteerd in een twee meter hoge afsluiting die begroeid is met klimop. Het is een groenblijvend scherm in de winter en neemt op het smalste stuk van de grond een minimale breedte in beslag.

7) Samen met het aanleggen van de oprit en het aanplanten van de leibomen, werd ook het terras in een definitieve vorm gegoten. Er werd gekozen voor een grote oppervlakte op de hoogte van de leefruimtes. Gezien het hoogteverschil van de woning met de tuin, was het nodig om de hele oppervlakte op te hogen. Met het oog op het minimaliseren van de ophoogwerken, werd een ruimte uitgespaard voor een vijver.

Net als het overdekte terras, is de vijver in de tuin ook een referentie naar het ideaalbeeld van de vakantiebestemming. Oorspronkelijk begonnen als een uitsparing voor het ophogen van het terras, is de vijver uitgegroeid tot een bescheiden zwembad. Ecologisch water

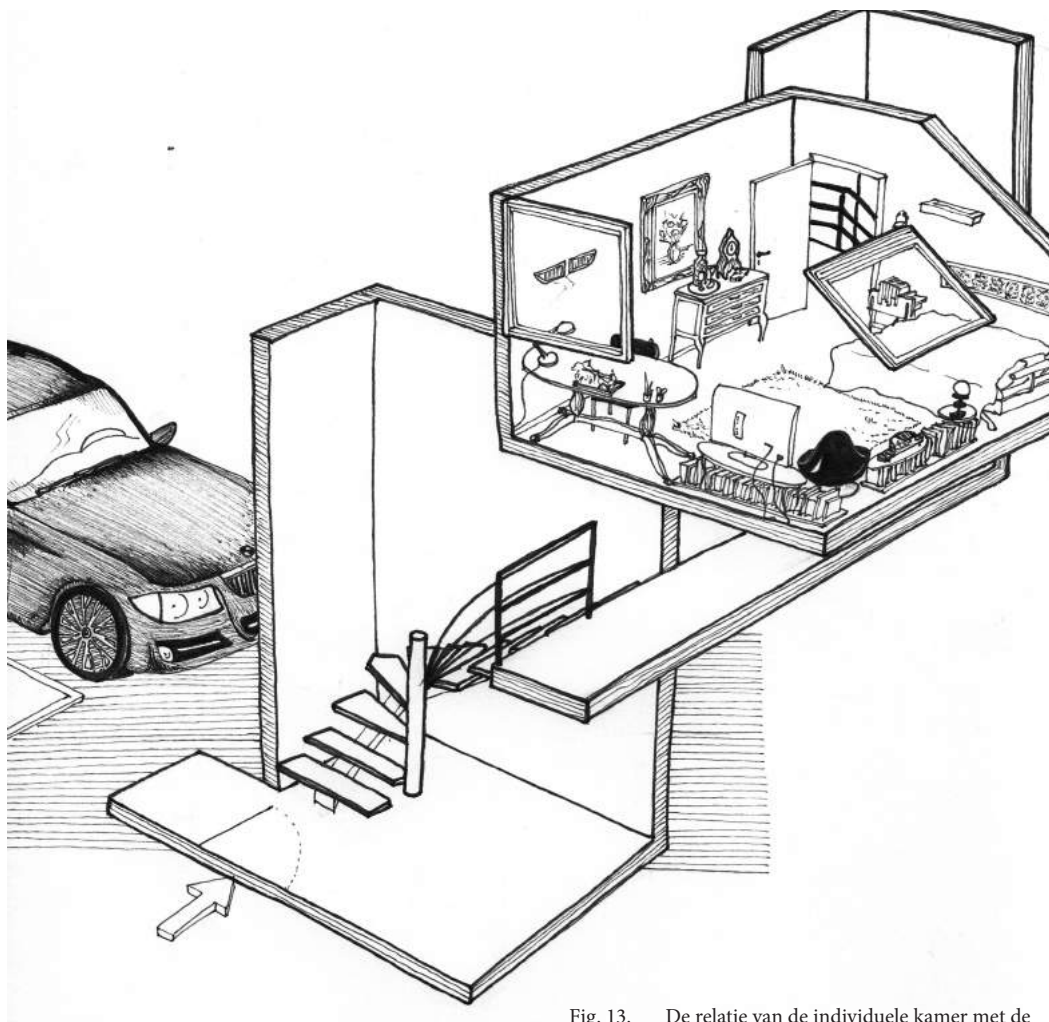


Fig. 13. De relatie van de individuele kamer met de publieke ruimte. De auto is prominent aanwezig in het beeld vanwege de afhankelijkheid in de verkaveling.

en een aantrekkelijk uitzicht, zowel in de zomer als in de winter, maken het een degelijk alternatief voor een zwembad. Door de voorzieningen van de eigen woning maximaal te maken, wordt het haast overbodig om op vakantie te gaan. 'Moest het hier goed weer zijn, moeten we niet meer op vakantie gaan.'

8) De hele tuin is zeer onderhoudsvriendelijk gemaakt. Gras, hagen, bomen en enkele grote volumes beplanting minimaliseren de moeite om alles strak geschoren te houden. Desondanks is er de behoefte om een mengelmoes van planten te hebben in een kleine border. Uitgebloemde plantenbollen die ooit de leefruimtes sierden, vinden hun tweede leven hierin.

9) Gezinsvakanties worden hoog in het vaandel gedragen en een trip naar het zuiden van Frankrijk behoort tot de vaste waarden. Daar wordt steeds een vrijstaande woning met zwembad gehuurd. Dit lijkt een onbenullig gegeven, maar de reisbestemming beïnvloedt het ideaalbeeld van een woning. De rust en sfeer van die kenmerkend is voor de vakantiebestemming wordt gezien in de ruimtelijke elementen ervan. Deze elementen worden meegenomen

naar de thuissituatie en zo wordt de vakantiesfeer ook geprojecteerd op de droom van de Vlaming zelf, zijn eigen woning. Dit is de reden waarom de Vlaamse verkavelingswijken gesierd worden door een handvol Spaanse villa's, neppastorijen en fermettes. In dit geval is de woning strak vormgegeven volgens de eigentijdse normen, maar worden de rustieke elementen in de tuin verwerkt. Een compact tuinhuis met een overdekt terrasje eraan, omgeven door het groen is een verwijzing naar de vele verschillende terrassen in het zuiden van Frankrijk.



Fig. 14. De landschappelijke idylle in eigen tuin.

Daar zijn deze haast noodzakelijk om in de zomer de koelte op te zoeken. Hier in België vormt het overdekte terras met zijn elektrische verwarmers de ideale schuilplaats om van de eerste zon in de lente te kunnen genieten.

De fietsenstalling promoveerde reeds van het achterste tuinhuis naar het voorste, maar nog steeds zijn er te veel grenzen en stappen die moeten genomen worden om de fiets boven de auto te verkiezen voor korte trajecten, zelfs in de zomer.

10) In het ontwerp van de tuin zijn verschillende bomen aangeplant, met een verschillende bladgrootte en kleur om diepte te geven en het ideaalbeeld van een parktuin te benaderen.

11) De langwerpige tuin van weleer bestaat uit twee delen. Het eerste deel is bouwgrond en achter de knik is het landbouwgrond. Deze knik was vroeger zeer aanwezig en domineerde het zicht van de tuin. Een collega van de bewoners ontwierp de tuin volgens het model van tuinkamers. Door beukenhagen over de hele tuin te draperen, ontstaat er een wisselende beleving van de tuin en moet de tuin steeds verder ontdekt worden om de totale lengte te ondervinden. De knik

werd opgevangen door gebogen haag die de knik laat fungeren als scharnierpunt en naadloos het verschil in oriëntatie opvangt.

12) De fruitbomen die reeds vroeg zijn aangeplant vormen nu een dicht weefsel van bomen en struiken die reeds stonden, in de loop van de jaren zijn aangeplant of verder organisch zijn aangegroeid. Het gevoel van een boomgaard floreert.

13) In een halfopen bebouwing zou de akoestiek in de tuin net naast de burens een probleem vormen. Om dit te voorkomen, werd een solide wand op de scheiding van de eigendommen gezet.

14) In het wildste stuk van de tuin is ook ruimte gemaakt voor de groene ontplooiing van de kinderen. Er werd voor elk van de twee kinderen een mini-perceeltje afgebakend waar ze hun eigen richting aan konden geven. Deze perceeltjes vormden de testbasis voor moestuintjes, het oplappen van terrasplanten die opgegeven waren en het maken van kleine waterpartijen waar dan weer de nodige fauna en flora op af kwam. Hier ontstaat een gevoeligheid voor de natuur die later weer zal vervagen door het studeren in de stad.

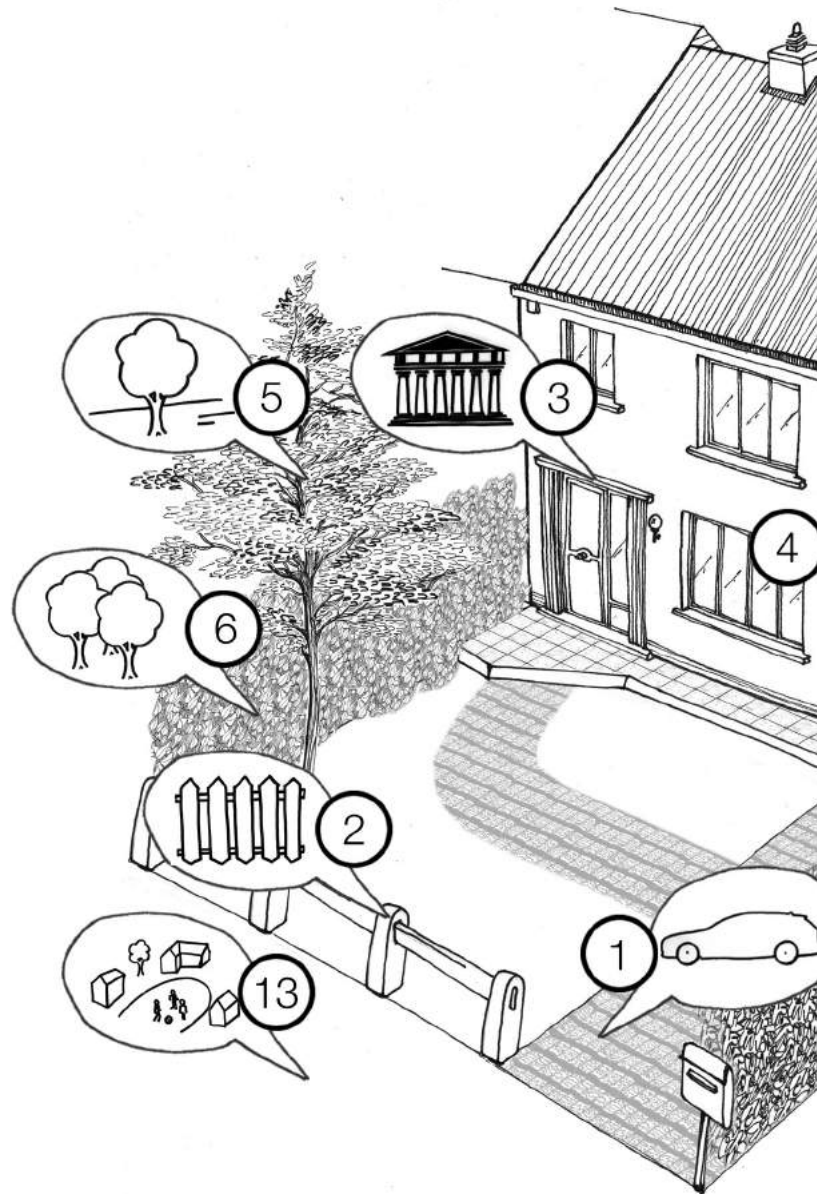
Fazantenlaan: 1974

1) De oprit was van in het begin aanwezig en is bijna een verlengde van de straat. Ze leidt rechtstreeks naar de hoofdingang voor informeel bezoek aan de achterkant van de woning.

2) The picket white fence, het is dan wel de betonnen variant, maar een steevaste waarde in de verkaveling van de jaren '70. Het is een summiere afboording van de eigendom die door de openheid, kleur en hoogte weinig filtert op de sociale relaties die kunnen ontstaan tijdens de informele gesprekken met voorbijgangers.

3) Desondanks de redelijk strakke en tijdloze vormgeving van de woning, is een classisistische toets in gebracht om de ingang te accentueren. Franse, beige natuursteen die contrasteert met de donkerhouten raamkaders en monumentaal geornamenteerde voordeur leidt de formele bezoeker langs het kasseipad naar de deurbel.

4) Opvallend grote ramen met de belangrijkste leefruimtes erachter richten zich op de straatzijde. Glasgordijnen



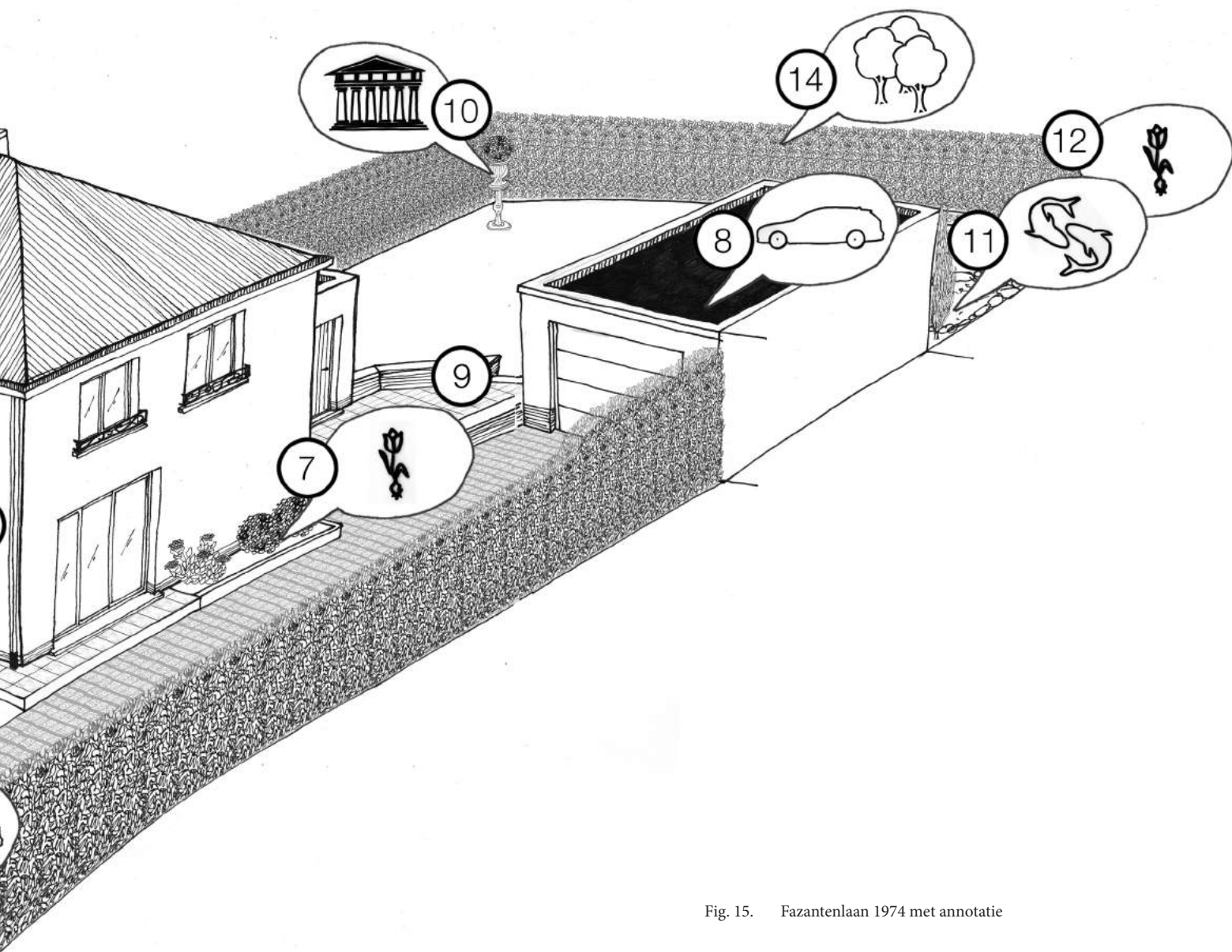


Fig. 15. Fazantenlaan 1974 met annotatie

vormen de zachte filter die zorgt voor privacy.

5) De boom in de voortuin geeft verticaliteit en draagt bij tot het ideaalbeeld van wonen in het groen.

6) Tussen de buren staan eveneens (hogere) witte betonnen paaltjes, maar deze zijn overgroeid met een mix van hoge struiken. Verschillende bloesems gedurende de tijd van het jaar fleuren het straatbeeld op, van de rododendron in de zomer tot de rode hulst in de winter.

7) De bloembak naast het huis breekt het grootste vlak baksteen van de zijgevel. Buxusbollen en rozen zijn de klassieker, aangevuld met bloembollen voor een seizoensgebonden bloei.

8) De garage werd losgekoppeld van de woning om een maximale bebouwbare oppervlakte in het huis te garanderen. Ze staat veel meer naar achter in het perceel, waardoor de oprit groot is in verhouding tot het perceel. Dit lijkt een verloren ruimte, maar door de verharding is ze een ideaal speelterrein voor de kinderen en later ook de kleinkinderen. De eerste meters met de fiets, het plastic

zwembadje in de zomer, het gebeurde allemaal op de oprit. De garage dan weer was niet enkel een onderkomen voor de geliefde wagen, maar is ook een stockage voor tuimeubels en het klusgereedschap. De garage is breed genoeg om naast de auto een viertal fietsen kwijt te kunnen, van koersfiets tot fiets met winkelzakken. Hierdoor is de barrière om de wagen te nemen al even groot als die om de fiets te nemen. De weerslag in het fietsgebruik is opmerkelijk, zelfs voor kleine boodschappen wordt de fiets genomen. Een kritische noot is hierbij wel de tijdsgeest. Er is slechts één actieve autobestuurder en één wagen beschikbaar en de generatie die in de woning woont, is grootgebracht zonder auto. De auto was gewoonweg niet vanzelfsprekend, wat hij vandaag wel is en wat waarschijnlijk aan het grond van het probleem ligt.

9) Een bescheiden terras, omzoomd door lage muurtjes die de lijn duidelijk trekken tussen het gazon en de oprit. Het terras is nabij de keuken en om een schaduwplek te garanderen in de zomer, is een elektrische zonnekap geplaatst die de helft van het terras kan beschaduwen.

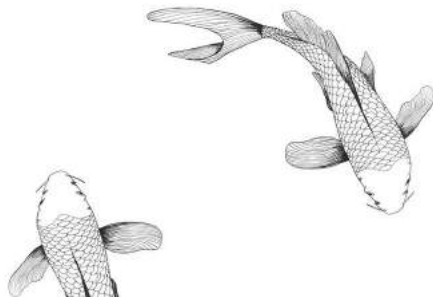


Fig. 16. De waterpartij als onmisbaar element.

10) Net als een folie in de Franse siertuinen, siert de bloempot op een sokkel de tuin. Het is haast een vanzelfsprekendheid die gegroeid is uit de jarenlange traditie van tuinornamenten en het bekijken van wereldse siertuinen tijdens reizen, in het lezen van boeken en de omgeving die ook deze trend opnam.

11) Achter de garage is een weinig nuttig stukje grond dat in handen van de kinderen werd gelegd. Het was vooral de jongste zoon die zijn vrije tijd besteedde aan het experimenteren met water en beplanting, moestuintjes, een geïmproviseerde serre, vijvertjes gemaakt met vuilniszakken etcetera.

12) De hoek van de tuin is zodoende nog minder gemakkelijk in gebruik. Doordat de tuin niet groot is, krijgen afgedankte

planten er een tweede kans naast de GFT-container.

13) De woning is gelegen in een typische verkaveling, een netwerk van al dan niet doodlopende straten en pleintjes koppelen de suburbane laagbouw. De straten lopen haast onzichtbaar over in de voetpaden en de gemiddelde snelheid van voorbijrijdende wagens is 15 km/h. Dit maakt de straat tot een veilige en kindvriendelijke sociale condensator. Ze is dan ook het decor voor vele informele gesprekken met de burens. Het begint vaak met een goeiedag tegen één buur en al snel komen verschillende burens samen bij elkaar voor een gesprek. Eén keer per jaar wordt er een buurtfeest gegeven op een pleintje, waar iedereen uit de buurt welkom is en waar twee dagen na elkaar barbecue wordt gedaan. Keer op keer een groot succes waar alle generaties samenkomen en genieten van het samenzijn. Hier ontstaat cohesie met de buurt en de plek.

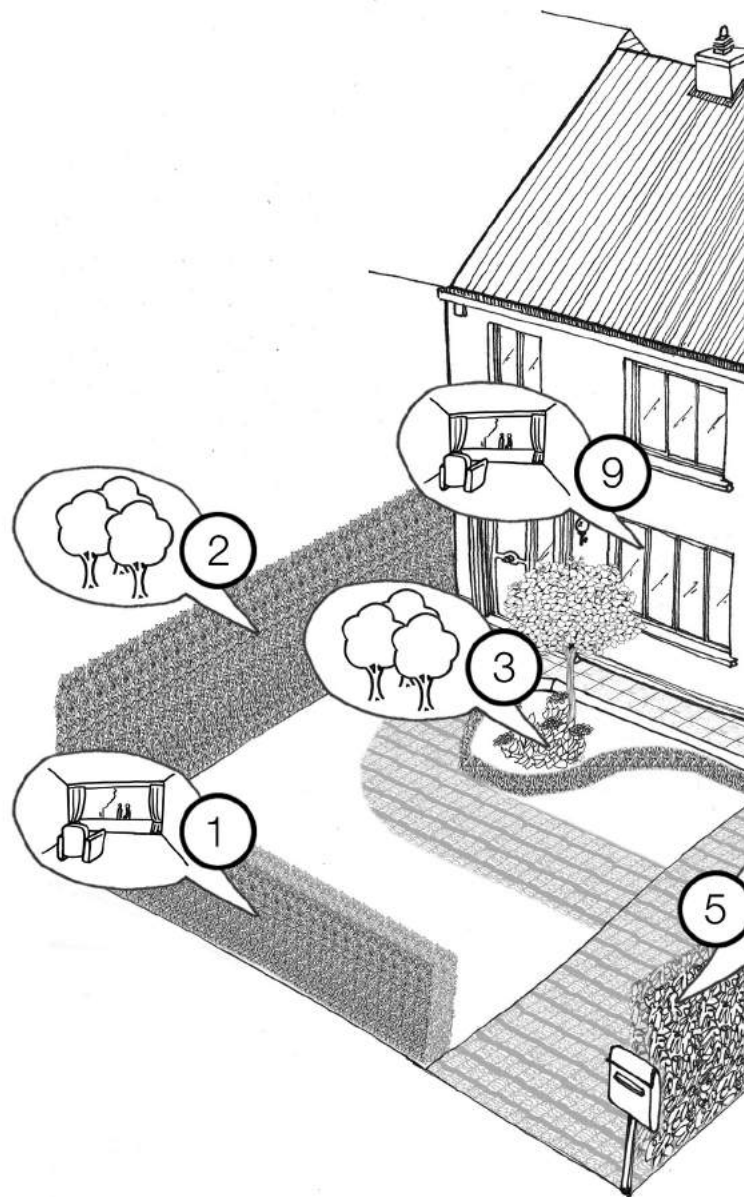
14) De achtertuin is volledig afgeschermd door een groenblijvende haag, zodat de privacy gedurende winter en zomer gegarandeerd is, alsook het groene uitzicht.

Fazantenlaan: 2017

1) De witte betonnen paaltjes worden overgroeid door een beukenhaag. Deze haag was in eerste instantie hoog, zodat inkijk van passanten vermeden werd en de voortuin meer een onderdeel werd van de kavel dan een deel was van de straat. Na de pensionering van beide bewoners, besloten ze om de haag korter te snoeien, zodat het contact met de straat opnieuw tot stand komt. 'Als je iedere dag thuis bent, dan ben je al eens blij dat je beweging ziet.'

2) De weelderig bloeiende struiken aan de zijkant zijn vervangen door een onderhoudsvriendelijke beukenhaag. Het oogt meer eigentijds, maar de kleuren van weleer zijn enkel nog in herinneringen opgeslagen.

3) De voortuin werd aangelegd met lage buxushaagjes, buxusvolumes en hortensias. Hier en daar zijn enkele grote rotsblokken te zien en varens. Dit idee kwam van een verleden waar de jaarlijkse familie-uitstapjes naar de Ardennen een vaste waarde waren. De boom die eerst in de voortuin stond, nam te veel



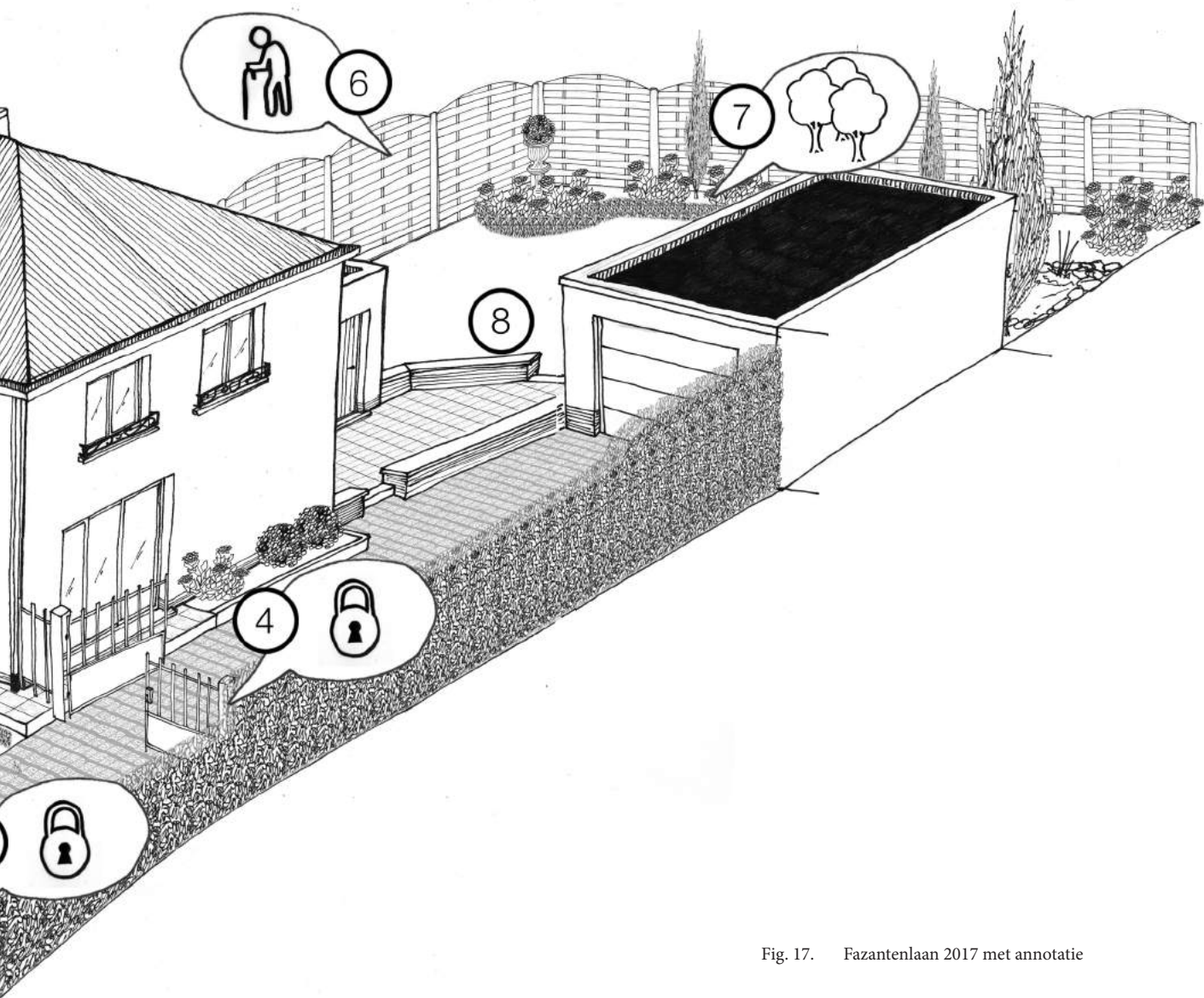


Fig. 17. Fazantenlaan 2017 met annotatie

licht weg en vroeg te veel onderhoud, waardoor die vervangen werd door een klein sierboompje in de border.

4) Het hek stamt af van de periode dat ook de haag in de voortuin het hoogste stond. Uit veiligheidsoverwegingen werd alles zoveel mogelijk afgesloten na een reportage op de televisie waarin gezegd werd dat een afsluiting van minimaal één meter inbrekers afschrikte. Het hek heeft ook een symbolische waarde doordat het toegang geeft tot de informele achteringang. Het is haast een signaalfunctie waarbij onaangekondigd bezoek al op voorhand wordt geïnformeerd of de bewoners al dan niet thuis zijn.

5) Net als de haag aan de voorkant van het huis, is ook de haag op de scheiding met de burens op termijn lager gesnoeid. Dit was grotendeels uit veiligheidsoverwegingen, voor de kleinkinderen die met de fiets en per auto zo het aankomende verkeer beter kunnen inschatten.

6) Kort na de pensionering van beide bewoners wordt er gekozen om de haag rond de achtertuin te vervangen door een betonnen afsluiting met houtmotief. Het

onderhoud was nog te dragen, maar met het zicht op een eenvoudige oude dag in hetzelfde huis, werden reeds voorzorgen genomen.

7) Doordat de betonnen platen veel minder plaats innemen dan de brede haag, is er ruimte vrijgekomen voor borders. Deze worden zorgvuldig opgevuld met cypressen die winter en zomer groen blijven en het kille beton doorbreken, met in de voorgrond de gekende buxushaagjes met erachter de bloeiende hortensias en zelfs een klein kruidentuintje.

8) Eveneens een souvenir uit de Ardennen was de rustieke vijver die ooit de tuin sierde. Organisch gevormd, rotsblokken die de grens vormen tussen het water en het gazon, was het een eyecatcher die een extra dimensie gaf aan de tuin. Na een jarenlang gevecht tegen de reiger die de kostbare Koi's kwam consumeren en door de slechte waterkwaliteit, werd de vijver uiteindelijk gesupprimeerd.

9) Misschien wel het belangrijkste element van deze woning, het raam aan de voorgevel. Door de jaren heen

is de positie ten opzichte van de straat veranderd. Zoals hierboven vermeld, was dit al het geval met de hagen in de voortuin. De wisselende positie ten opzichte van de buurt, spiegelde zich af in de openheid van de leefruimtes naar de straat toe. In de laatste fase zijn de glasgordijnen vervangen door katoenen lamellen. Een op het eerste zicht onbenullige decoratieve keuze, maar het betekent veel meer. De katoenen bekleding is helemaal gesloten, doch nog steeds translucet. Dit wil zeggen dat het raam 's avonds steeds een signaalfunctie heeft door het licht en de schimmen die er zich al dan niet achter bevinden. Overdag zijn er verschillende mogelijkheden, doordat ze richtbaar zijn, worden bepaalde zichten versterkt of uitgesloten. Door het draaien wordt de mate van publiek contact bepaald. Het voyeurisme van de mens is als een spontaan instinct ingebouwd, waardoor we al dan niet bewust binnenkijken bij mensen. Het dagenlang sluiten van de lamellen als teken van rouw, het openstellen van de lamellen om tijdens familiefeesten een goeiedag te kunnen wuiven naar de buurvrouw die toevallig voorbij wandelt. Het is iets waar we als ontwerper niet vaak bij stilstaan, maar

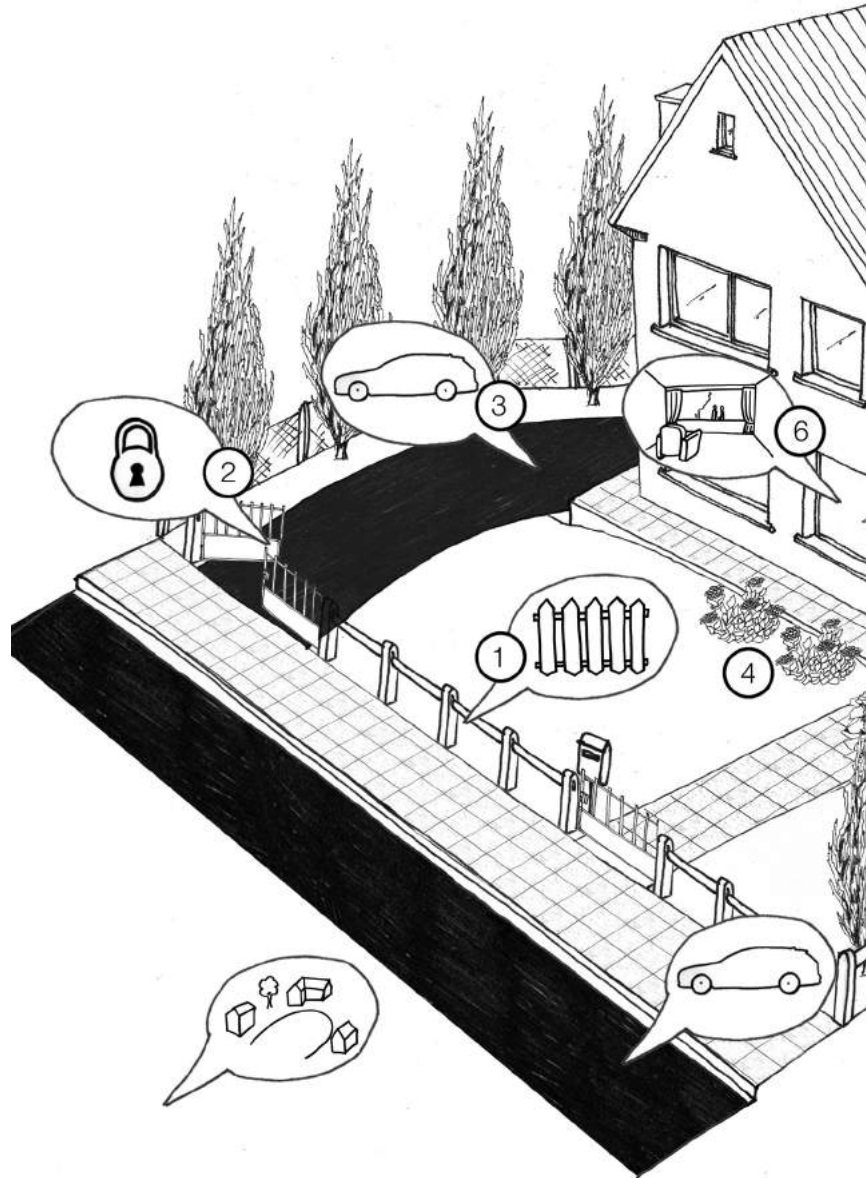
net de optelsom van deze kleine dingen maakt hoe de leefruimte ervaren wordt.

Kortestraat: 1969

1) The white picket fence is ook hier vertegenwoordigd. Het is opvallend dat dit enkel gebruikt wordt voor de meest zichtbare en dus representatieve gedeelten van het huis, gezien de kostprijs en het onderhoud. De rest van de woning is ook afgebakend met betonnen paaltjes waar een geweven draad tussen gespannen is.

2) Tussen de betonnen paaltjes stonden origineel ijzeren hekken. Deze hekken waren door hun gesmede vorm eerder ornament dan functioneel. Het ging niet speciaal over veiligheid, maar wel over een idyllisch beeld waarvan de vorm een kind van zijn tijd is.

3) Langs het huis loopt een lange oprit die het niveauverschil van een hele verdieping overbrugt tussen de straat en de onder het huis gelegen garage. De woning is gelegen in het dal van de Dender, waardoor het perceel grote niveauverschillen opvangt. De keuze voor asfalt is zowel op vlak van budget als onderhoudsvriendelijkheid en duurzaamheid gemaakt. Door de jaren heen hebben de wortels van de



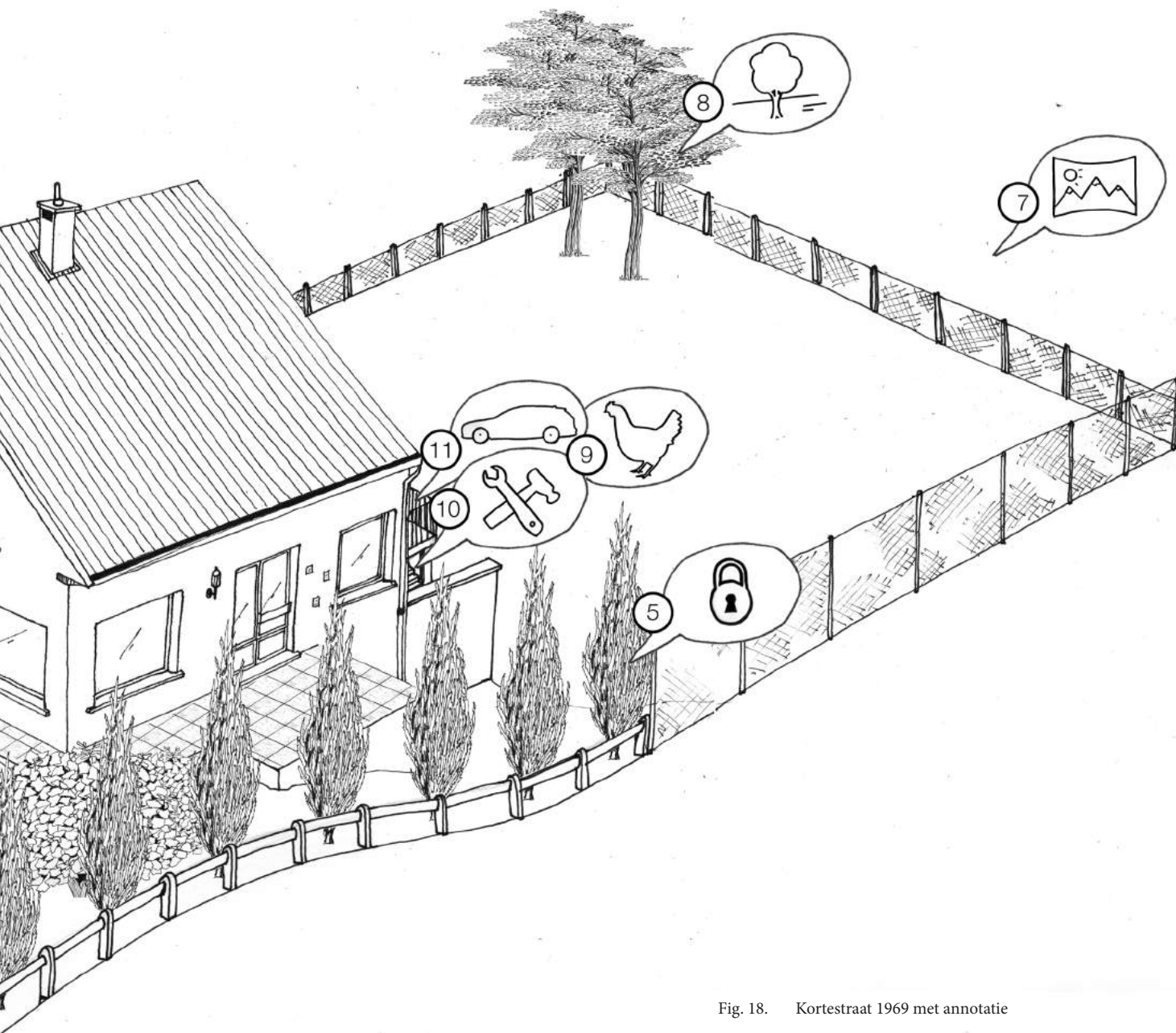


Fig. 18. Kortestraat 1969 met annotatie

omstaande bomen het asfalt rond zich heen gedrapeerd.

4) De klassieke groene grasvlakte werd in het begin onderbroken door bloemhoudende struiken.

5) Bij wijze van visuele barrière werd het gebouw langs weerskanten geflankeerd met ritmisch geplaatste blauwe sparren. Afhankelijk van de kijkhoek werd de woning meer of minder zichtbaar.

6) De grote raampartijen in de voortuin herbergen de leefruimtes van de woning. Ondanks de aanwezigheid van een sporthal aan het einde van de doodlopende straat, met een publieke speeltuin, is er niet het sterke buurtgevoel. We zien vooral contact met de burens en de sociale relaties van de kinderen, waren ook de basis voor de sociale relaties van de ouders. Voor het huis is een groot groen plein met een willekeurige compositie bomen. Doordat het gewoon een groenvlakte is en weinig uitnodigt tot gebruik, werkt dit plein niet als een sociale condensator, maar is het eerder een centraal uitzichtpunt. De tuinen van de omliggende woningen zijn immers zo groot dat er geen nood is aan gebruik van

de publieke ruimte.

Bijgevolg hebben de ramen eerder een controlerende functie, met de bijhorende negatieve bijklank.

7) De relatie met de Dender en het tussengelegen publieke jaagpad is eerder visueel. Doorheen de tijd zijn er enkele informele doorgangen gemaakt naar het water, maar door de lengte van de tuin, is er een grote afstand tussen de taferelen die zich binnenshuis en buitenshuis afspelen.

8) De typerende kastanjabomen die de tuin karakter geven, zijn ooit geplant door de kinderen van de bewoners. Wonen in een huis met een tuin lijkt een band te creëren met de natuur.

9) Het kippenhok is net als verschillende experimenten met moestuintjes een kenmerk van de behoefte om te experimenteren autarkisch te zijn. Het is rotsvast verbonden met het beeld dat men heeft met het leven 'op den buiten'.

10) De garage werd pas zeer laat ingevuld door een auto. Het was een multifunctionele bergruimte waar vroeger zelfs dieren werden geslacht en in de



Fig. 19. De moestuin als steeds wederkerend ideaal.

diepvries werden bewaard. In deze periode was er geen abstractie van het eten van vlees, maar werden de kinderen van jongs af aan geconfronteerd met het slachten van dieren als onderdeel van het dagelijkse leven.

De eerste auto is pas zeer laat aangekocht, hiervoor waren de bewoners aangewezen op een brommer om naar de dichtstbijzijnde supermarkt te gaan of moesten ze beroep doen op de welwillendheid van de burens voor grotere boodschappen.

11) Het grote terras aan het huis op niveau van de keuken heeft weinig dienstgedaan

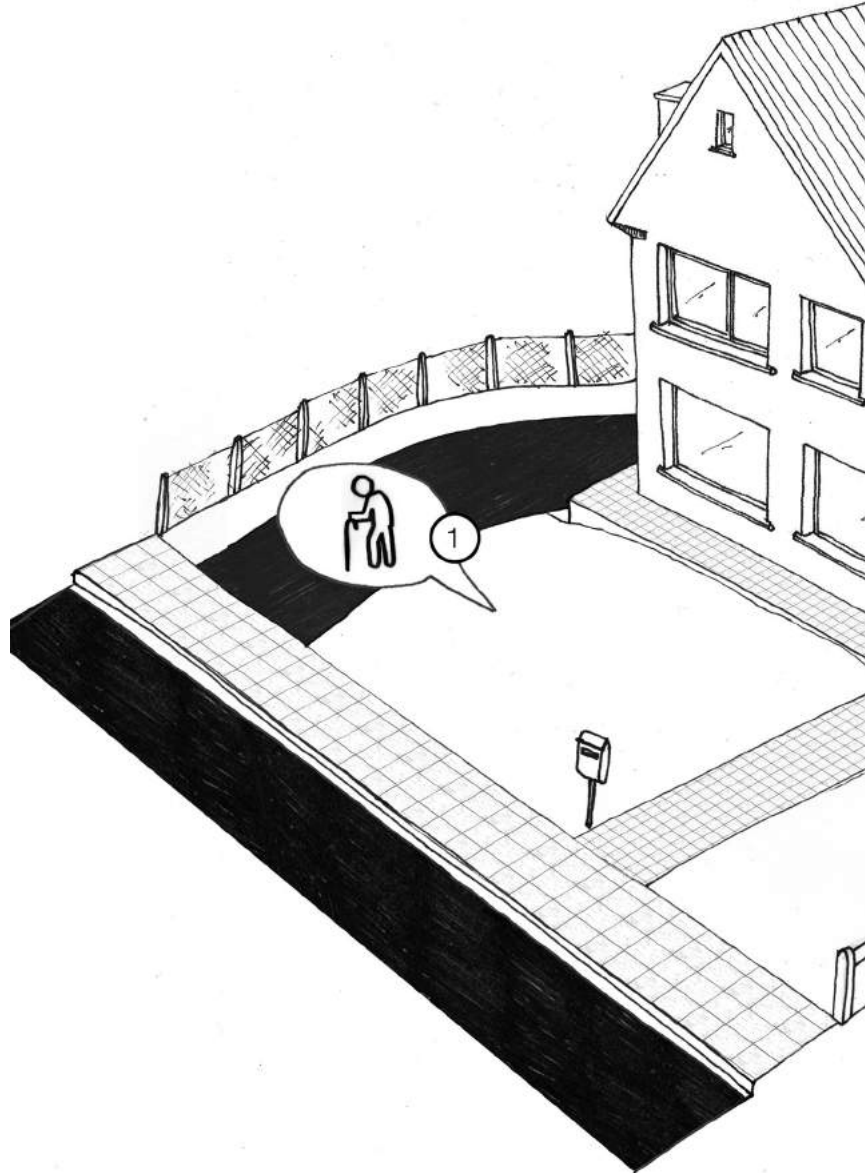
als functionele buitenruimte. De ruimte onder het terras was dan weer een stockageruimte voor allerlei werkgereedschap. Dat werkgereedschap werd regelmatig aangekocht om vernieuwingswerken binnen en buiten de woning uit te voeren. Het zelf werken aan de woning is een vertalen van de koterij in de verkaveling, een soort bricolage. De bricolage onderscheidt zich van de renovatie- of vernieuwingswerken door de tijdelijkheid en maakbaarheid. Er wordt vaak zonder plan aan begonnen met materialen die ter plekke gevonden worden. Aangevuld met een minimum aan nieuwe materialen en vakkennis worden allerlei constructies uitgetest en verbeterd over de jaren.

Kortestraat: 2017

1) Met het oog op onderhoudsgemak op oudere leeftijd, werden de voorzorgen genomen en alle onderhoudsintensieve begroeiing verwijderd. De voorgevel van de woning stelt zich volledig open ten opzichte van de straat, zonder enige veiligheids- of privacyvoorzieningen.

2) De nood om op latere leeftijd te blijven experimenteren met planten en/of moestuintjes blijft. Er kan een zekere regelmaat in herkend worden, periodiek ontstaat er de nood om te experimenteren, waarna het even goed gaat. Kort nadien loopt het niet zoals gedacht en bergt men de plannen op om zelf planten te kweken, maar toch is er steeds iets wat de bewoner van de verkaveling zijn drang naar het beheersen van het groen doet aanwakkeren.

3) De grote kastanjabomen van weleer bezweken onder een ziekte en gedurende de periode dat het gras wild stond, is er spontaan een bosje ontstaan dat met veel zorg geconserveerd wordt. Het is de ideale schaduwplek in de zomer en het decor voor familiefeesten.



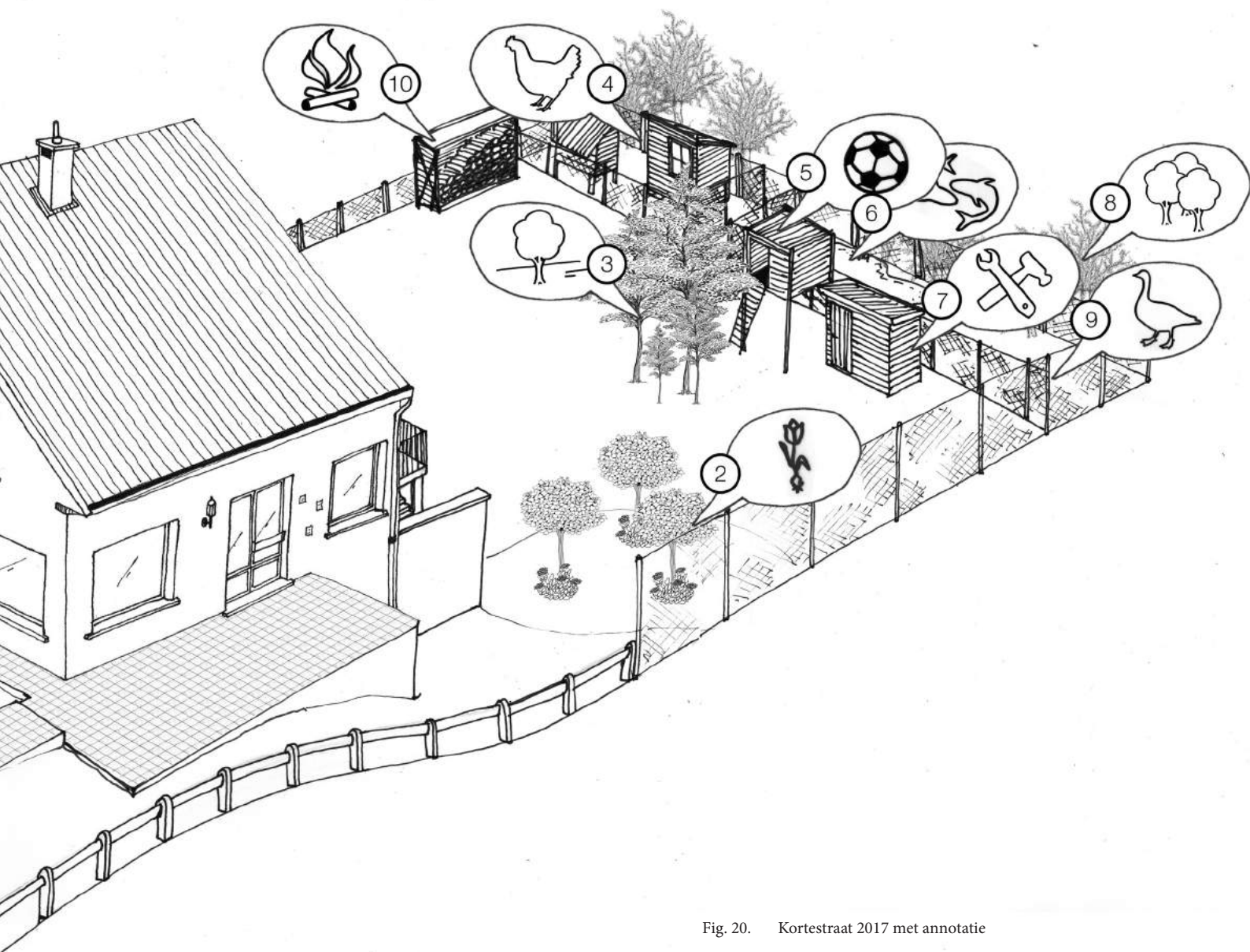


Fig. 20. Kortestraat 2017 met annotatie

4) Het kippenhok is terug van nooit weggeweest. Eigenhandig in elkaar getimmerde houten koten staan ten toon met de handigheid van de eigenaar. Hier zien we ongeveer hetzelfde fenomeen als bij de moestuin of plantentuin. Een steeds wisselende interesse bepaalt het decor van de achtertuin. In het geval van het kippenhok is het echter nooit in extremen waardoor het nooit echt verdwijnt.

5) De factor van kinderen en kleinkinderen vertaalt zich wederom in de tuin. Speeltuigen sieren de grasvlakte en trekken de kleinkinderen aan om bij de grootouders te komen. De ouders van de kleinkinderen hebben in het begin van hun woonpad geen tot een kleine tuin. De ouders pendelen vaak tussen het appartement of de kleine stadswoning en de grotere woning in het groen van de ouders.

6) De nabijheid van de Dender en het zicht erop blijkt niet genoeg om het magische effect van water in de tuin te krijgen. Er is een soort drang om een waterpartij in de tuin in te planten, die hoogstwaarschijnlijk afstamt uit de beeltenissen van Engelse tuinen die in de geliefde encyclopedieën afgebeeld worden.

7) Ook al is er overvloed aan ruimte in de kelder, het huis is immers volledig onderkelderd, blijft de nood aan een tuinhuis. Het is als een klassieke bouwsteen in de verkaveling.

8) De verkaveling is zeer rustig aan de voorkant, waardoor daar geen enkele privacymaatregelen zijn genomen, op de glasgordijnen na. De achterzijde van de woning wordt dan wel afgeschermd voor het achtergelegen jaagpad. In de zomer is er veel begankenis van



Fig. 21. De nabijheid van sport- en speelruimte speelt in op de doelgroep van verkavelingen: aanvankelijk vooral jonge gezinnen met kinderen.

voetgangers, fietsers, wielertoeristen en vissers. Als de bewoners in hun eigen tuin recreëren, hebben ze geen nood om te communiceren met de mensen die recreëren achter hun eigen achtertuin. Een constante is dat de achtertuin steeds het meeste wordt afgeschermd en er toegevingen worden gedaan op vlak van privacy aan de straatzijde.

9) Samen met het houden van kippen, worden er ook ganzen aangekocht. 'Die

zijn zoals waakhonden.' Ze vormen een beveiliging aan de achterzijde van de tuin evenals een verwijzing naar de idylle van de Engelse landschapstuin waar de zwanen op de grote vijvers ronddobberen.

10) Het laatste bijgebouwtje is een houtstalling. Hoewel het eigen haardvuur reeds jaren is uitgebroken, is het een verwijzing naar de gezellige haardvuren op vakantie in de Ardennen.

Reflecties

1) Bij de voorstelling van de verkaveling wordt te veel ingezet op de typologieën van de vrijstaande woning. In de realiteit zien we dat verkavelingen kunnen variëren van vrijstaande woningen, over driegevelwoningen tot zelfs rijwoningen. De realiteit is geen laboratoriumsituatie waar typologieën steriel naast elkaar worden geplaatst. Het is een mengvorm die ontstaan is door een mengvorm van wensbeelden van de ontwerpers, beleidsmatige beslissingen en de realiteit van de bestaande context.

2) Naast het verkeerd inschatten van de typologieën, wordt ook een verkeerde inschatting gemaakt van de publieke ruimte in de verkaveling. De publieke ruimte wordt maar al te vaak gebanaliseerd tot een structuur van wegverhardingen die de individuele kavels louter fysiek met elkaar verbinden.

In de twee oudere verkavelingen zijn de woningen uitgezaaid rondom een netwerk van straten en pleinen. Deze netwerken bieden afhankelijk van hun ligging dan weer kansen op vlak van publieke gebouwen, informele buurtfeesten tot zelfs kleinschalige bedrijvigheid. Het

zijn niet enkel de losse elementen die het droombeeld van de verkaveling maken, maar zeker ook de verbindende structuren. Het plaveisel van de straat en de grens van het voetpad met de straat lijken onbenulligheden, maar maken wel hoe de publieke ruimte aanvoelt en dus ook gebruikt wordt.

3) De architectuur van de woning in de verkaveling evolueert. Het lijken haast trends, maar het is een vertaling van de tijdsgeest die in meerdere zaken te herkennen valt. Een vergelijkingspunt is het uitzicht van auto's: van de guitige auto's met een vriendelijke uitstraling uit de jaren '50-'60 evolueerde het

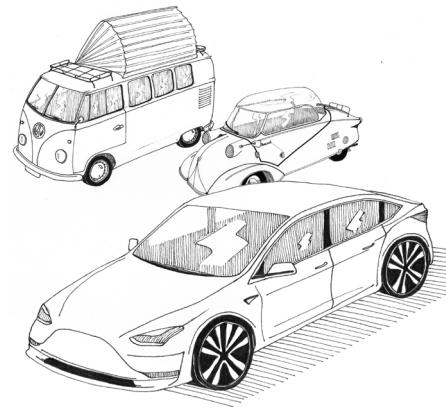


Fig. 22. Evolutie van het 'gezicht' van de auto: van charmant naar agressief

autodesign naar een steeds agressievere uitstraling.

Waar in de jaren '70-woning alle belangrijke leefruimtes gericht zijn naar de straat, keert de hedendaagse woning zich weg van de publieke ruimte. Het beeld van deze publieke ruimte is ook veranderd van een veilige plek met traag verkeer naar een lossere setting waar de auto heer en meester is. Deze twee factoren gaan hand in hand met elkaar en werken onderling versterkend. De auto die steeds agressiever zijn rol opeist en het straatbeeld onveilig maakt, wordt beantwoord met het afschermen van de eigen woning ten opzichte van deze straat.

4) De oriëntatie van de woning ten opzichte van het publieke domein is echter geen statisch gegeven. Doorheen de levensfasen van de bewoners is er een steeds wisselende positie ten opzichte van het publieke. We kunnen enkele tendensen onderscheiden. De eerste fase is als men intrekt in de nieuwe woning. Om budgettaire redenen krijgt privacy slechts een beperkt budget. Als deze openheid gedeeld wordt met burens, ontstaan er sociale interacties. In de verschillende verkavelingen zullen

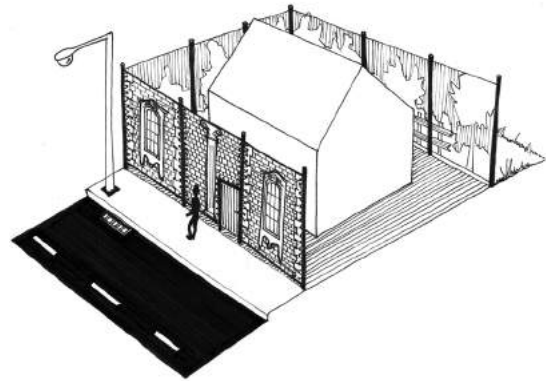


Fig. 23. Illustratie van de positie van de woning ten opzichte van de publieke ruimte en de natuur.

de kinderen met hun spontaneïteit vaak de eerste stap zetten, waardoor deze interacties de basis vormen voor sociale relaties.

Met het opgroeien van de kinderen, ontstaat steeds meer de behoefte zich af te zonderen van het publieke en oriënteert de woning zich steeds meer op het eigen perceel. Dit blijft vrijwel onveranderd tot de pensionering van één of beide bewoners.

Door de rust en eenzaamheid zoekt men steeds meer de publieke ruimte op.

Hoogopgetrokken hagen worden weer gesnoeid en hekken verdwijnen in de hoop meer beweging te zien. De rust en kalmte die ooit de grootste aantrekkingsfactor was voor de verkaveling, blijkt op latere leeftijd een nadeel. Overdag 'is er geen levende ziel te bespeuren'. De oudere bewoners overwegen dan ook vaak een verhuis naar de stad, maar de gekende woonomgeving blijft ook als een veilige thuishaven. Bovendien denkt een meerderheid van ouderen zo, dus in de verkaveling blijven veel leeftijdsgenoten wonen die een hechter netwerk vormen.

5) Bij de drie onderzochte woningen zien we telkens een hoofdreden naar voor komen om te verhuizen naar het suburban buitengebied, namelijk het bieden van een veilige thuishaven voor de kinderen. Onveilig verkeer, luchtvervuiling, drukte en een gebrek aan groen doen de meesten verhuizen naar een individuele woning met een tuin. Het belang van de tuin evolueert mee en verschillende occupaties gebeuren doorheen de tijd, van moestuin, tot siertuin. De tuin van de grootouders heeft dan weer een grote aantrekkingsfactor voor de kinderen. De periode van de geboorte tot de verhuis naar de eigen suburbane woning, wordt



Fig. 24. Een veilige plaats om kinderen op te laten groeien, blijft één van de belangrijkste motieven om de verkaveling boven de stad te verkiezen.

vaak overbrugd door het pendelen naar de tuin van de grootouders. Zolang men geen eigen tuin heeft, of een kleinere, zullen de jonge ouders er in de drie gevallen voor kiezen om de kinderen meerdere keren per week bij de grootouders in de tuin te laten spelen. Zo ontstaat er dus een relatie tussen de kleine woning in de stad of in het dorpscentrum en de verkaveling in de buitenwijk.

6) In elke van de eigendommen zijn er verwijzingen naar de idylle van het wonen in het groen, alsook verwijzingen

naar droombeelden. Het gaat soms om kleine zaken, van het aanplanten van bomen, het aanleggen van een parktuin, het onderhouden van een moestuin, het houden van kleinvee enzovoort. Hierin zien we dat de reizen ook een centrale rol spelen. De keuze om te reizen naar historische steden, kan zich weerspiegelen in het monumentaliseren van de classicistische ingang of het plaatsen van folies zoals in de Franse tuinen. Rustvakanties in het zuiden zorgen dan weer voor de mediterane insteek van rustige plekken of exotische plantensoorten. Alles samen is de woning



Fig. 25. De invloed van reizen op de eigen woning.

samen met de tuin een verhalend geheel van de ervaringen van de bewoner.

7) Het tijdsverloop in de drie verkavelingen toont een verschuiving van de focus van de voortuin naar de achtertuin. Representatie en privacy maken plaats voor openheid als de bewoners ouder worden. De achtertuin daarentegen wordt steeds privater. Hekken en hagen zorgen voor fysieke en visuele barrières.

De achtertuin is ook het decor van de zelfontplooiing als het gaat over kleinschalige experimenten met landbouw en kleinvee. Dit is iets wat steeds terug komt: het wonen in de suburb lijkt gelijk te staan met het bewust proberen leven en dichterbij de natuur te proberen staan. De vraag kan gesteld worden of dit een overblijfsel is van de politieke beslissingen uit het verleden (De Decker, 2013) die uitgegroeid zijn tot een collectief sluimerend idee of het echt bij de idylle van het wonen in het groen hoort.

8) Het is ook in die voortuin dat toegevingen gedaan worden ten opzichte van de publieke ruimte, de straat of het plein. Door de openheid en het weghalen van grenzen, zit de voortuin op een

transitie van publiek naar privaat. De achtertuin wordt volledig afgeschermd, dit is de private zone. In veel ontwerpend onderzoek wordt een hint gegeven naar het publiek maken van de achtertuinen als een kwaliteit. Dit zou echter volledig ingaan tegen het gebruik ervan op dit moment.

9) Ondanks het idee van de Vlaming die zijn eigen huis bouwt als een uiting van zijn eigen persoon (in contradictie met landen als bijvoorbeeld Nederland waar het planningsbeleid en orde voorop staan), zijn er door de bouwstijlen heen typische kenmerken te destilleren. Voorbeelden hiervan zijn de boom in de voortuin of beelden in de tuin die haast tot de obligatoire kenmerken behoren van de verkaveling, elk in hun eigen tijdsgeest.

10) Een ander onderdeel van de Vlaamse identiteit is de affectie voor bricolage. De rijwoning met de verschillende koterijen zijn hiervan het boegbeeld. Het is echter ook terug te vinden in de verkaveling. Hier gaat de bestaande woning minder transformaties ondergaan omdat deze vaak al ruim genoeg is. Het zijn de tuinhuisen, bergingen, kippenhokken, serres enzovoort die eigenhandig in elkaar

getimmerd worden. Het is misschien iets dat net zo verbonden is met het wonen als het bouwen of kopen van een eigen huis, maar gaat nog iets verder door de individuele handtekening na te laten in zijn eigen geschrift.

11) Het aspect van tijd is zeer belangrijk. De woning in de verkaveling wordt gezien als de grote investering die gedaan wordt wanneer het klassieke model van de jonge tweeverdieners aan kinderen denken. Eens dat men intrek neemt in zijn woning, dan beschouwt men deze ook als permanent en worden veel beslissingen op lange termijn genomen. Het belang van het beeld: 'voor als we oud zijn' weerspiegelt zich bij de jongere generatie in de bewustzijn van de traagheid van bepaalde processen. Bomen worden snel aangeplant als eerste investering in de tuin, samen met de grote structuren. Bij de oudere generatie zien we een bewustzijn van een afnemende mobiliteit bij het ouder worden. Alles wordt zo onderhoudsvriendelijk mogelijk gemaakt en de grote kosten hiervoor worden net voor het pensioen gemaakt, zodat ze gegarandeerd hun oude dag kunnen doorbrengen in hun geliefkoosde huis.

12) De auto-afhankelijkheid van de verkaveling is een feit, maar kan gereduceerd worden tot het minimum. Het is ook mogelijk om als tweeverdieners met één wagen rond te komen door een goede planning en gebruik te maken van het overdadige netwerk van openbaar vervoer. De verkavelingen liggen vaak nabij steenwegen die voortreffelijk voorzien zijn van een fijnmazig busnetwerk. Dit fijnmazig net is verbonden met een grover treinnetwerk. Ondanks de aanwezigheid ervan rust er een taboe op het gebruik van openbaar vervoer en meer specifiek op de bus. Dit leidt tot een neerwaartse spiraal waarbij

investeringen in het openbaar vervoer teruglopen door het tekort aan gebruikers en gebruikers die steeds meer wegblijven wegens de verouderde infrastructuur of de oplopende reistijden. Dit wordt versterkt door de bereikbaarheid van de persoonlijke wagen voor vele gezinnen. Dit komt door de relatieve betaalbaarheid ervan, waardoor de meerkost gecompenseerd wordt door de winst aan tijd. Dit samen met de opkomst van de bedrijfswagens, verklaart de populariteit van de auto. In de oudere verkavelingen zien we dat de auto-afhankelijkheid minder groot is. De steenweg of het dorpscentrum zijn op wandelafstand

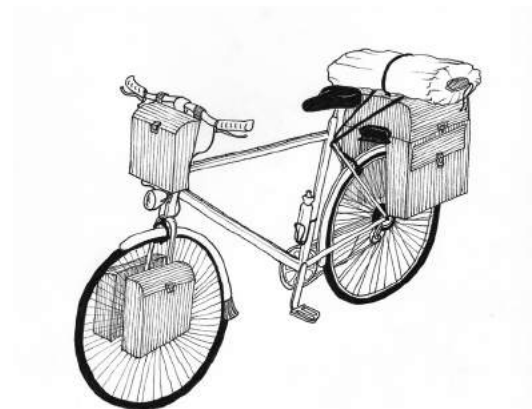


Fig. 26. De fiets en auto kunnen wel degelijk naast elkaar geplaatst worden in de verkaveling, het is kwestie van tijdsgesest.

en bieden genoeg faciliteiten voor het dagelijkse leven. De auto werd op latere leeftijd aangekocht en wordt niet als vanzelfsprekend beschouwd. Hierdoor blijven andere vervoersmethoden als de fiets en wandelen de standaard.

We zien ook dat de fiets in de oudere verkavelingen gelijk gesteld wordt met de auto op vlak van plek op het terrein. De fiets staat letterlijk naast de wagen in de garage, waardoor telkens de afweging gemaakt wordt. In de nieuwere verkaveling staat de auto centraal, nog voor de voordeur. De garagepoort is de voornaamste ingang en aangezien de fietsen vijftig meter verderop in een tuinhuis achter een hek staan, geldt de auto hier als standaard. Men is er zich zelfs niet van bewust dat de fiets een optie is voor kleine afstanden en hij wordt pas enkele keren in de zomer uit het tuinhuis gehaald om een recreatief ommetje te maken. De fysieke positie van de fiets ten opzichte van de auto blijkt dus een factor voor het gebruik.

13) De onderhoudsvriendelijkheid wordt hoog in het vaandel gedragen. De dualiteit van het ideaalbeeld van wonen in het groen, staat loodrecht op de tijd die men wil investeren in het onderhoud

van het groen. De carrière krijgt voorrang en de woning is de vluchtplek voor de bewoners om tot rust te komen, dus worden de lasten van het onderhoud van de woning tot het minimum beperkt.

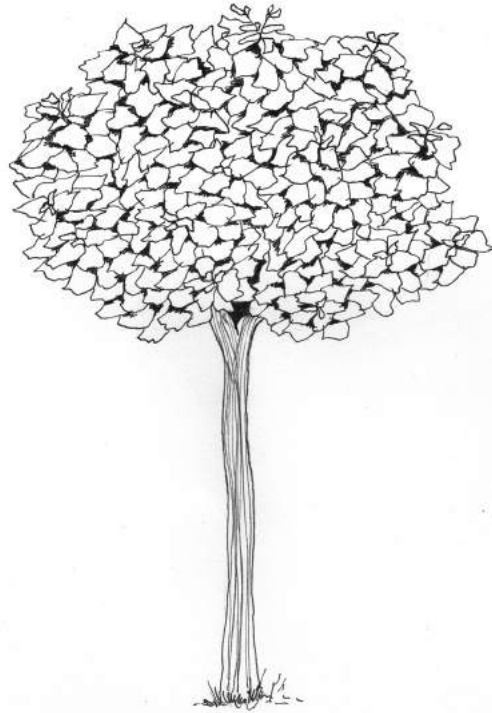
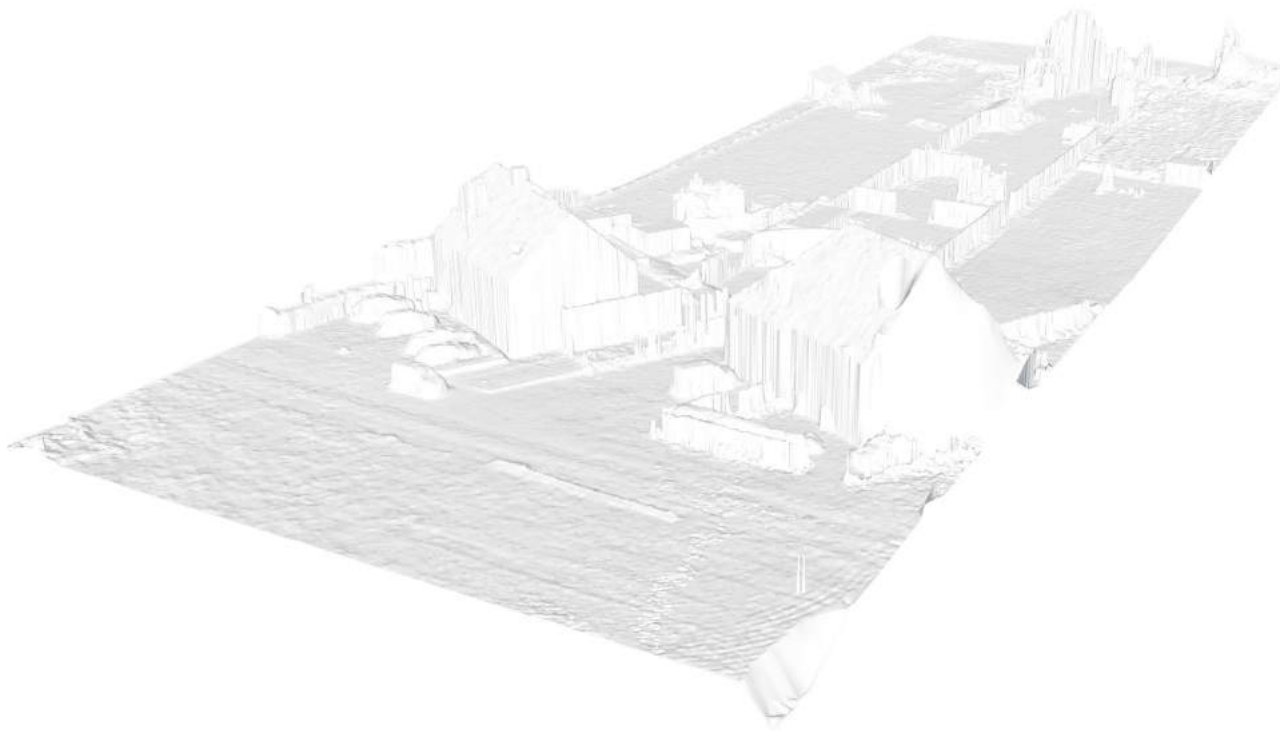


Fig. 27. Huisje, tuintje... boompje!

14) In de drie onderzochte woningen is reeds van in het begin een pad rond de hele woning. Het is een functionaliteit voor het onderhoud, maar tevens ook de explicietie dat er 3 of meerdere gevels vrij zijn en een verwijzing naar de voetpaden in de stad.

15) Kwalitatieve publieke ruimte is geen garantie op het succesvol gebruik ervan. De ligging ten opzichte van de woningen en de positie van de woningen naar de publieke ruimte zijn veel belangrijker. De nabijheid van het Denderpad als recreatieve ruimte werkt niet omdat het aan de private achtertuin ligt, terwijl een plein aan de voortuinen wel werkt.

16) In de verkaveling is de waterpartij vaak vertegenwoordigd, net zoals in de drie onderzochte woningen. Het betoverende effect ervan lijkt een breed publiek aan te spreken en varieert van een benadering van een zwembad zoals men ziet op reis in het zuiden tot een kronkelend beekje zoals in de Ardennen. Het is een zoveelste voorbeeld van herinneringen die worden gekoesterd en gereproduceerd in de eigen woonomgeving.



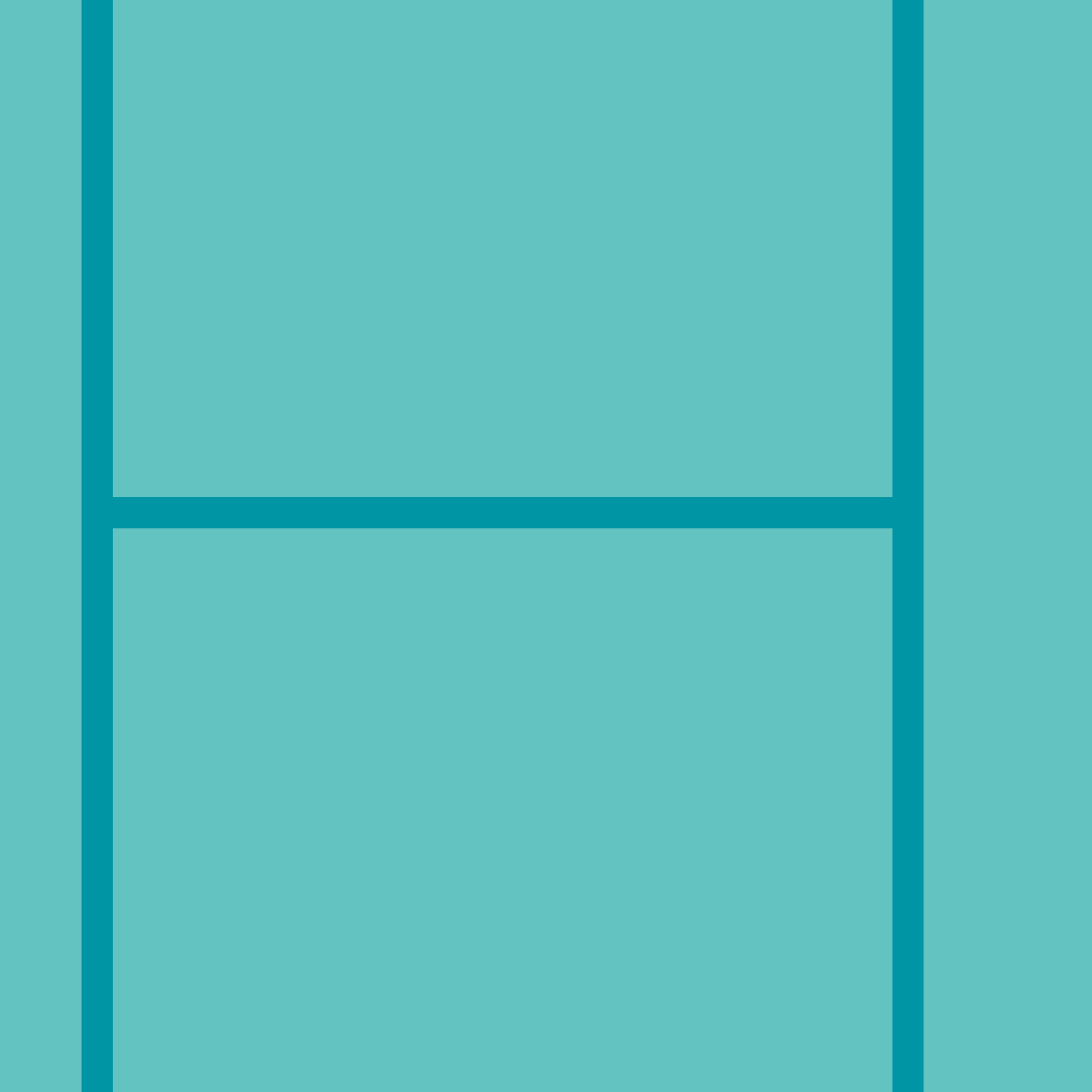
Het onderzoek naar de specifieke betekenissen van woonweefsel vraagt gedetailleerd onderzoek. Door het schetsmatig analyseren en beschrijven van de context werden in deze masterproef inzichten verworven daaromtrent.

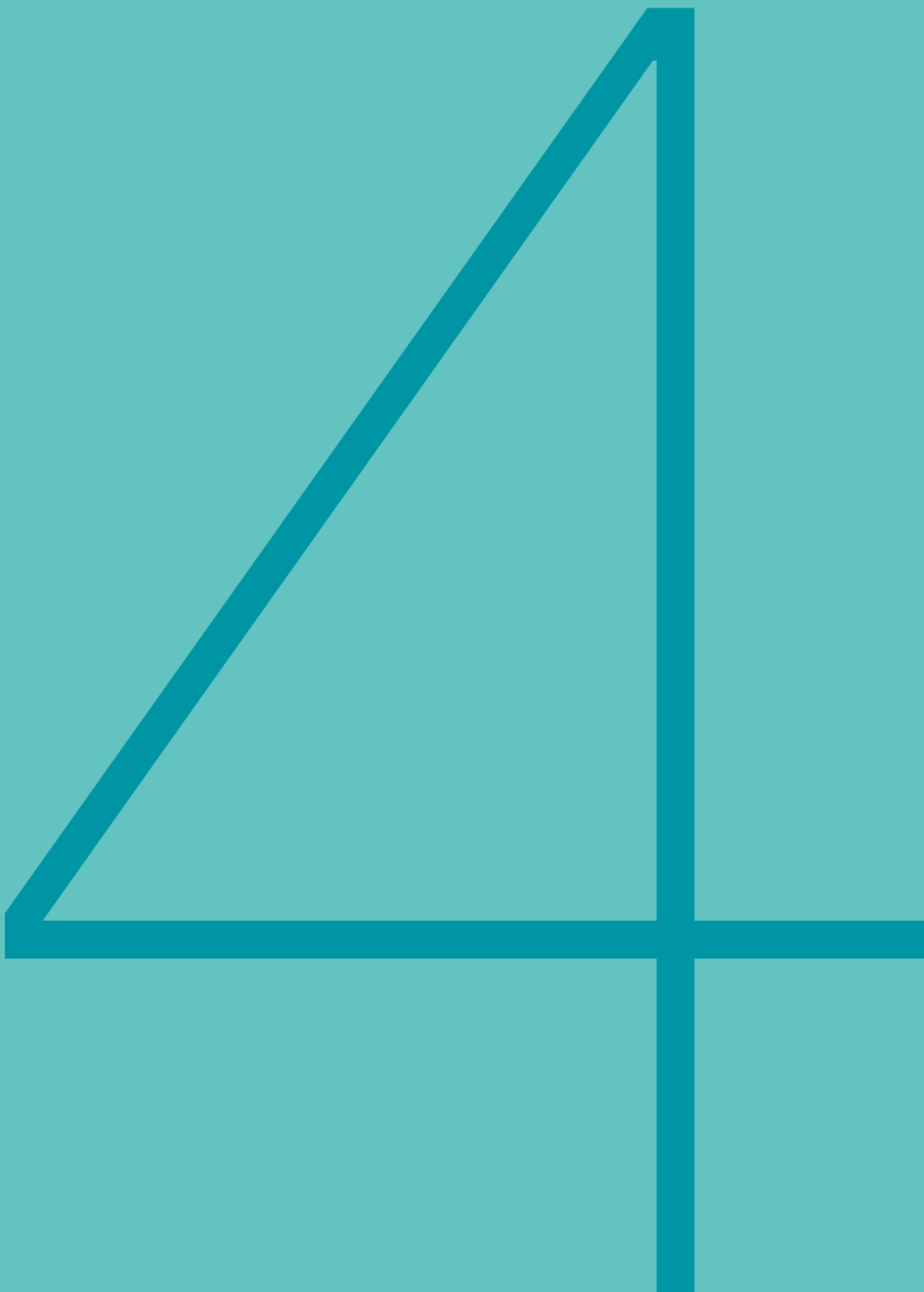
Bij verder onderzoek naar het onderwerp kunnen ook verschillende onderzoeksmethodes geëxploreerd worden. De twee bovenstaande beelden zijn gegenereerd aan de hand van een drone. Door het combineren van luchtfoto's wordt er een dieptezicht



gegenereerd en daarbij ook de mogelijkheid tot een 3D-model te maken. Dit 3D-model geeft een gedetailleerde en waarheidsgetrouwe weergave van de realiteit, heeft geen abstractie en filtert niet in de belevingswaarde. Kortom, het smaakt naar meer.

Fig. 28. De 3D-scan van een drone als mogelijke onderzoekstool.







'The American Dream'
Chad Wright
San Francisco
2013



Fig. 29. De perceptie van tijd en vergankelijkheid.

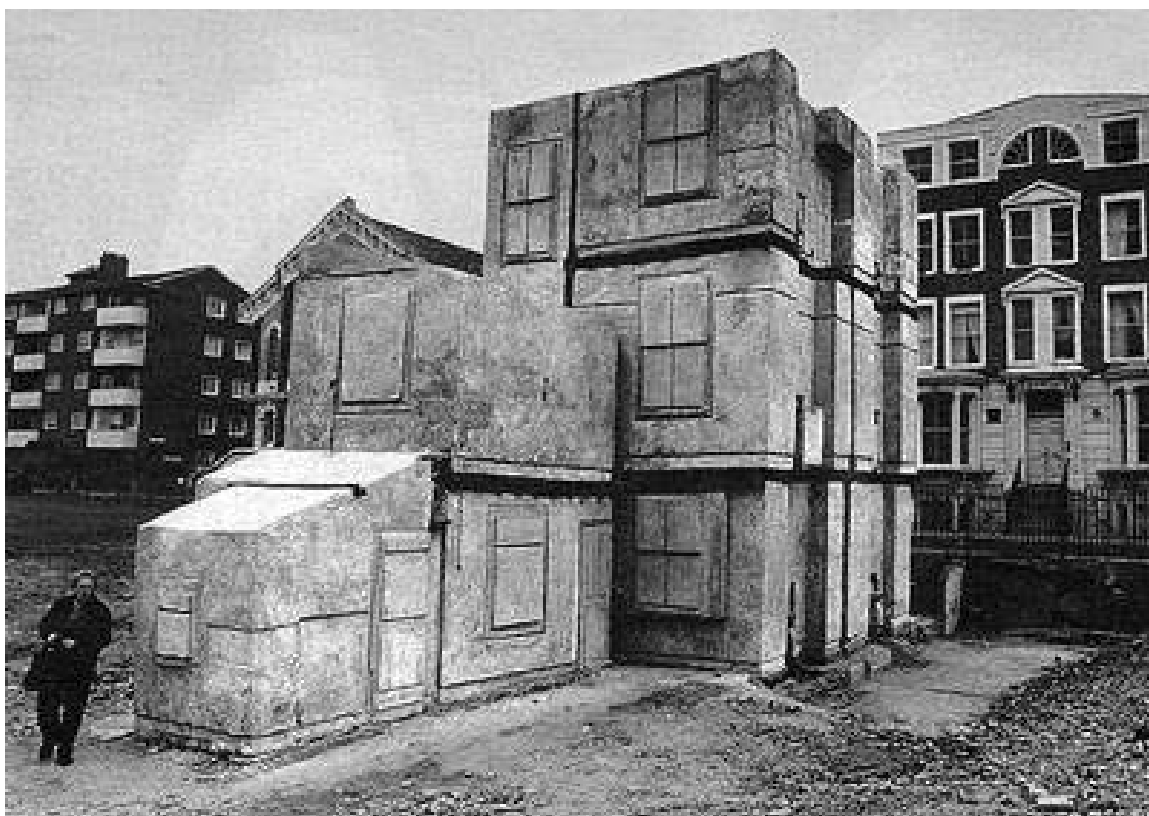


Fig. 30. Betonnen afgietsel van een woning als herinnering

'House'
Rachel Whiteread
Londen
1993



Fig. 31. Ingrepen op de verkaveling in de beeldende kunst.

'Archival Digital Print'
Ian Strange
Harvard St.
2012



Fig. 32. Typologie en vorm als herinnering na een orkaan.

‘Vlindertuin en uitkijkpost’
Cunningham Park
Drury University studenten
Joplin, Missouri
2014



Fig. 33. De woning als een verplaatsbaar object



Fig. 34. De impact van het weghalen van een woning.

Links:
 'Verhuis van een woning met twee verdiepingen'
 Brittons Housemovers LTD
 Bulls
 1957

Boven:
 'LAX Noise Abatement Zones, House Removals'
 John Divola
 1976/2005



Fig. 35. Op zoek naar een andere relatie tussen mens en natuur.

Boven:
 'A House for Pigs and People'
 Carsten Holler en Rosemarie Trockel
 1997



Rechts:
 'Toekomstvisie Bokrijk'
 Filip Dujardin
 Bokrijk
 2016



Fig. 36. De verkaveling van de toekomst?



Fig. 37. Stedelijke proporties om kunst beter tot zijn recht te laten komen.

‘Beeldenpark van het Kröller-Müller
Museum’
Aldo Van Eyck
Otterlo
2005

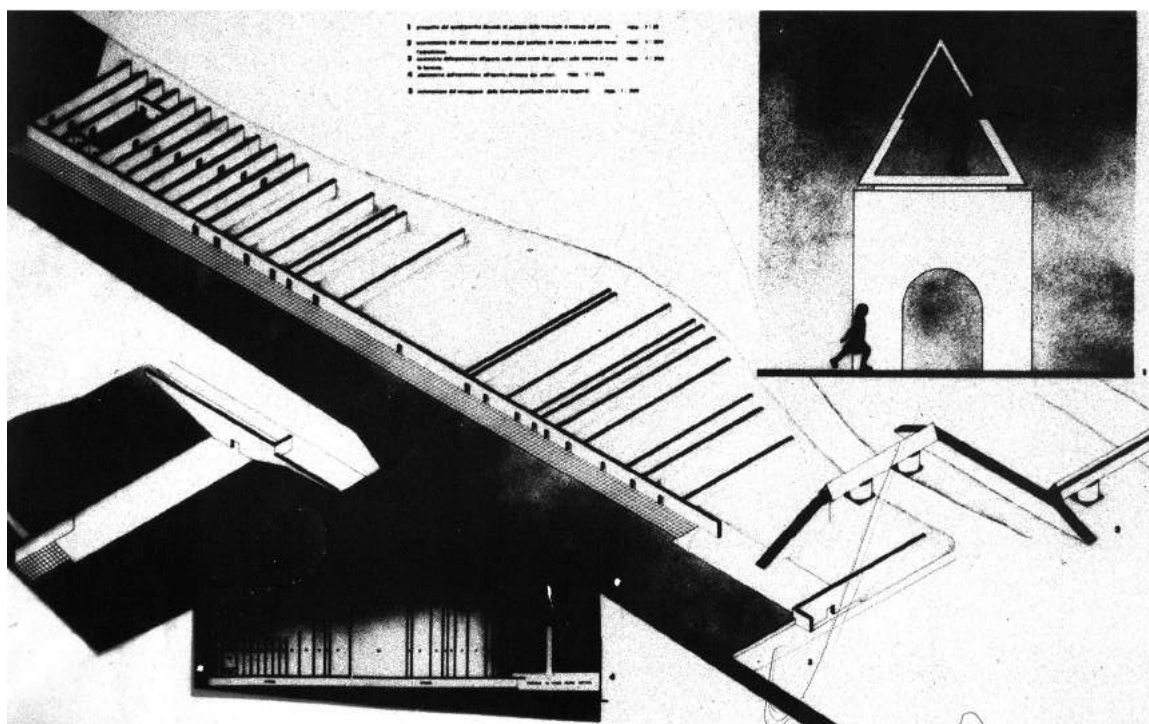


Fig. 38. Een solide structuur als basis voor ontwikkeling.

‘Ontwerp voor zakencentrum in Turijn’
 Aldo Rossi
 Turijn
 1962



Fig. 39. Groene structuur door de verkaveling

Links:
'After Sprawl'
Xavier De Geyter
2002

HOOFDSTUK 4: ONTWERP

In volgend hoofdstuk wordt het ontwerpend onderzoek van de verkaveling verder uitgewerkt. Waar in het eerste deel de focus vooral lag in de observatie van de woningen op hun eigen perceel, wordt nu de context opgeschaald. Geïnspireerd door de beeldende kunst, wordt de vrijheid van het beeld geëxploiteerd.

Er wordt gebruik gemaakt van een op maat gemaakte tool, namelijk de combinatie van maquette en schetsmatig plan. De voordelen van deze tool zijn het verbeelden van bepaalde denkbeelden zonder het risico dat het zichzelf verliest in een detaillering die een mist legt over de grond van het ontwerp.

De maquette werkt haast als een vergrootglas op het schetsplan en toont in drie dimensies wat de verschillende planmatige ingrepen kunnen betekenen in de ruimte. Voor elk van de drie verkavelingen worden 3 beelden getoond. Het eerste beeld is de bestaande context

aanzet, gebaseerd op gangbaar ontwerpend onderzoek. Het derde beeld toont telkens een exploratief ontwerp om de betekenissen van de verkaveling te implementeren in de drie uiteenlopende gebieden. Voor elk van de gebieden ontstaat op deze manier een strategie die de bestaande manier van bouwen en verdichten in vraag stelt en de deur opent naar een open en creatieve geest om een meerwaarde te bieden aan het typisch Vlaamse weefsel.

“We moeten een ontplofte stofzuigerzak repareren” (Buijs, 2016)

en hoe er vandaag verdicht wordt. Daarna volgt een eerste ontwerpmatige



Fig. 40. Letterveldweg: bestaande context en nabije toekomst in plan.

Letterveldweg: Realiteit

De situatie van de Letterveldweg vandaag is een mix van verschillende woontypologieën. De westelijke hoek van de straat tekent zich sterk af door de rijwoningen, in het noorden begrenst de steenweg de nevel van vrijstaande woningen. Ertussen karakteriseren enkele opmerkelijke huizen de schijnbaar willekeurige schakelingen van driegevelwoningen en vrijstaande woningen. Het is een bewijs dat de verkaveling als term niet enkel kan slaan op rianten villagegebieden of op door projectontwikkelaars neergepootte pseudobuurtten. De recente ontwikkelingen in de straat zijn het opvullen van de lege kavels en het herverkavelen van een grote grond waar ooit een charmante villa met stallen het straatbeeld sierde. Samen met het afbreken van deze villa werden ook de laatste sporen uitgewist naar het verleden van de straat, enkel de straatnaam laat vermoeden dat hier ooit gewoon een veld was. Op de plaats van een ruim bemeten vrijstaande woning,

komen nu 9 woningen, halfopen en open bebouwing. Met veel moeite kan het benoemd worden als verdichten, maar gezien de ligging ten opzichte van het knooppunt van openbaar vervoer en de afstand ten opzichte van voorzieningen is de relevantie zeker in vraag te stellen. Als de manier van verdichten dan in beschouwing wordt genomen, verliest het zeker elke waarde, aangezien de urban sprawl gewoon verder in de hand wordt gewerkt en er nog een grotere druk op het bestaande weefsel komt te liggen. Negen woningen zijn gemiddeld achttien auto's. Achttien auto's die voor elke activiteit, van pendelen tot taxi spelen voor de activiteiten van de kinderen van stal worden gehaald (De Decker, 2013). Een uitgesproken individualisme en een gebrek aan sociale cohesie versnipperen zo ook het sociale aspect van het wonen. Op ecologisch vlak blijft de densiteit in de eerste plaats een probleem. Een vrijstaande of halfopen woning verbruikt meer energie dan een rijwoning door de grotere oppervlakteverliezen, de auto wordt een noodzakelijk verplaatsingsmiddel, de onaangepaste woninggrootte zorgt voor een grotere ecologische voetafdruk etcetera.



Fig. 41. Letterveldweg: bestaande context en nabije toekomst in maquette.

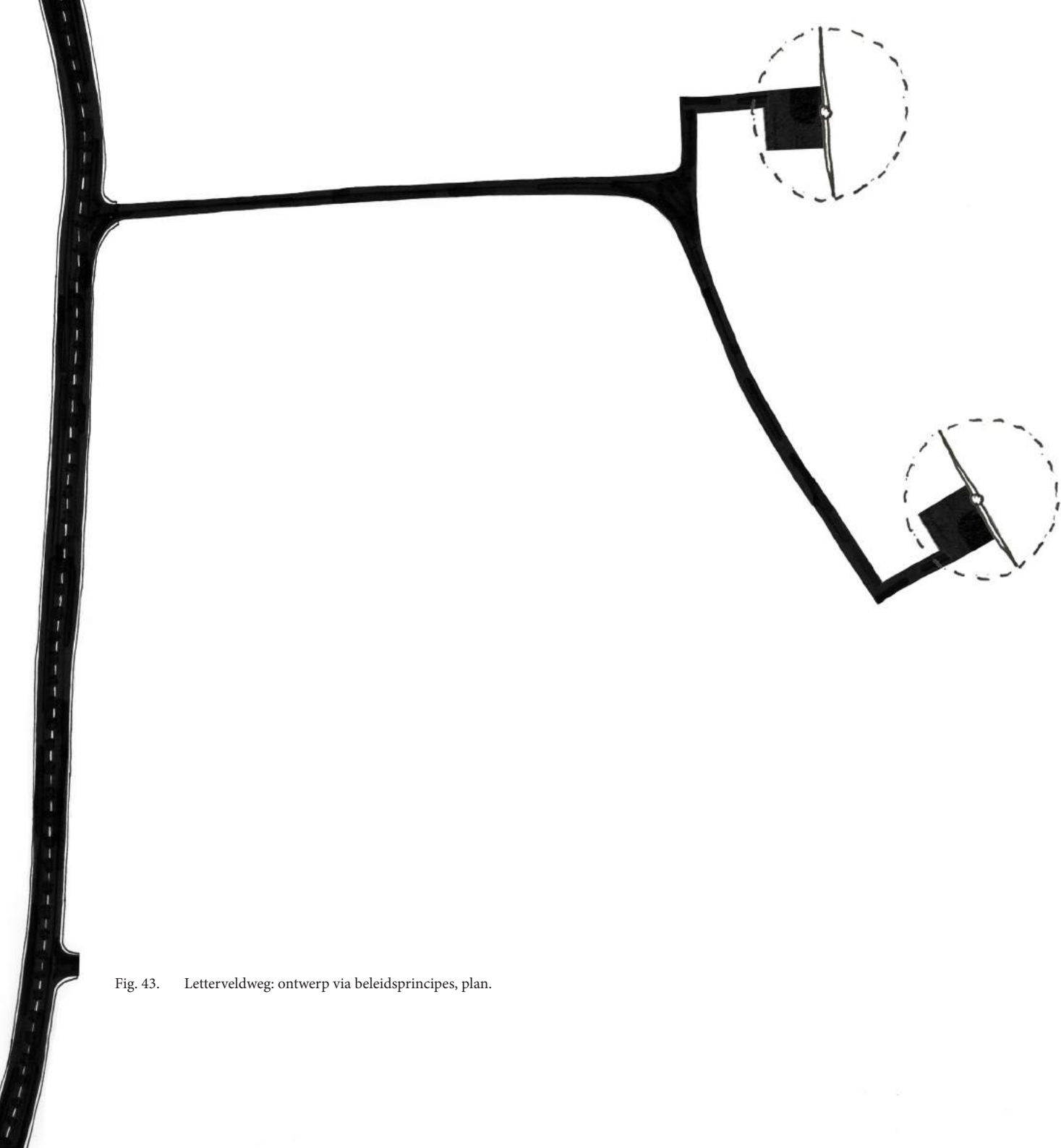


Fig. 43. Letternveldweg: ontwerp via beleidsprincipes, plan.

Letterveldweg: Ontwerp via beleidsprincipes

Een eerste ontwerpoplossing is een verbeelding op basis van het Witboek Ruimte Vlaanderen en verschillende bestaande academische ontwerpen. De algemene tendens is dat de verkaveling terug moet wijken voor de open ruimte die ze ooit zelf heeft aangesneden. De betekenissen die het land doorheen de jaren vergaard heeft, worden gelijk gemaakt met de grond. De open ruimte zal steeds meer een functionele rol op zich nemen en door gedeeld gebruik kwaliteit waarborgen. Natuur, landbouw en energie zijn de kernwaarden, maar de open ruimte zal ook steeds meer een drager worden van verschillende sociaal-maatschappelijke functies (Witboek, 2016). Recreatie en publieke ruimtes takken aan op de groen-blauwe aders die de open ruimte als potentieel heeft. Verschillende smaken en kleuren kunnen zich met elkaar vermengen. Stadslandbouw kan hand in hand gaan met educatieve speeltuinen etcetera. De openheid van het begrip open ruimte kan veel kwalitatiever ingevuld worden dan

het monofunctioneel indelen ervan.

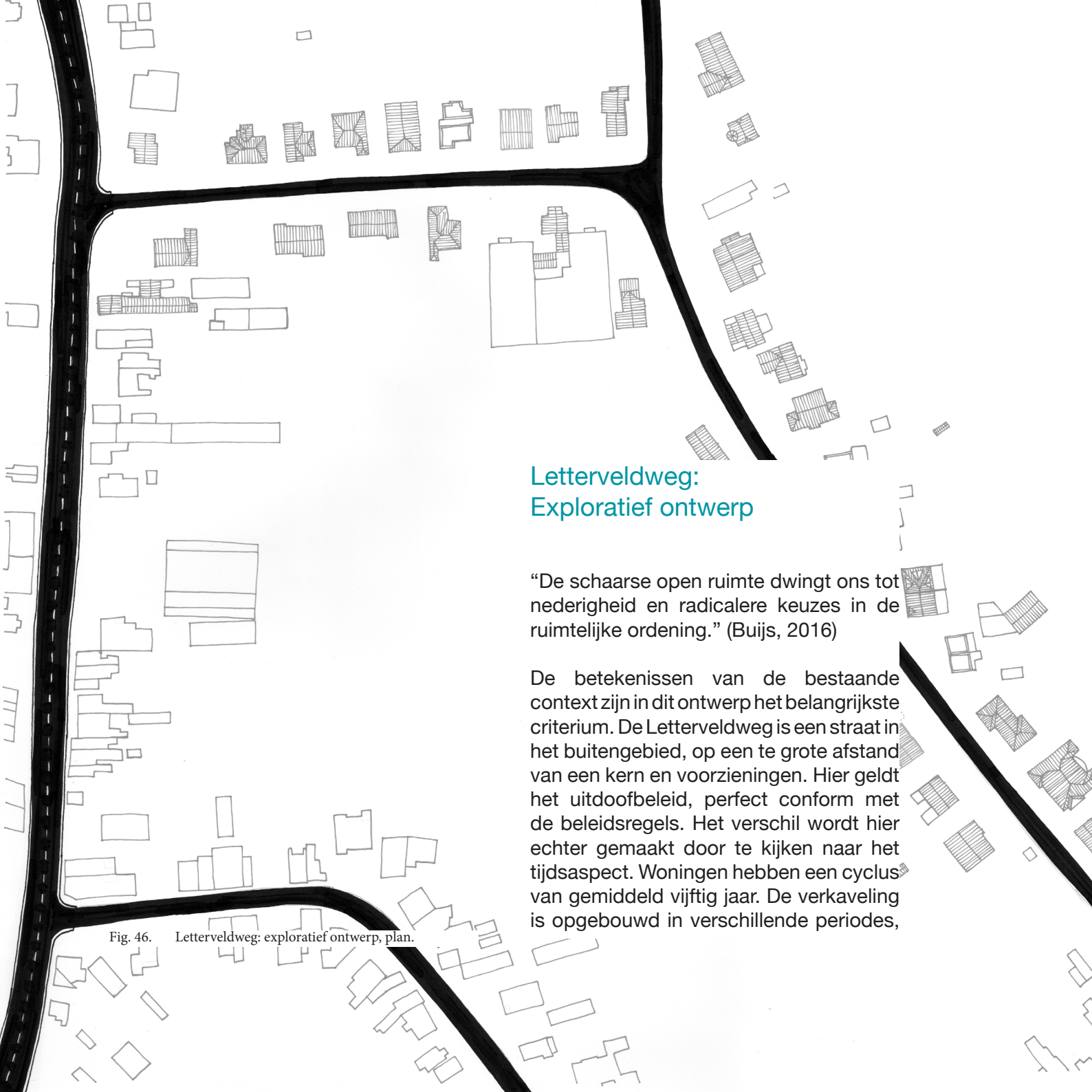
In de realiteit zien we echter dat de theorie vaak moeilijk is in te passen doordat er verwacht wordt dat deze mengprocessen vaak op een spontane manier tot stand komen. Dit wordt te vaak als aanleiding genomen om de open ruimte enkel te voorzien van de grote, harde structuren, waar het dan ook bij blijft. Dit is ruimtelijk vertaald als de windmolen die in de landbouwgebied staat. Verder zien we dat de steenweg wordt vrijgemaakt van de lintbebouwing en enkel een verbinding is tussen de verschillende verkernde gebieden.



Fig. 44. Letterveldweg: ontwerp via beleidsprincipes, maquette.



Fig. 45. Letterveldweg: ontwerp via beleidsprincipes, beeld met annotatie.



Letternveldweg: Exploratief ontwerp

“De schaarse open ruimte dwingt ons tot nederigheid en radicalere keuzes in de ruimtelijke ordening.” (Buijs, 2016)

De betekenissen van de bestaande context zijn in dit ontwerp het belangrijkste criterium. De Letternveldweg is een straat in het buitengebied, op een te grote afstand van een kern en voorzieningen. Hier geldt het uitdoofbeleid, perfect conform met de beleidsregels. Het verschil wordt hier echter gemaakt door te kijken naar het tijdsaspect. Woningen hebben een cyclus van gemiddeld vijftig jaar. De verkaveling is opgebouwd in verschillende periodes,

Fig. 46. Letternveldweg: exploratief ontwerp, plan.

dit wil zeggen dat bij een uitdoofbeleid een tijdsverloop zal zitten van om en bij de vijftig jaar. De rijwoningen en eerste vrijstaande woningen stammen immers af van de jaren zestig van vorige eeuw en vandaag worden nog tien nieuwe woningen bijgebouwd. Om deze periode te overbruggen en een totale tabula rasa te vermijden, dringt er zich een visie over verschillende termijnen op.

De verkaveling is een netwerk. Niet enkel een autobaan die de verbinding maakt van de individuele woning naar de stad of het dorp, maar een gelaagd aanbod van netwerken. Elektriciteit, riolering, postbedeling, watervoorzieningen etcetera. We kunnen ervan uitgaan dat deze op termijn moeten verdwijnen, maar even goed kan het ten dienste staan van de nieuwe invullingen. Elke woning is daarnaast nog een netwerk op zich, kamers die voorzien zijn van elektriciteit, verwarming, water, internet. Vandaag is landbouw niet langer een boerenstiel. Steden worden het decor voor stadslandbouw, volkstuintjes worden ontmoetingsplaatsen in stadsvernieuwingprojecten etcetera. Kortom, een kans voor de landbouw om zichzelf opnieuw te definiëren. De verkaveling kan net ingezet worden als

experimentele ruimte. De woningen zijn vaak op het zuiden gericht en hebben alle infrastructuur om high-tech experimenten te laten doorgaan. Elke woning heeft een afzonderlijke klimaatsturing en een apart volume. In een scenario waar de verkaveling uitdooft, kan de onbewoonbare woning worden omgebouwd tot een serre. Het landschap en de betekenissen die de verkaveling in de jaren heeft opgebouwd, blijft op deze manier inherent aanwezig en biedt opportuniteiten aan andere functies. De functie van wonen hoeft ook niet volledig te verdwijnen, maar er moet een duidelijke omslag zijn van het gebruik ervan. Wie in de uitdoofverkaveling gaat wonen, moet een op landbouw gericht motief hebben en zal moeten instemmen met een andere manier van leven middenin de landbouw. De relatie tussen mens en natuur staat centraal in dit gebied en biedt ook kansen voor tijdelijke bewoning of educatieve doeleinden.

De sterke afbakening van de wegen zal vervagen en steeds verder worden overgenomen door de natuur. De invloeden die de mens ooit heeft gehad op het open gebied worden niet weggevaagd, maar eroderen langzaam mee richting een nieuw landschap.



Fig. 47. Letterveldweg: exploratief ontwerp, maquette

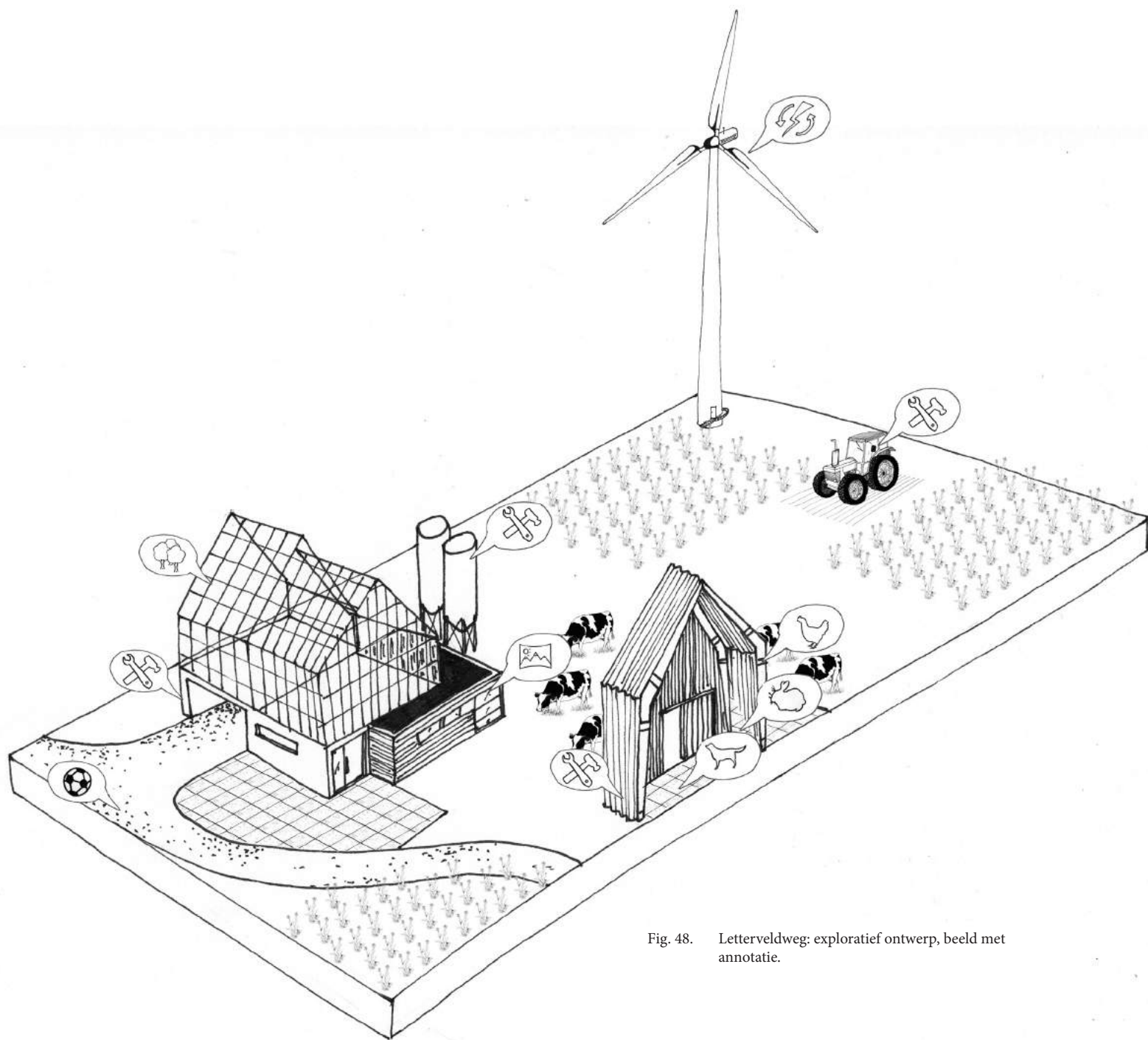


Fig. 48. Letterveldweg: exploratief ontwerp, beeld met annotatie.



Fig. 49. Fazantenlaan: bestaande context en nabije toekomst in plan.

Fazantenlaan: Realiteit

De Fazantenlaan is deel van een verkaveling in het buitengebied en valt buiten de straal van een kilometer rond het knooppunt, het station van Erembodegem, wat een determinerende factor is voor het verdichten volgens de theorie van het Witboek. Het verschil met de Letterveldweg is echter het voorzieningenniveau en de afstand tot het openbaar vervoer. Alles valt binnen een wandelafstand. De supermarkt is op de steenweg gelegen, vlak aan een doorsteek voor voetgangers en fietsers. De bushalte is honderd meter wandelen en het busverkeer op de steenweg tussen Brussel en Aalst is zeer regelmatig. Bovendien sluit de verkaveling naadloos aan op de sociale woonwijk in het noordwesten. Deze sociale woonwijk is dan weer een verre uitloper van de dorpskern, die in twee wordt gesneden door de steenweg. Hier is de dualiteit het grootste, aangezien het voorzieningenniveau goed is en de mogelijkheid voor het versterken van en nieuw knooppunt, namelijk de bushalte

een reële oplossing is, maar de lage densiteit nog steeds voor een buffer zorgt tussen open gebied en kern.

Wat er vandaag gebeurt is vergelijkbaar met de Letterveldweg. In de voorbije tien jaar is de doodlopende straat achter het plein uitgegroeid tot een volwaardige verkaveling die omringd wordt door kleine partijen bos en grotere oppervlakttes landbouwgrond. In het getekende gebied is te zien hoe een groot domein, waar ooit een villa het eindpunt van het perspectief van de straat was, verder wordt verkaveld na verkoop. De charmes van de verkaveling moeten steeds meer inboeten, de grote percelen die ooit groen en lucht in de verkaveling brachten, verdwijnen en winstbejag gaat voor ruimtelijke kwaliteit.

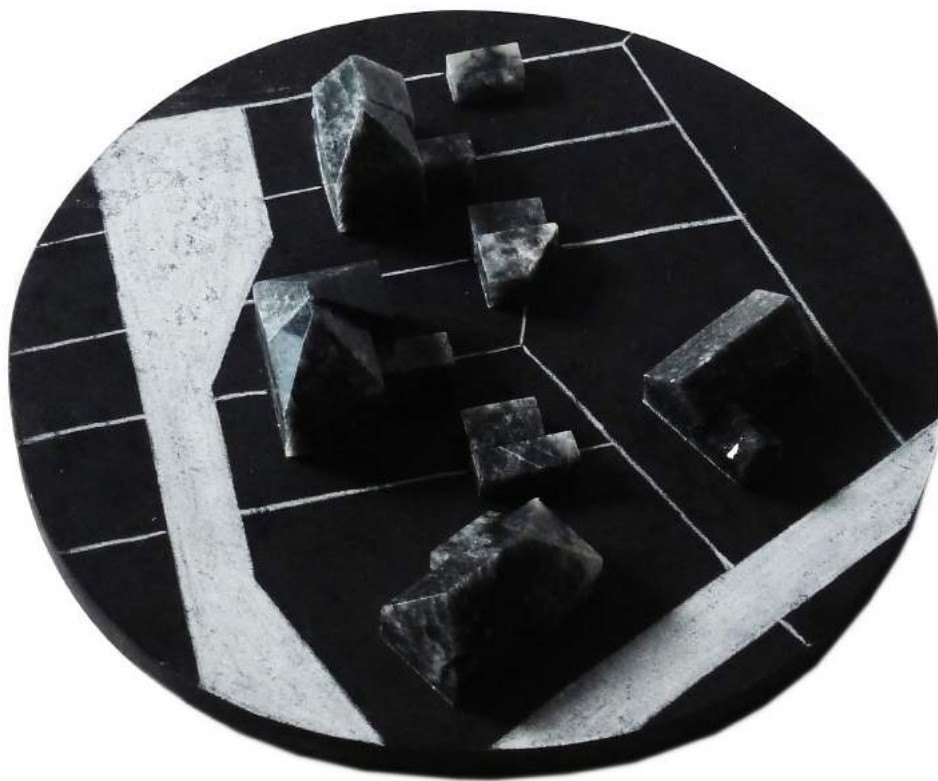


Fig. 50. Fazantenlaan: bestaande context en nabije toekomst in maquette.

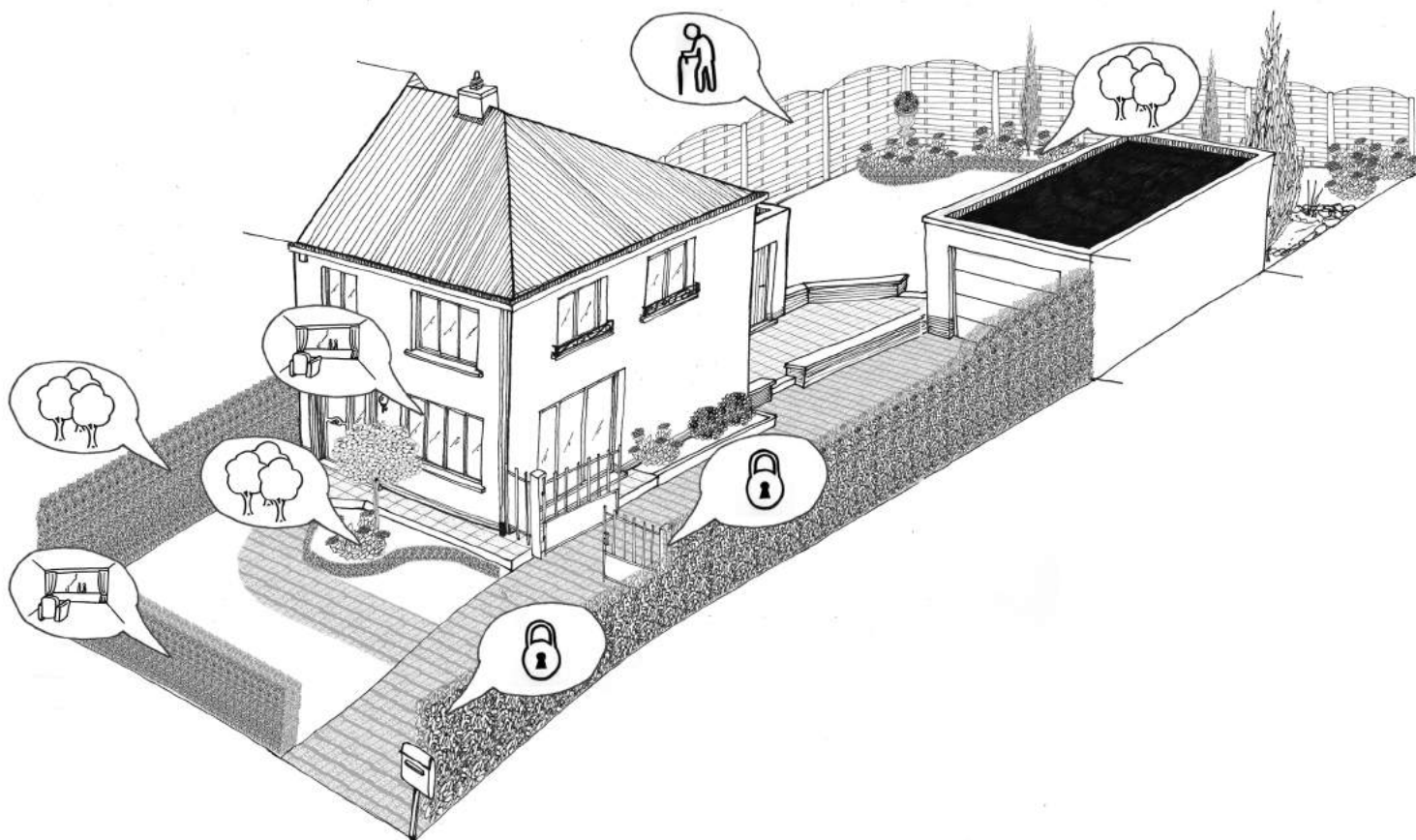


Fig. 51. Fazantenlaan: bestaande context en nabije toekomst in beeld met annotatie.



Fig. 52. Fazantenlaan: ontwerp via beleidsprincipes, plan.

Fazantenlaan: Ontwerp via beleidsprincipes

Door de ligging ten opzichte van voorzieningen en het openbaar vervoer, is de Fazantenlaan in tegenstelling tot de Letterveldweg wel vatbaar voor behoud. Behoud betekent in een context van kernversterking een verdichtingsoperatie. De verdichting in een verkaveling zou kunnen worden opgelost door een landmark, bijvoorbeeld een grootschalige woontoren. De schaalbreuk die hierbij zal optreden, zal echter zorgen voor een weinig aantrekkelijk geheel en eveneens een teloorgang van de betekenissen die de verkavelingen vandaag hebben. De algemene tendens in ontwerpend onderzoek vandaag naar het verdichten van soortgelijke gebieden is het inplanen van gelijkaardige volumes in de bestaande structuur. Perceelsgrenzen worden geabstraheerd, het juridisch kader van eengezinswoningen wordt open getrokken en in het beste geval worden enkele publieke gebouwen ingeplant als sociale condensator. Nieuwe vormen van cohousing, kangoeroewonen, het opdelen van woningen in appartementen

etcetera vormen haast een basis instrumentenset van de ontwerper anno 2017. Het is echter wanneer we deze verdichting kritisch bekijken, dat duidelijk wordt dat er eigenlijk niets verandert ten opzichte wat onze voorgangers deden. Percelen worden opnieuw verkaveld en de kwaliteiten van de verkaveling worden opnieuw gebanaliseerd. Een nieuwe insteek moet worden gezocht zonder te vervallen in de huidige ge-woon-tes (Buijs, 2017).

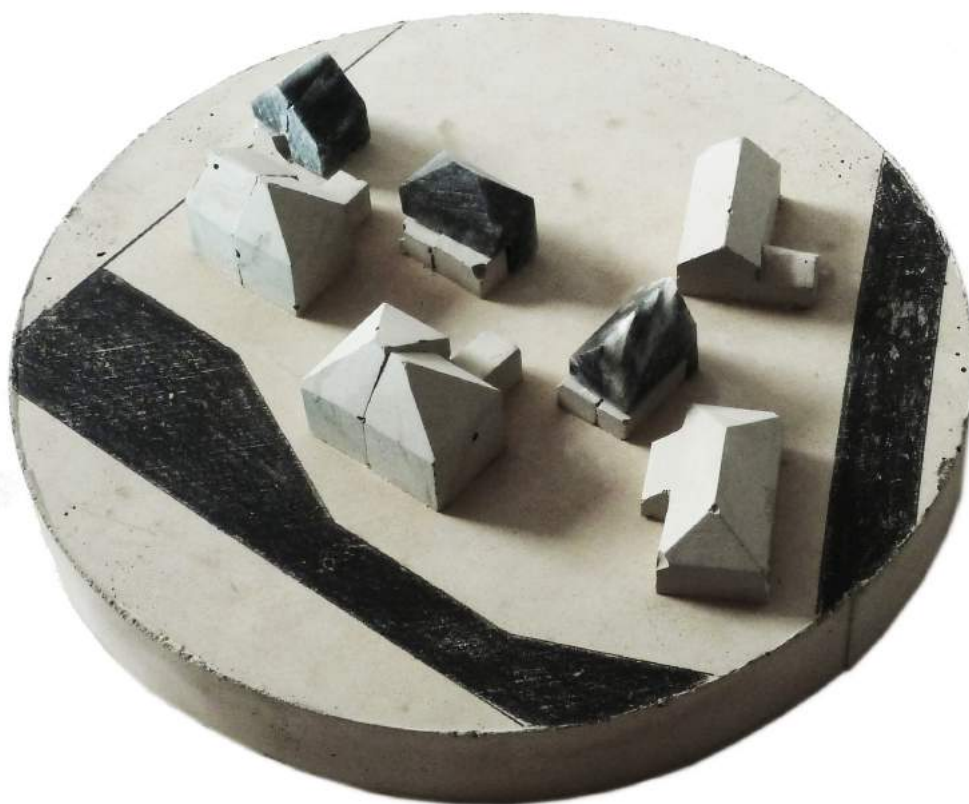
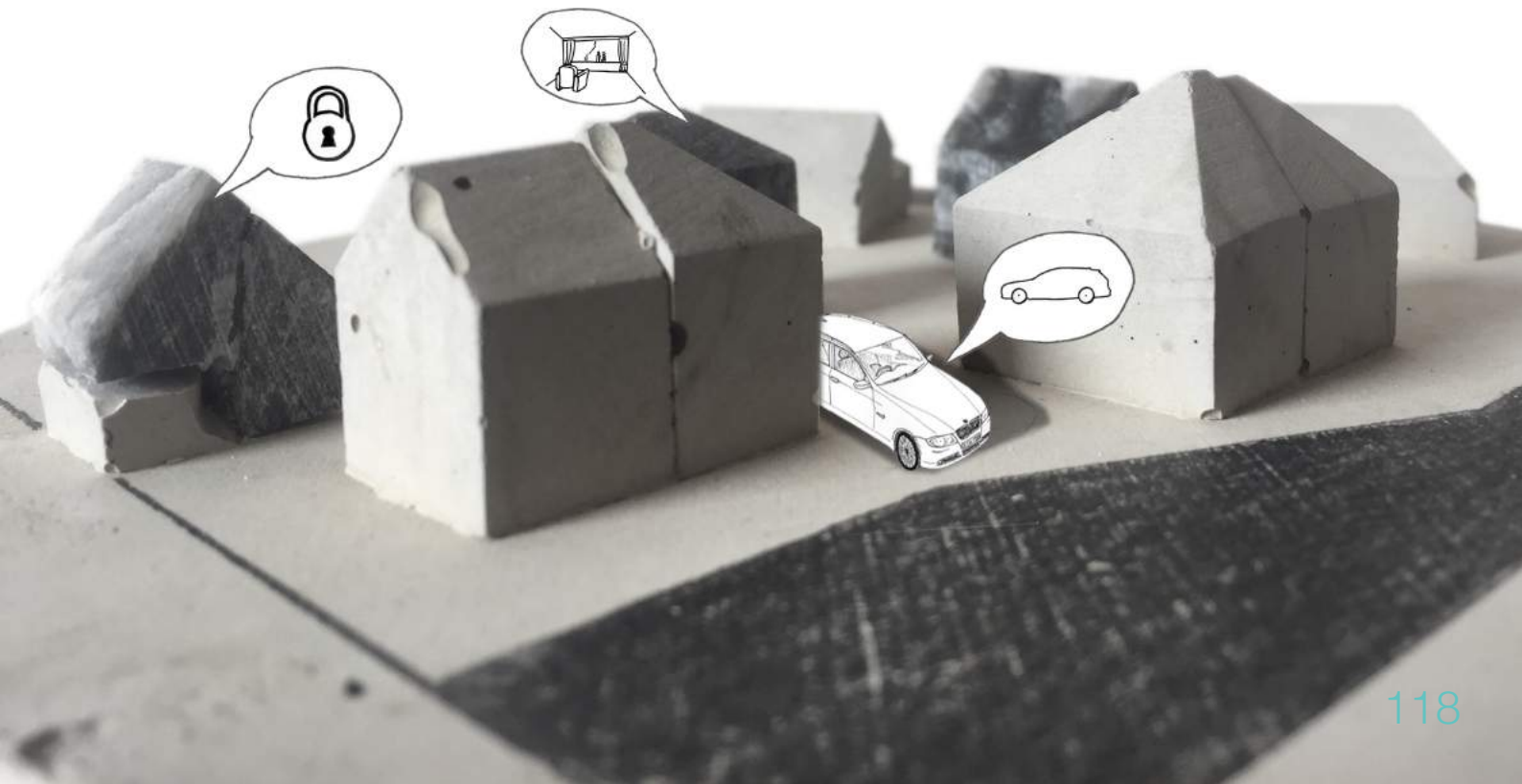


Fig. 53. Fazantenlaan: ontwerp via beleidsprincipes, maquette

Fig. 54. Fazantenlaan: ontwerp via beleidsprincipes,
beeld met annotatie



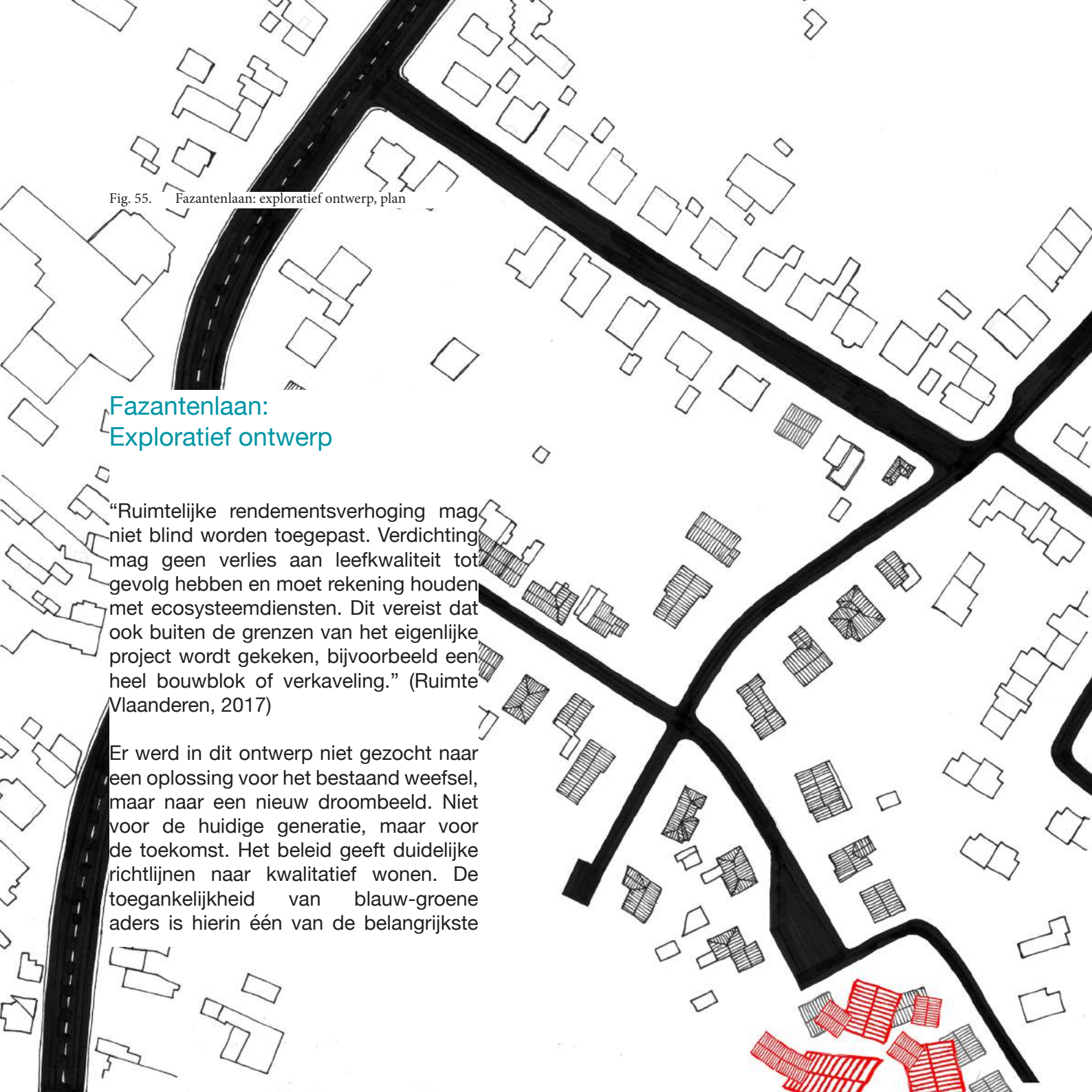
The image is a black and white line drawing of an urban plan. It features a network of roads, with a prominent road running diagonally from the top left towards the bottom right. Several smaller roads branch off from this main road. Buildings are represented by simple black outlines of various shapes and sizes, scattered throughout the plan. Some buildings are clustered together, while others are isolated. In the bottom right corner, there is a small cluster of buildings outlined in red. The overall style is minimalist and schematic, typical of an exploratory design plan.

Fig. 55. Fazantenlaan: exploratief ontwerp, plan

Fazantenlaan: Exploratief ontwerp

“Ruimtelijke rendementsverhoging mag niet blind worden toegepast. Verdichting mag geen verlies aan leefkwaliteit tot gevolg hebben en moet rekening houden met ecosystemendiensten. Dit vereist dat ook buiten de grenzen van het eigenlijke project wordt gekeken, bijvoorbeeld een heel bouwblok of verkaveling.” (Ruimte Vlaanderen, 2017)

Er werd in dit ontwerp niet gezocht naar een oplossing voor het bestaand weefsel, maar naar een nieuw droombeeld. Niet voor de huidige generatie, maar voor de toekomst. Het beleid geeft duidelijke richtlijnen naar kwalitatief wonen. De toegankelijkheid van blauw-groene aders is hierin één van de belangrijkste

principes. Dit heeft dan ook eerst en vooral de locatie van het ontwerp bepaald. Er werd niet gekeken in de op voorhand uitgezette bakens, maar er werd gezocht naar een optimale locatie voor een nieuwe vorm van wonen. De herverkavelde villa aan het einde van de straat biedt hiervoor het meeste potentieel. De prominente positie ten opzichte van de straat duidt de exploratieve en stimulatieve aard van het ontwerp. De eigendom is reeds een parkdomein met een grote vijver, die aangevuld wordt met natuurlijke bronnen. Deze vijver heeft een verleden van sociale condensator voor de buurt. Om de warmte van een hittegolf te ontvluchten werd hij tijdelijk omgetoverd tot een lokaal zwembad waar de kinderen zelfs met kleine bootjes op voeren. Bij matiger weer was de vriendelijke, bejaarde eigenares een fiere gastvrouw voor vissers op de grote karpers die in de diepte zwommen.

De randen van de parktuin zijn omzoomd door een bos vol inheemse bomen die zowel in de zomer als in de winter prachtige kleurschakeringen aan het licht brengen. Verscholen in de hoeken zijn er betonnen sculpturen van taferelen van een vervlogen folklore. Kortom, een plek die doet dromen.

Op deze plek werden de verschillende betekenissen die eerder onderzocht werden in deze thesis niet versneden zoals dat vaak gebeurt, maar gestapeld tot een vormelijk interessant geheel. Er is plaats voor de fun-factoren die de verkaveling groot hebben gemaakt, maar deze worden geherinterpreteerd in een toekomstbestendig verhaal van contrasten tussen densiteit en openheid. Tussen de verschillende volumes, die als een organisch geheel groeien, ontstaat een nieuwe ruimtelijkheid waar privaat en publiek elkaar versterken. Waar de traditionele bouwwijzen niet toereiken, moet de technologische vooruitgang verder ontwikkeld, maar vooral gebruikt worden. Sinds enkele jaren is het mogelijk om gehele woningen, op ware schaal driedimensionaal te printen. De mogelijkheden zijn hierdoor ongekend en er kan ook een vraag gesteld worden naar de flexibiliteit en duurzaamheid van een woning. Door het open staan ten opzichte van dergelijke ontwikkelingen kunnen woningen bijvoorbeeld meegroeien of – krimpen met de noden van de eigenaars. De effecten hiervan op het (woon-) landschap zijn nader te onderzoeken, maar bieden alvast een optimistische kijk op de creativiteit in de toekomst.

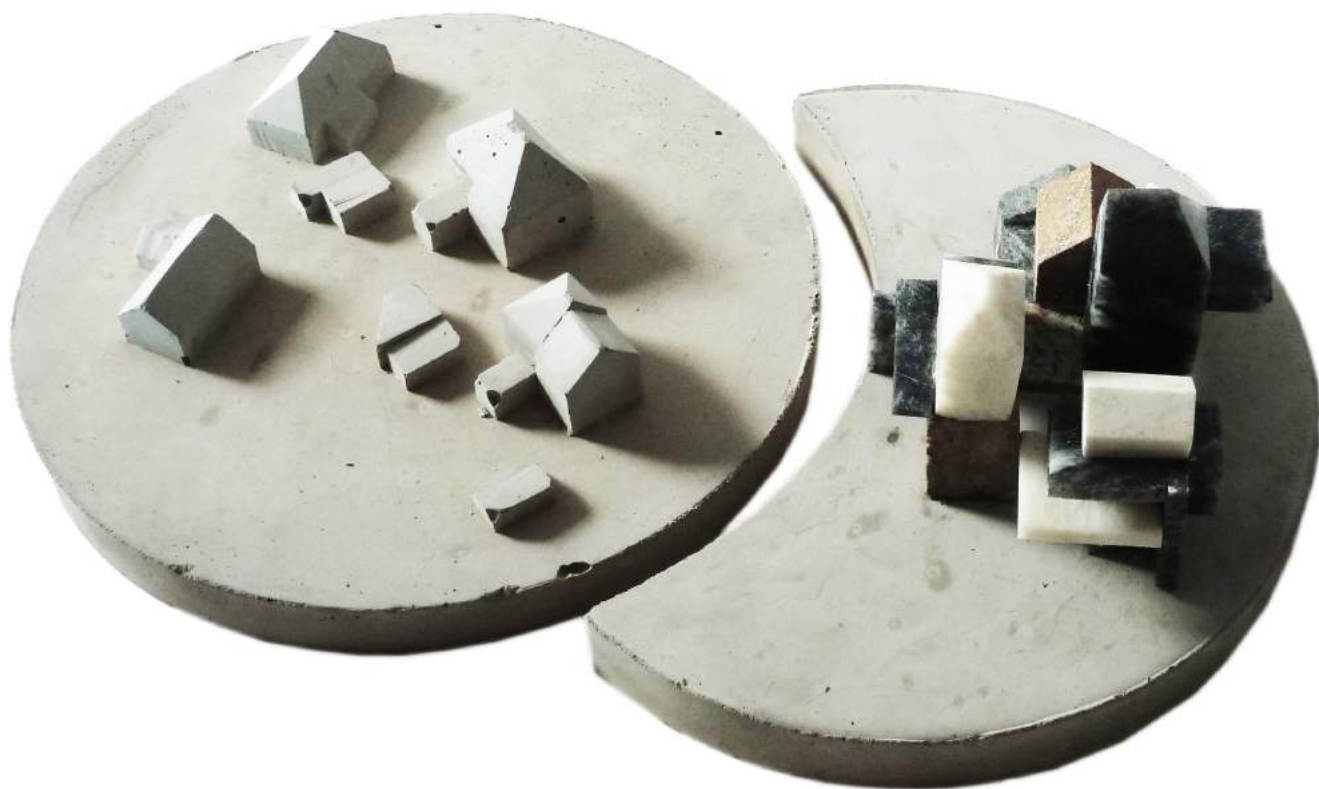
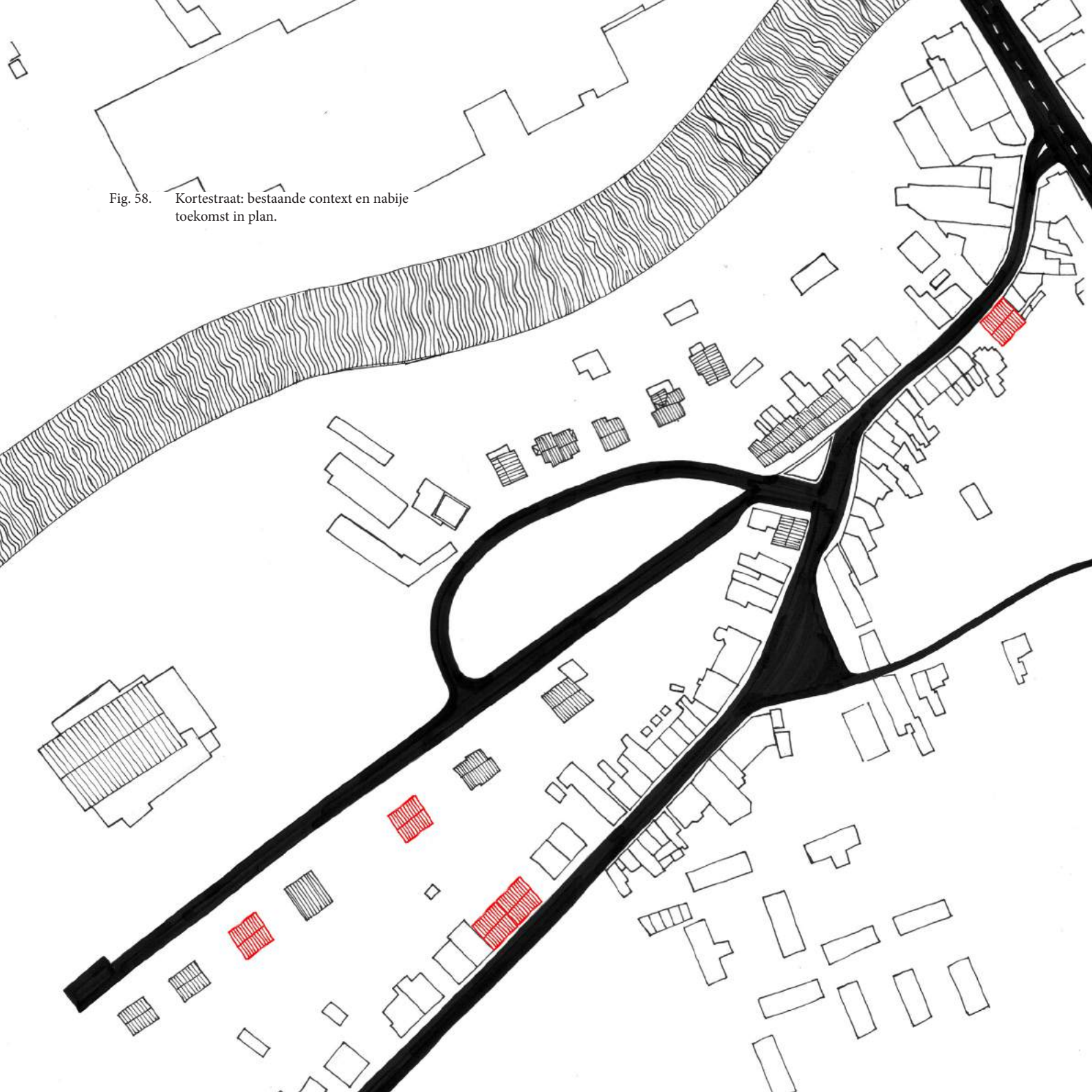


Fig. 56. Fazantenlaan: exploratief ontwerp, maquette

Fig. 58. Kortestraat: bestaande context en nabije toekomst in plan.



Kortestraat: Realiteit

De Kortestraat is een unieke locatie, het is namelijk een rustige, doodlopende straat nabij de rivier de Dender en op honderd meter van het dorpscentrum van Erembodegem. Door de nabijheid van het knooppunt en het uitstekende voorzieningenniveau van het dorp, biedt het een unieke kans om intensief te verdichten. De identiteit die het nieuwe, verdichte dorp zal krijgen, zal zich distantiëren van de voorgaande verdichtte verkaveling in de Fazantenlaan door een stedelijke identiteit. Helaas is het onderscheid vandaag niet terug te vinden en is de benadering van de verkaveling even vlak als in de Letterveldweg en Fazantenlaan. De lege kavels werden volgebouwd en in tegenstelling tot de andere gebieden, worden zelfs de grote kavels niet verdicht. Er kan gesteld worden dat in dit specifieke geval van de drie onderzochte verkavelingen gebieden met een minder goede locatie beter verdicht worden dan verkavelingen op een toplocatie.

Aan de basis is dit echter niet gelegen,

de aanwezigheid van een kleinschalig bouwbedrijf, een mountainbikeparcours en de sporthal maken het tot een vrij divers geheel met pleinen en doorsteken naar de Dender.

Desondanks sluimert er iets, namelijk de leegte. De pleinen zijn leeg, het ruime aanbod aan publieke parkings staat leeg en alles voelt alsof er elk moment een strobaal voorbij zou kunnen waaien zoals in een goedkope westernfilm. Het buurtgevoel is één van controle. De sporthal heeft aantrek bij hangjongeren, de rust nodigt al eens uit tot sluikstorters en de doodlopende straat met veel parkings maakt het tot de ideale locatie voor de eerste rijlessen. Deze taferelen worden nauwgezet in de gaten gehouden achter de glasgordijnen die in elk huis de scheiding maken tussen publiek en privaat. Op ontwerpvlak is het een vraagstuk hoe de nieuwe stedelijkheid zich manifesteert in dit soort kernen en hoe deze in interactie gaat met het bestaande weefsel.



Fig. 59. Kortestraat: bestaande context en nabije toekomst in maquette.

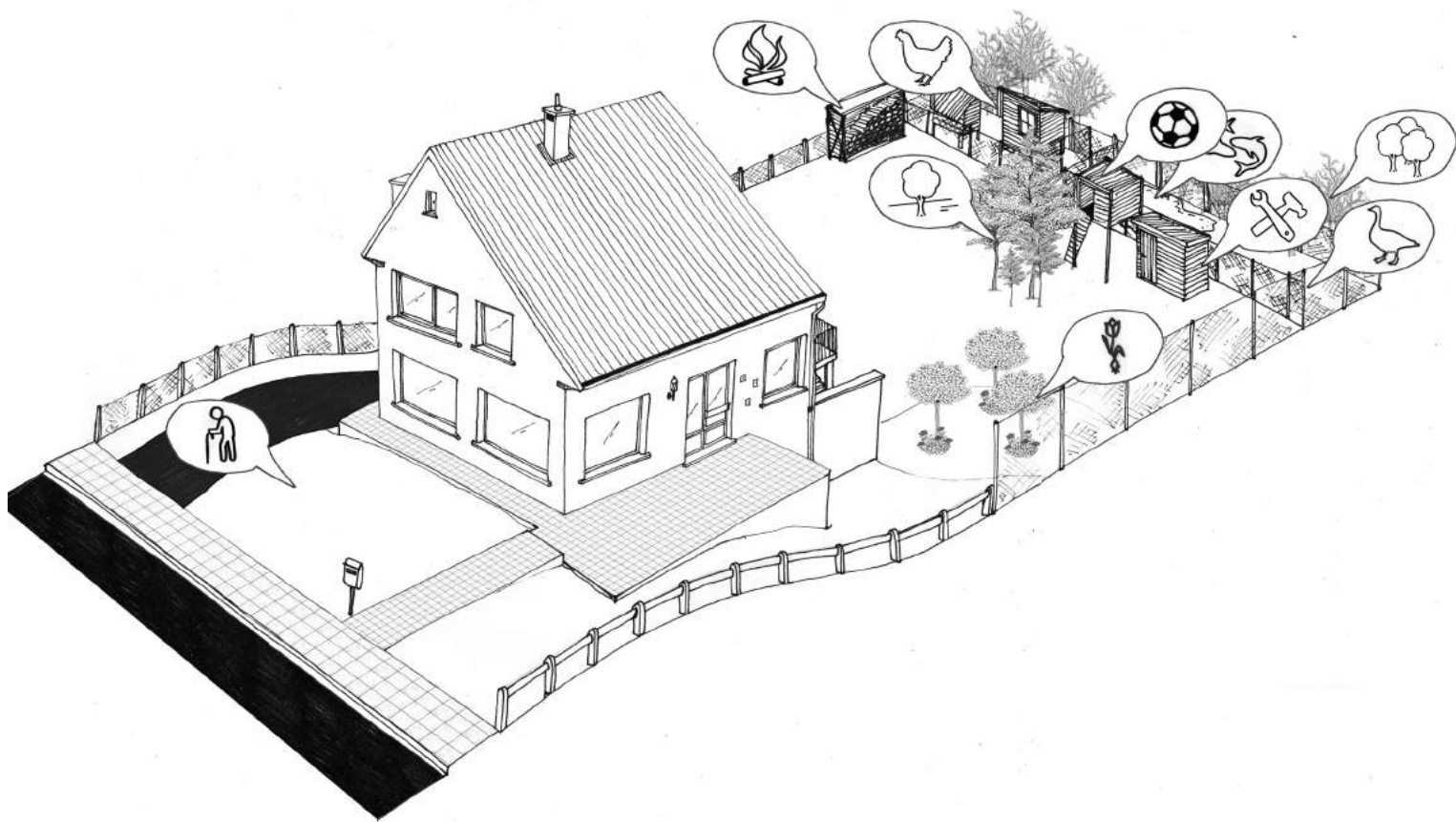


Fig. 60. Kortestraat: bestaande context en nabije toekomst in beeld met annotatie.

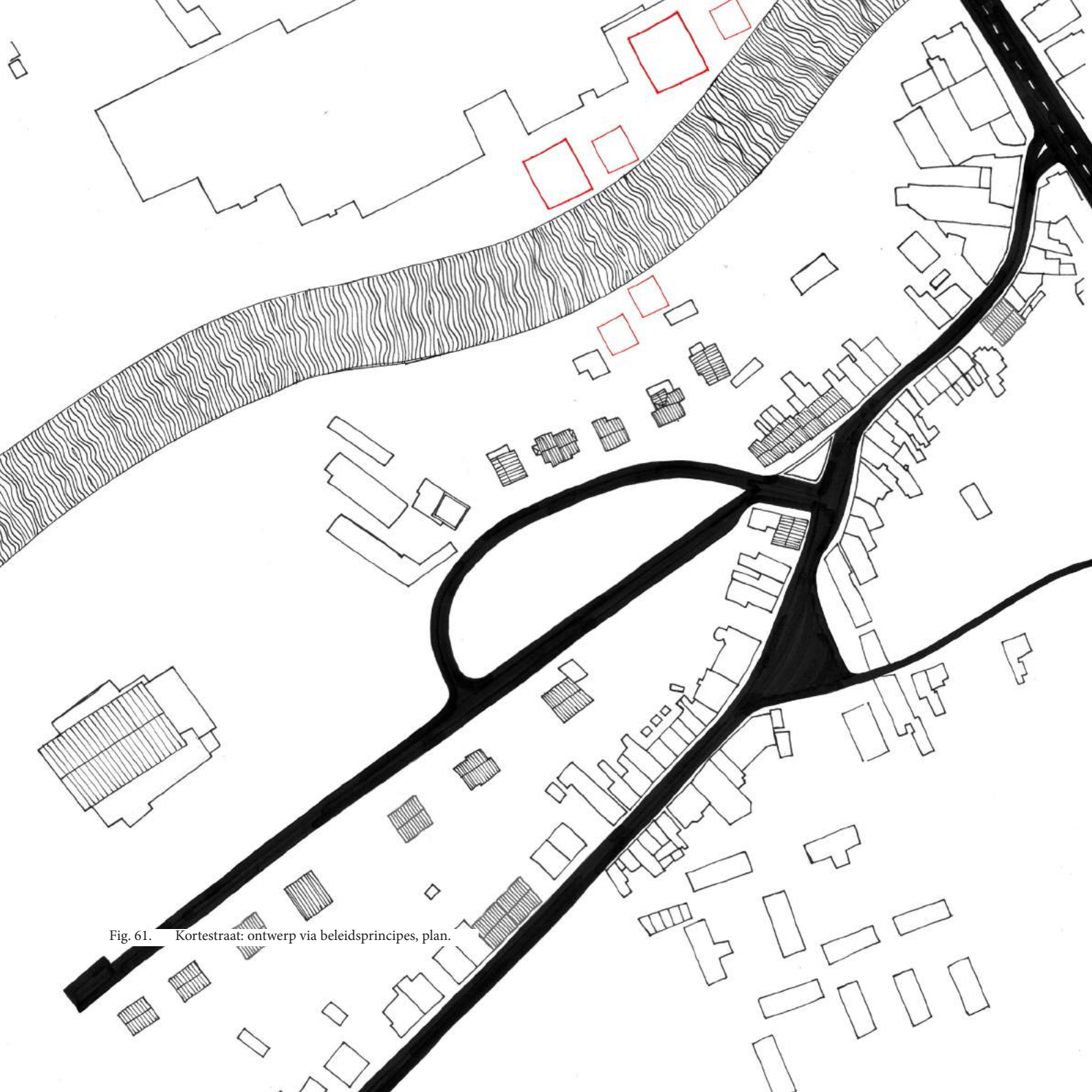


Fig. 61. Kortestraat: ontwerp via beleidsprincipes, plan.

Kortestraat: Ontwerp via beleidsprincipes

Het boegbeeld van de kernverdichting is de toren. Het wordt vaak gebruikt als symbool, maar de toren als effectieve toekomstoplossing is weinig inspirerend. De torens zijn zodanig geplaatst dat er met de hoogtes van de torens de richting van het centrum wordt aangegeven en de curve die in snede ontstaat, raakt achtereenvolgens het nulniveau, de laagbouw eengezinswoningen en de oplopende hoogbouw. Met het nalatenschap van de jaren zestig van vorige eeuw zien we echter dat geconcentreerde hoogbouw niet noodzakelijk leidt tot kwalitatieve woonomgevingen. In het beste geval zijn de woontorens aangevuld met een publiek gebouw dat de horizontale dimensie geeft of maakt een plint de verbinding met de menselijke schaal. Kernverdichting staat niet voor torens, maar voor een kwalitatieve stedelijkheid, waardoor dergelijke modellen vaak afvallen als afdoende.





Fig. 62. Kortestraat: ontwerp via beleidsprincipes, maquette.

Fig. 63. Kortestraat: ontwerp via beleidsprincipes, beeld met annotatie.



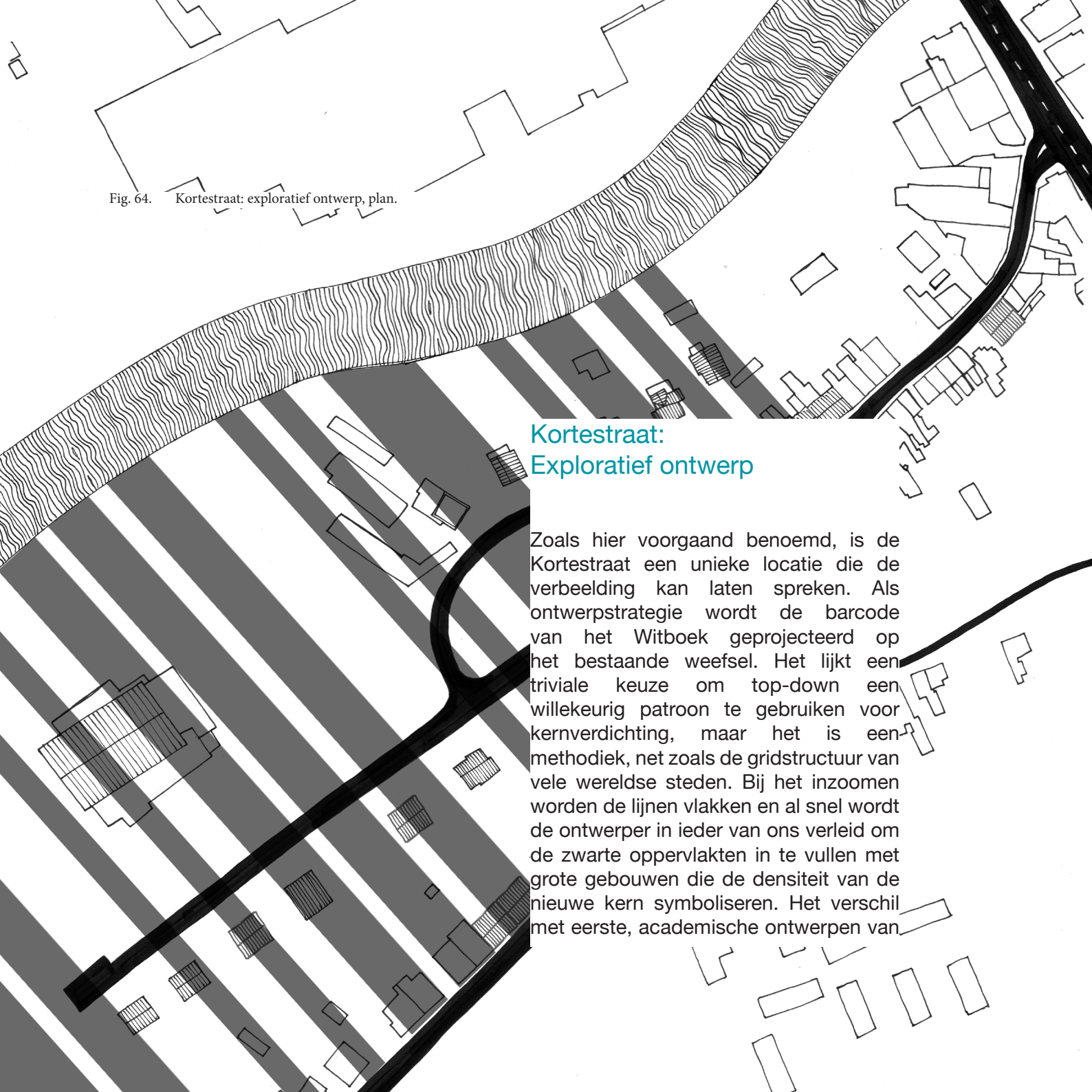
The image is a black and white architectural drawing of an urban plan. It features a prominent, thick black line representing a street or boundary that curves through the scene. To the left of this line, there are several parallel diagonal hatching lines. To the right, there are various geometric shapes representing buildings and structures. A wavy, textured line runs along the top left, possibly representing a river or a topographical feature. The overall style is minimalist and schematic.

Fig. 64. Kortestraat: exploratief ontwerp, plan.

Kortestraat: Exploratief ontwerp

Zoals hier voorgaand benoemd, is de Kortestraat een unieke locatie die de verbeelding kan laten spreken. Als ontwerpstrategie wordt de barcode van het Witboek geprojecteerd op het bestaande weefsel. Het lijkt een triviale keuze om top-down een willekeurig patroon te gebruiken voor kernverdichting, maar het is een methodiek, net zoals de gridstructuur van vele wereldse steden. Bij het inzoomen worden de lijnen vlakken en al snel wordt de ontwerper in ieder van ons verleid om de zwarte oppervlakten in te vullen met grote gebouwen die de densiteit van de nieuwe kern symboliseren. Het verschil met eerste, academische ontwerpen van

woontorens is in dat geval minimaal en de betekenissen van de verkaveling die uit voorgaand onderzoek bleken, bleven genegeerd in de nieuwe ontwikkeling. Om het ontwerpproces een nieuwe wending te geven, werd gekeken naar de ruimere omgeving. De blauwgroene drager is reeds sterk aanwezig en biedt de kans om aan te sluiten bij het stedelijk beleid van Groot Aalst. Men gebruikt de Dender als nieuwe drager voor stedelijke ontwikkeling, publieke functies en woonuitbreidingen. In het RUP Uitbreiding Stadspark Aalst, ongeveer anderhalve kilometer stroomafwaarts, wordt de ontwikkeling van nieuwe gebieden gemaakt op basis van groenstrips die dwars op de Dender geplaatst zijn (Technum, 2014). Deze strategie sluit naadloos aan bij het concept van de barcode. De barcode wordt loodrecht op de loop van de dender geplaatst en biedt zo verschillende doorzichten naar de nieuwe groen-blauwe drager. Waar in een eerste idee de zwarte lijnen bekeken werden als bebouwd, worden ze nu gezien als de groenstructuur. De zwarte lijnen van de barcode zijn het meest prominente, maar in plaats van het te bekijken als gebouwen, wordt het gezien als een solide groenstructuur. Deze zorgt

voor het vrijwaren van de ruimtelijke kwaliteit, doorzichten naar de Dender en het belangrijkste van alles is dat ze primordiaal zijn in het invoegen van de betekenislagen van de verkaveling in een stedelijk weefsel. Volkstuintjes, parkjes, speeltuigen, een plaats om je fiets te wassen, een plaats om barbeques te organiseren met vrienden etcetera. De groene drager moet de kwaliteiten van het wonen in het buitengebied in een dichte kern verwezenlijken. De groenstructuur gaat de dialoog aan met het bestaande weefsel van eengezinswoningen, waardoor deze op zich ook aan kwaliteit winnen. Ze geven haast een romantisch beeld en historische diepte aan het project.

De echte kern ontwikkelt zich tussen de groenstructuur. De afmetingen hiertussen zijn zodanig gekozen dat er zich een soort van informele, organisch groeiende stad in kan ontwikkelen met steegjes, markten en pleinen. De enige vereiste is de densiteit en door de open groenstroken wordt regelgeving op vlak van brandveiligheid en dergelijke gerespecteerd. Van een verspreid gebied nabij het centrum naar een dens deel van de kern dat aantakt op de bestaande ruimtelijke drager en waar ruimtelijke kwaliteit voorop staat.



Fig. 65. Kortestraat: exploratief ontwerp, maquette.



Fig. 66. Kortestraat: exploratief ontwerp, beeld met annotatie.

KRITISCHE REFLECTIE

Deze masterproef is het gevolg van een fascinatie voor de eigen leefomgeving. In mijn masterproef architectuur trachtte ik reeds een positie in te nemen ten opzichte van het 'doembeeld' van de verkaveling dat in de opleiding werd gehanteerd, ik groeide er immers in op. Door de master stedenbouw en ruimtelijke planning kreeg ik de kans om hier verder onderzoek naar te doen. Van een hefboomproject binnen een stadsregionale visie (bijlage 2) tot een Erasmusuitwisseling in Nederland (bijlage 1). Alles stond in functie van het verlangen naar het bevatten van de haat/liefde relatie omtrent verkavelingen in Vlaanderen. Gekoesterd door haar bewoners / bouwers, vergruisd door de het meerendeel van de vlaamse ruimtelijke planners en stedenbouwkundigen en opgehemeld door sommige Nederlandse collega's blijft 'de verkaveling' actueel.

De vier hoofdstukken waaruit deze masterproef is opgebouwd, zijn een stand van zaken van de kennis die ik tot hertoe heb verworven, waar de initiële onderzoeksvraag zweefde in een nevel van onduidelijkheid. De hoofdstukken die nu in één lijn tot het ontwerpmatig onderzoek komen, waren gedurende het proces een kluwen van gedachten, dualiteiten en vraagstukken. Doorheen het

proces werd er een scherpte ontwikkeld: de masterproef gaat op zoek naar een duurzame manier om met de gebouwde realiteit van verkavelingen om te gaan en is een pleidooi om de verkaveling niet in abstractie te behandelen maar via een gedegen ruimtelijke analyse de specifieke potenties te tonen. Via ontwerpmatig onderzoek worden de ruimtelijke impact en grenzen van de bestaande ontwerpprincipes geëxploreerd en de lacune aan inspirerende droombeelden omtrend het omgaan met deze verkavelingen ingevuld.

Deze masterproef is geen theoretisch naslagwerk, maar een verhaal over een fundamentele bezorgdheid over het Vlaamse weefsel en meer specifiek de verkaveling in het perspectief van een ontwerper. Waar bij aanvang een eindresultaat ingebeeld werd als een ontwerpmatig onderzoek in de realiteit, leidde de gedegen ruimtelijke analyse tot een exploratief ontwerpmatig onderzoek dat een nieuw perspectief creëert in de omgang met deze gebouwde realiteit via droombeelden die uitnodigen tot een fundamentele reflectie en debat. Van een liefdesavontuur naar een ruimtelijke analyse die de magie van de verkaveling

ontleedt tot droombeelden op basis van beeldende kunst. De verkaveling, adoratie, examinatie, exploratie!

CONCLUSIE

Van nachtmerrie tot droombeeld en andersom. De dualiteit van de verkaveling toont hoe moeilijk het is om een positie in te nemen. Deze masterproef zocht naar een manier om hier als ontwerper mee om te gaan. In hoofdstuk 1 worden twee casussen naast elkaar gezet, namelijk Het Papeye project in Aalbeke (BE 1991) en enkele wijken in Almere (NL). In het Papeye Project werd via een architecturaal forum op zoek gegaan naar wat een hoogstaande architecturale instant verkaveling binnen het verkavelde Vlaanderen kon betekenen. Waar in dit project weinig plaats is voor de ruis van betekenissen van de verkaveling, wordt deze ruis net als uitgangspunt gebruikt tot stedelijke kwaliteit in Almere (NL). Binnen dit permanente stedelijke labo wordt concreet stilgestaan bij zelfbouw in het Homerus Kwartier, het realiseren van de eigen droomwoning in Almere Oosterwold en het experimenteren met tijdelijkheid in de wijk 'De realiteit'. In Aalbeke merken we hoe de ontwerpers zich met hun instant verkaveling afzetten van wat een vlaamse verkaveling werkelijk kenmerkt. In de new town Almere is de situatie net omgekeerd. Vanuit een drang naar meer authenticiteit op deze drooggelegde polder ziet men in het vocabularium

uit het Lexicon van het Vlaamse (Architectuur-) Landschap de sleutel tot een succesverhaal. Een trendbreuk waar de ontwikkeling op kavelniveau en de bewoners de vrijheid krijgen om hun eigen identiteit te ontwikkelen.

Het tweede hoofdstuk focust op het actuele beleid op de verkavelingen in Vlaanderen. Aan de vooravond van de overgang van ruimtelijke structuurplannen naar beleidsplannen start dit onderzoek vanuit het Witboek Ruimte Vlaanderen (2016) als het belangrijkste beleidsdocument op dit moment. Via een lectuur van het basiswerk 'Verdichting van Dichtbij Bekeken' (Xavier Buijs, 2017) wordt de visie en aanpak van de huidige Vlaams Bouwmeester Leo Van Broeck bekeken. De krijtlijnen voor ontwikkelingen worden uitgezet en er wordt een reeks aan principes meegegeven die de kwaliteit van ontwerpen moet bewaken.

De nobele principes stuiten echter op de weerbarstige realiteit en deze masterproef toont aan dat deze niet realiseerbaar zijn zonder een gedegen lectuur van de realiteit.

De realiteit van verkavelingen als plekken van utopie en dystopie wordt

weergegeven in hoofdstuk 3. Een snede door het dorpsgebied Erembodegem toont drie specifieke verkavelingen, de verkaveling 'de Kortestraat' (1969) die sterk verankerd is met de dorpskern, de verkaveling 'Fazantenlaan' (1974) met een sterk voorzieningenniveau, maar net buiten de 1 kilometer perimeter van de dorpskern (Ruimte Vlaanderen, 2016), en tot slot de landschappelijke idylle van de verkaveling 'Letternveldweg' (2004) omgeven door landbouwgebied en in de nabijheid van bosgebied.

Naar analogie met het werk van Gort Scott wordt gezocht naar een duurzame manier van stedenbouw door het zoeken en herkennen van inherente (culturele) waarden. Het is net hier dat er meerwaarde gecreëerd wordt aan ruimtelijke ontwerpen en ontwikkelingen. Er wordt een sterke attitude ontwikkeld voor dat wat geconserveerd zou moeten blijven en door de dialoog aan te gaan met de nieuwe ontwikkelingen tot solide (stedelijke) ontwikkelingen zal leiden. Het belang van ruimtelijke lexicon dat in hoofdstuk 3 van deze masterproef is ontwikkeld, wordt in traditioneel morfologisch onderzoek onderschat en genegeerd. De tekeningen leggen een momentopname vast en door een

tijdsverloop wordt een dieper inzicht gegeven over de veranderende tijdsgeest en prioriteiten van de bewoners.

Het exploratief ontwerpmatig onderzoek uit hoofdstuk 4 tast de ruimtelijke impact en grenzen van de bestaande ontwerpprincipes af en duidt de lacune aan inspirerende droombeelden omtrent het omgaan met deze verkavelingen door het geven van nieuwe droombeelden.

Maquette en tekeningen met annotatie geven een beeld van de bestaande context waarop een extrapolatie van de te verwachten tendenzen worden geprojecteerd. Vervolgens worden terug aan de hand van maquette en tekeningen met annotatie twee alternatieve senario's uitgewerkt waarbij enerzijds de ontwerpprincipes opgesomd in hoofdstuk 2 en anderzijds het zelf ontwikkelde ruimtelijke lexicon uit hoofdstuk 3 sturend zijn.

Ontwerpend onderzoek vertrekt vandaag nog te vaak vanuit een abstractie van de verkaveling, waardoor de gevoeligheden, die net de bouwstenen van de verkaveling zijn, verdwijnen. De beleidsmatige principes houden echter nog te weinig rekening met de realiteit, waardoor ze

geflankeerd moeten worden door een solide lectuur van de context.

Het ontwikkelen van nieuwe droombeelden heeft enerzijds, net als de beeldende kunstenaars uit hoofdstuk 4, een bekommernis over de evolutie van het landschap. Het toont anderzijds de abstracte principes en maakt ze vatbaar voor debat.

BIJLAGEN

O5

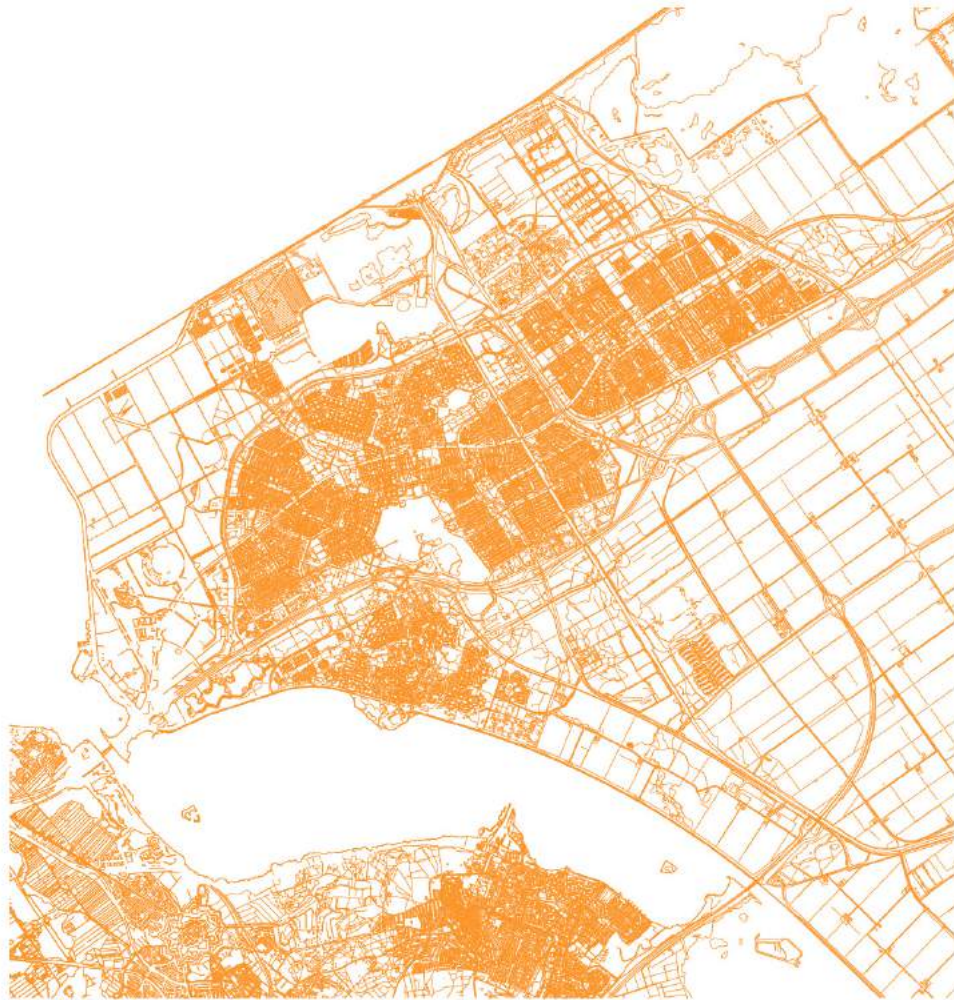


Image 0: Almere: the context.

Student: Michiel Van Gucht
Mentor: JaapJan Berg
Academie Van Bouwkunst
22 december 2016

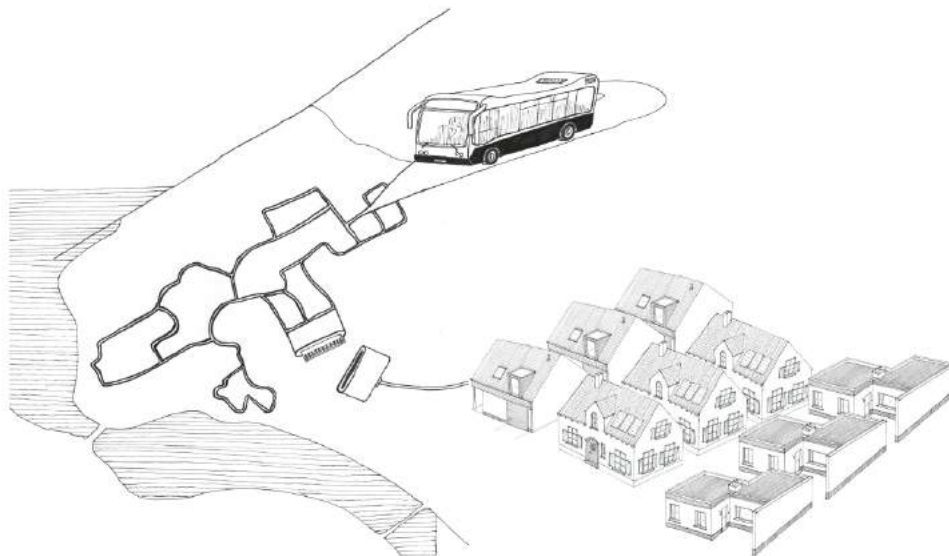


Image 1; Almere: seperated bus network versus patchwork.

- Back to the kingdom of the car, but different -

The quest to identity is on. After centuries of tradition of strictly planned neighbourhoods in the Netherlands, there is a demand to express personality in our living environment. The décor of this search is the city of Almere. Almere Oosterwold to be more specific, where the government experiments with its position towards the building process. This article gives an insight in the existing context of Oosterwold and introduces a design project about the new mobility in the suburbia.

Almere, a city without identity?

Originally built as an expansion zone of the Randstad, Almere developed into a sleeping city without an identity¹. This is in contradiction with the development of the city. In 1972 Projektbureau Almere received the assignment to design a city in the Flevopolder. As an urbanist or architect, you cannot come any closer to the dream of realizing your ideal city from a blank paper. Originally designed as a polynuclear garden city, the area of Almere has expanded in different forms and tastes². There is not one identity, but a patchwork of different architectural and urbanist dreams, literally placed next to each other. Teun Koolhaas, Dirk Frieling and Alle Hosper started some kind of tradition in the modest history of Almere to project urban idealisms like the garden cities on a series of plots. All these plots together make Almere the urbanist laboratory it is today, preserved under the eye of beauty commissions and the tradition of maintenance. The mosaic of different neighbourhoods contrasts with the communal vision for mobility. Although the city of Almere was planned as a polynuclear city where the different nuclea

have their own specific identities on the level of neighbourhood, the planners were conscious of the importance of networks to connect the city with the Randstad. Even before the development of the city, the idea of a separated bus network was born. The organic shape was the blueprint for the newly built area where the buildings almost literally plug in to this network with a maximal distance to the bus stop of five

Almere wants to grow...

*"The international competitive strength of the Randstad is under pressure. The Randstad needs space to expand. Almere has this space."*³

During the relatively short existence of Almere, the position of the city according to the Randstad has changed over the years. From extension area of the metropolitan area of Amsterdam to an autonomous entity. Despite this position switch, the desire to grow to a real city is a linear process till today⁴.

By 2030 Almere wants to enter the top five of the biggest cities in the Netherlands with 350.000 inhabitants. Not only the existing nuclea will grow, but also new territory will be explored in Almere Centre Weerwater, Almere Pampus and Almere Oosterwold. The proximity of Amsterdam will be physical visible by a gradient of density from west to

¹ <https://historystore.nl/almere-stad-zonder-identiteit/>

² <http://www.blauwekamer.nl/2016/03/31/dossier-almere-zoekt-zijn-identiteit/>

³ http://canonvanalmere.nl/vrije_busbaan

⁴ Municipality of Almere, 2009. *Draft Strategic Vision Almere 2.0*. [pdf] Almere. Available at: <https://english.almere.nl/leesadmin/files/almere/subsites/english/Draft_strategic_vision_Almere_2.0.pdf> [Accessed 22 December 2016].

⁵ <http://www.blauwekamer.nl/2016/03/31/dossier-almere-zoekt-zijn-identiteit/>

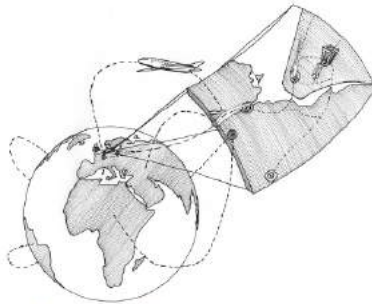


Image 2: The position of Almere towards the metropole Amsterdam.

east in the direction of Lelystad.

Likewise to the vision of the original design, a fluent mobility is also one of the key principles of the new developments in Almere. The typical separated bus lanes will be further developed although there will not be the same cohesion with the built area. The bus system is based on a more local use, but in the focus of the plans on the big transport lines we can see the ambition of the projects⁶. The Flevoline, the railway connection from Lelystad to Amsterdam will be optimised and in some points the rails will double towards a high frequency, planning-free public transport⁷. The biggest infrastructure investments are for the IJmeer-connection and the car. The highway A6 towards Amsterdam will be doubled by 2017 by separating local and regional transport. Out of this investment, the provincial roads and the local network will be reassessed in order to optimise the existing structures.

Last but not least, the IJmeer-connection is the most controversial mobility-aspect. Since the development of Almere, the IJmeer-connection was planned, but since it was too expensive it got postponed. Till today urban design offices and engineers are working together to find solutions to realise the third connection to the old land. The IJmeer-connection would be more than only a mobility aspect, it is also the vital aspect to cultivate Almere Pampus.

Oosterwold: carte blanche

A wide panoramic view of the seemingly never-ending polder. An almost surrealist landscape with the highway cutting through it. Only a few freestanding windmills and identical lanes of trees structure the agricultural land. It is, just like the beginning years, a blank paper where urbanists and architects can draw their ideals on. The position from Almere as an urban laboratory gets strengthened. The main difference is that the designers do not have the pencil in their hand, it is the government who takes the lead in the search for new ways of building by giving the pencil to the end-users, the future inhabitants. Oosterwold will profile itself as a pioneer area where agricultural, landscape and living are united into the concept of organic growth. Freedom and a changing role of the government is crucial to get a refreshing vibe in the tradition of planning with Bloemkoolwijken and VINEX as the most common examples. Oosterwold gives people the chance to build their own dream and by handing over the pencil to the owners, they are able to sculpt their own living environment out of the polder clay.

*"The promoters define the program and the velocity, and the result is uncertain. The strategy for Oosterwold is not a plan, but an organisation of a process towards organical development."*⁸

⁶<http://www.metropoolregioamsterdam.nl/berikbaarheid/projecten/stedelijke-berikbaarheid-almere-fase-1-/>

⁷<http://www.almere20.almere.nl>

⁸Werkmaatschappij Almere Oosterwold, 2012. Almere Oosterwold, Land-Goed voor initiatieven. Almere: RRAAM, pg. 20

"The Dutch planology and urbanism have a tradition of strong regulation. The spatial classification of big parts of the country is based on the demands to guarantee the safety of the water system and the agricultural functionality".⁹

The dream of the ideal house, or more widely the ideal living context, is modulated by the existing typologies and morphologies which are visible in the daily life. This was the hypothesis to express the development of Oosterwold. Consisting of a wide range of typologies straight out of the rich catalogue Almere has developed over the years of urban experiment. They will not be engaged like the already explored configurations. Instead they will be spread in a wide range of varieties, from individual plots towards different grades of collectivity like in coöperations. The context opens up to an infinite amount of possibilities. The only regulations are a set of eight rules. These rules contain mandatory guidelines for the sustainability of the new developments on topics like water treatment and the percentages of buildable area. These principles try to guarantee a certain living quality, environmental basics and spatial qualities for the new

developments.

Oosterwold is one huge empty plot. Although it was the former bottom of the sea, it has a historical relict which forms the spine of the building program. The former Eem meandered through the landscape and to bring it back visually, design bureau MVRDV sketched a system of three different plot types which gives a dynamic input. The basic principle is a standard plot with a buildable percentage of 25%. The other 75% is preserved for another proportion between roads, agriculture, a degree of public space, etcetera. The two exceptions are landscape- and agricultural plots to add character. The government does not facilitate so everybody has to envision in their own needs from electricity to roads in the new suburban spread.

"The Almere Principles form the departure point for an ecological, socially and economically sustainable leap in scale."¹⁰

The Almere Principles dictate a certain density which makes it impossible to preserve in an affordable public transport. As a consequence, the importance and the use of individual transport will increase. This is a common problem in other suburban areas like Flanders. Since there was no law on urbanisation till 1972 in Belgium, the 'laissez-faire'-approach of urban planning caused a carpet of urban sprawl which covers the whole region. The car made the urban sprawl possible since people could cross bigger distances, but now it is the same car that puts limits on the suburbanisation. Parking problems, unsafety in

⁹Werkmaatschappij Almere Oosterwold, 2012. *Almere Oosterwold, Land-Goed voor Initiatieven*. Almere: RRAAM, pg. 28

¹⁰Municipality of Almere, 2009. *Draft Strategic Vision Almere 2.0*. [pdf] Almere. Available at: <https://english.almere.nl/filesadmin/files/almere/subsites/english/Draft_strategic_vision_almere_2.0.pdf> [Accessed 22 December 2016].

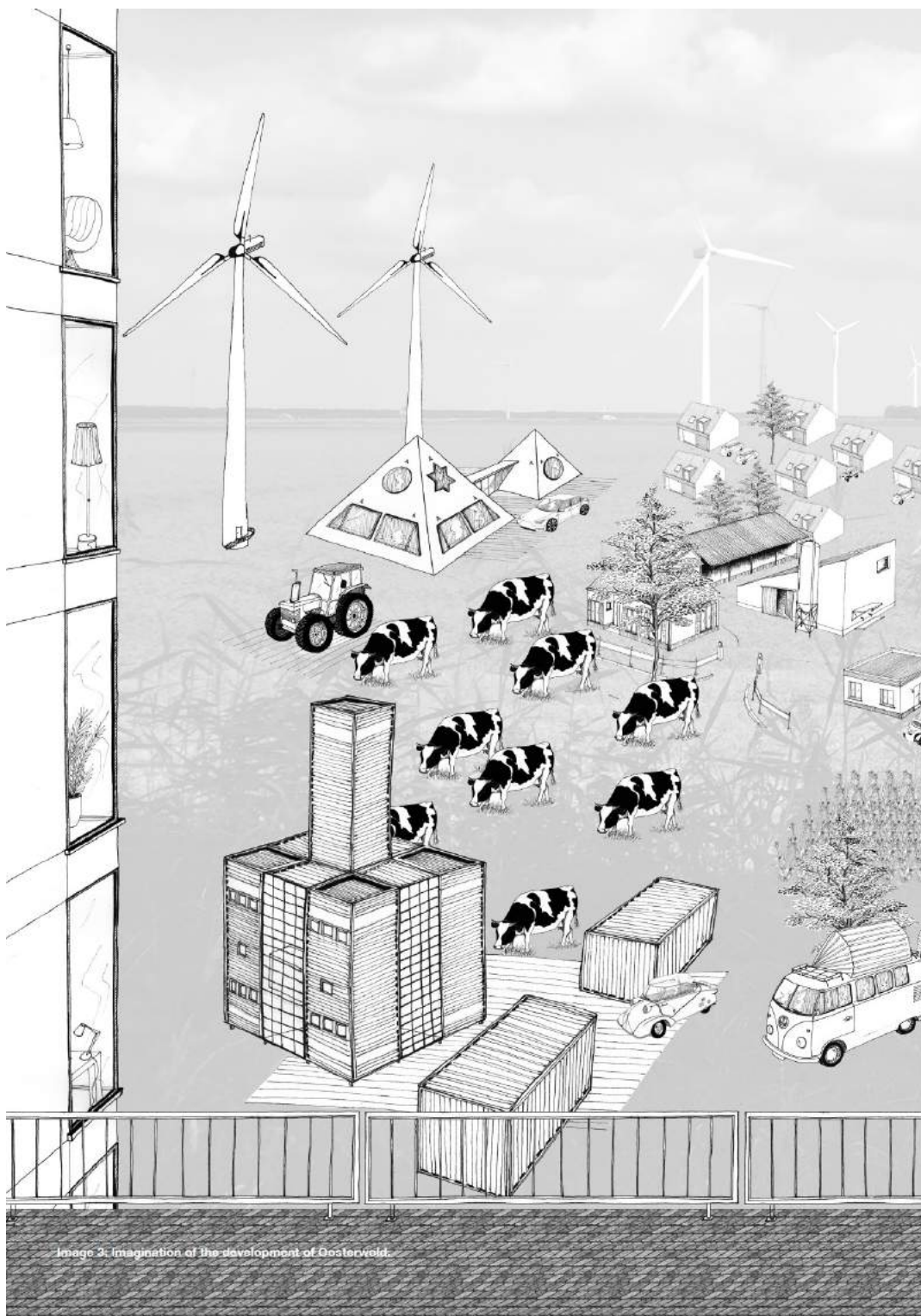
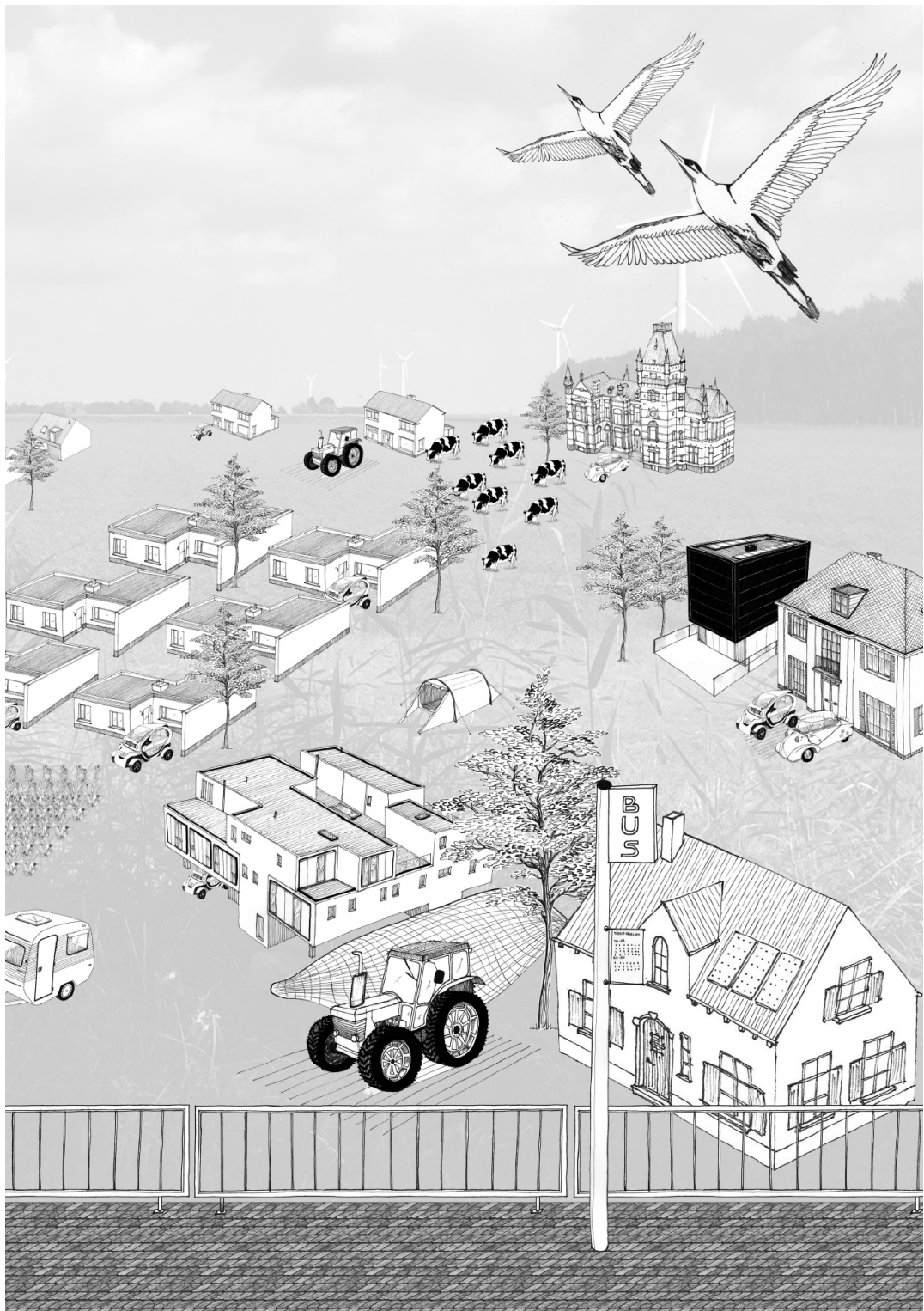


Image 2: Imagination of the development of Oosterwold.



traffic, traffic jams and climate change are just a glimpse out of the range of the problems. A new sustainable vision for the mobility in the new suburbia is urgent.

The next mobility?

The Gate to Oosterwold is a project which questions the aspect of mobility in the new development of Almere Oosterwold. It seems unlikely to create new suburban, car dependent areas, but it offers a challenge that could give a solution for the wide variety of urban sprawl developed over the last decades. It is the task of urban designers to anticipate on changing environments. As much as the public transport is loved, the car is taboo. The Gate to Oosterwold is a design practice that opens the debate about the future of cars in relation to low density housing.

After an analyses of the project area and the context of Almere, the question how individual mobility could be sustainable raised. Car development is very actual and controversial, with the Dieselgate after the summer of 2015 as an extra stimulant. This scandal was about the fact that, one of the big car constructors, Volkswagen installed software on their diesel cars to recognize testing environments in order to artificially lower the emission in laboratory circumstances to meet the requirements. In a few years time a wave of silent protest against cars on fossil fuel went through the politics, from local to European. Paris, Madrid, Athens and Mexico-City are banning diesel-cars from their centre by 2025¹¹, and Germany pushes the European Union to ban diesel and petrol cars by 2030¹². In the Netherlands, over 25% of the cars are diesel fueled¹³. This is a relatively low percentage

in comparison to the neighborly countries, but still only a small part of the cars drive on renewable energy. The density of Oosterwold will be too low to get the requirements of a profitable public transport, so Oosterwold cannot extend the existing network of free buslanes and by consequence will need cars. This makes Almere going against the trend of transforming areas of urban sprawl towards more contrasting atmospheres of openness and higher density buildings. An old issue becomes current again and provokes urban designers to search for new interpretations of sustainable car use.

Alex V.D.B

The design was not made out of an endless theoretical research, but out of the dream of an existing person to create a solid base to build up an accurate story. During the design process, the person transformed from a theoretical client to a metaphor to make design decisions. From specific to a general solution for suburban areas.

In stead of talking to the big car manufacturers like Elon Musk of Tesla, the client was based on the experiences of Alex V.D.B., an older man who studied mechanics and electrotechnics. He is now docent in motors and turbines. Besides giving lectures, he is fascinated by the car. His own car is upgraded with some low-tech features like a shield before the radiator to reduce the fabric fuel consumption. This fascination is not from the ecological point of view, but from the economical one. This is also the motive for his main project, the development of his own electrical car in a big shed in his back garden. The choice for a low profile initiative as the car design of Alex V.D.B. fits the bottom-up background of Almere Oosterwold.

The design of the car is based on two basic principles against the current cars. By reducing the drivers safety and the weight of the vehicle, boundaries have been broken

¹¹ <http://deredactie.be/cm/vrtnieuws/buizenland/1.2833746>

¹² <http://www.dailymail.co.uk/news/article-3634674/Germany-s-federal-council-Bundesrat-pushes-force-EU-BAN-petrol-diesel-vehicles-2030.html>

¹³ <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2004/38/steeds-meer-auto-s-op-diesel>

and new possibilities come up. No more cars of 1600 kilograms to transport only people of 75 kilograms with an average occupation of 1.3 people a car. The concept of the microcar which dates back to the 1940's has been reborn. Updated with modern electrical engines and new knowledge of materials, this car is a solution for the individual transport.

The Gate to Oosterwold makes the connection between an urban issue and the desires and needs of a client.



Image 4: The client and his vision

The Gate to Oosterwold

The identity of Almere consists partially out of the mobility network and the municipality wants to keep this quality in the current growth of the area (plan voor stedelijke bereikbaarheid) which is almost in contradiction with the bottom-up low density idea of Oosterwold. This tension was the lead to make the connection between the existing network and the individual transport of the suburb to reinforce both mobility concepts.

The missing link to connect the existing and the new system was found in the idea of a transferium. A transferium is mostly known as a Park & Ride, but in a wider context it is a node to change the way of transport. In that way the transferium is a chance to convert the weak link of mobility into a solid story, but is also a chance for Oosterwold to create identity. Oosterwold wants to reinvent the suburban dream. The transferium is a chance to make a centre for the new living area and to create a gate, as an inviting gesture, to the new way of building and living.

Suburban Laboratory

Almere is an urban laboratory. Oosterwold is a suburban laboratory. The transferium is a mobility laboratory. The client wants a car laboratory. The layers complement each other by constantly evaluating the change in context. The self built living connects to a self built mobility.

The client owns already a decent amount of knowledge about electrical vehicles, but the agricultural context inspires to research on different sources of energy. These offer a wide variety of giving a sustainable and renewable solution to the existing combustion engines, refining the electrical energy sources and examining the possibilities of new resources.



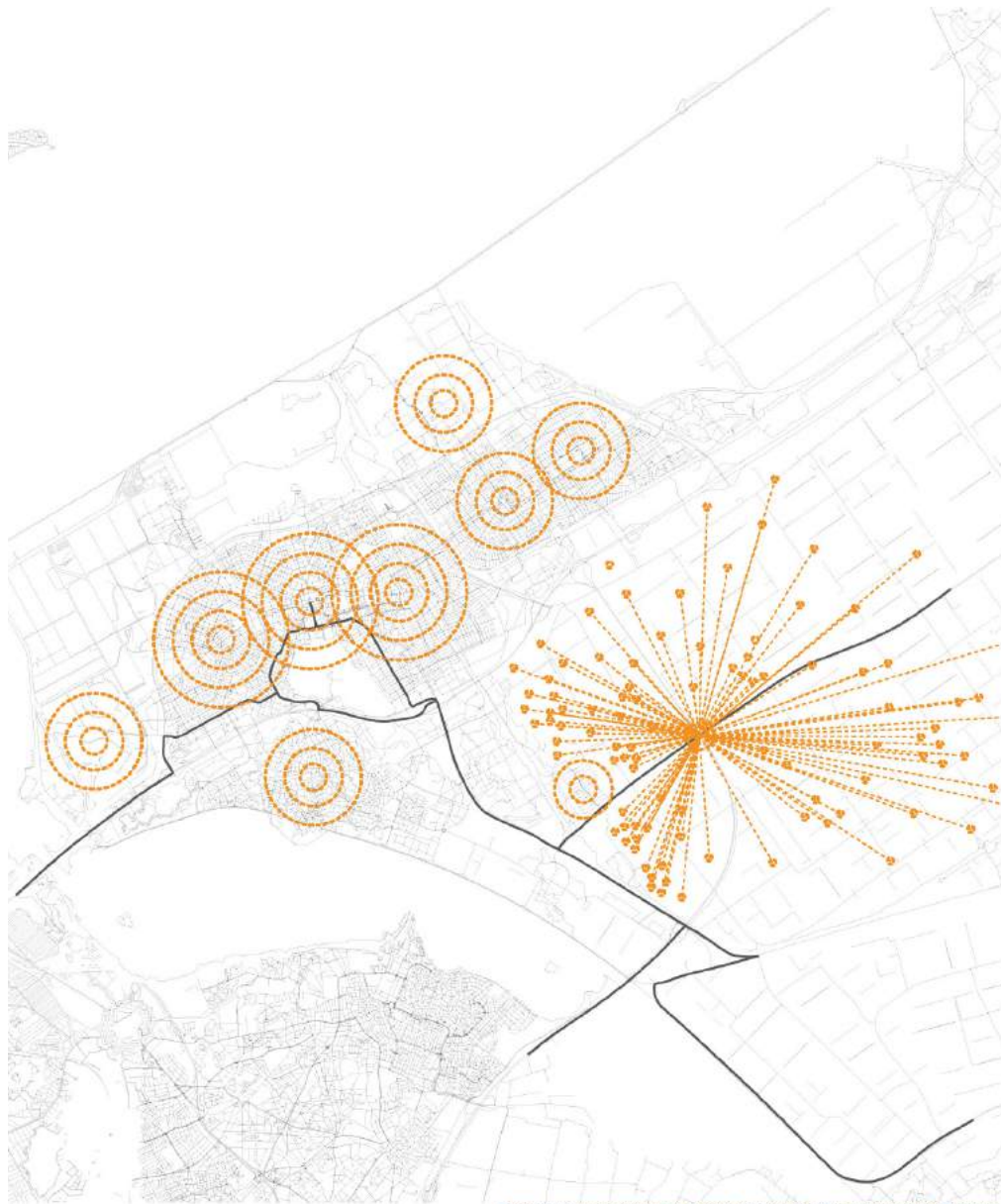
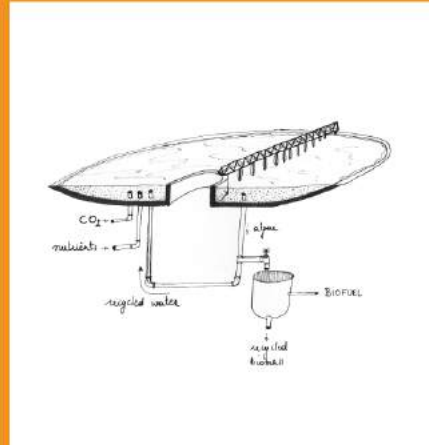


Image 5: Concept of transferium related to density of the existing parts of Almere.

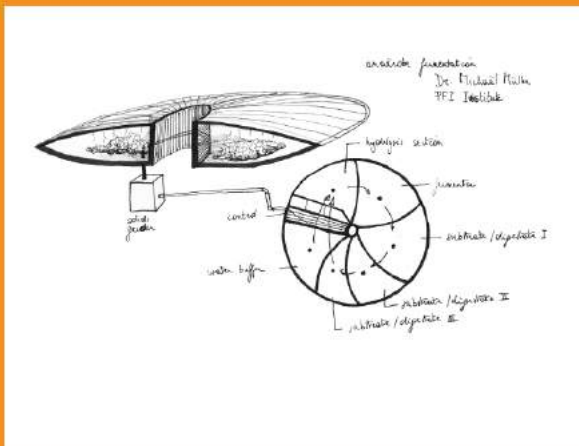
Renewable energy sources



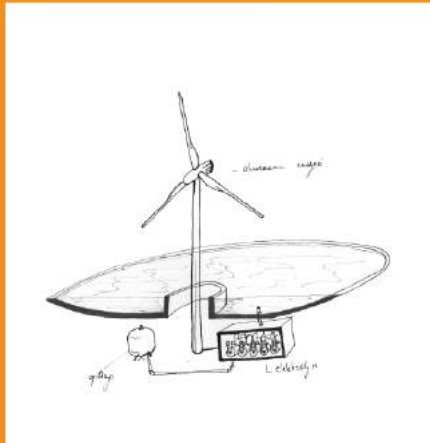
Rapeseed is by its significant yellow color the most recognizable way to make biomass. It is an unefficient way to produce fuel, but it can be used directly in diesel cars. It is the most controversial of all alternative energies as it still pollutes and because of the need for agricultural land, it competes with the food production. In the project it is used as a signal function on a leftover space.



Algae are a very efficient way to create biofuel. They can be produced in every season and do not need a specific environment or water type. Organic waste, sunlight and carbon dioxide are the main nutrients. The process is relatively short and since they are very flexible, they do not compete with food production.



Biomass centrals give the possibility to reuse waste materials. In the context of agriculture in Oosterwold, it could be the missing link towards a circular agriculture process. Neighbouring farmers can collect their organic waste in the container which will fermentate and produce biogas and heat. These elements can be used for the production of energy or can be used directly.



Hydrogen is an interesting solution as a transition for the existing combustion engines and the waste product is water. The reason why hydrogen engines didn't break through is the difficult process to make it. Through electrolysis the oxygen and hydrogen are separated from the water. This process takes a lot of electrical energy.



Solar energy is together with wind energy a common producer of energy. It is integrated in the daily life and is the most affordable and small scale product to supplement the energy chain. Although the mass production, research is still necessary for optimisation.

Wind energy is a common way to gain energy on a large scale, but like solar energy, it is not a stable source, so there is still a need to complement it with flexible centrals for example on gas. Despite this disadvantage, it offers possibilities in combination with hydrogen.



From a mobility ideal to a mixed use gate

*“When you have special wishes,
you choose for a specific plot”¹⁴*

The building is a symbiosis between the different layers where it consists of. It is in the first place a **transferium**, a mobility solution for an urban issue of dealing with the sustainable dilatation of the suburb. The form of the transferium was chosen in that way that it is a **gate** to Oosterwold in four directions. The location is a left over space between the acceleration lanes of the highway A6 and the regional road A27 to stress the strong position of the car in the region. Right in the middle of Oosterwold, as a centre to stimulate the building process like the church fulfilled its role as a **landmark** in the old villages.

In the third place it is a building for a client. It is a **place to live, to work and to experiment**. Several additional functions have been added to the design to literally support the design and make the grotesque building **financial** achievable. It are those functions that also create a **social platform** instead of a transition space. Flexible co-working spaces, a garage where you can work on your own car with advise of other people and a small shopping area keep the people on location to create a valuable shared space in the context of individual developments.

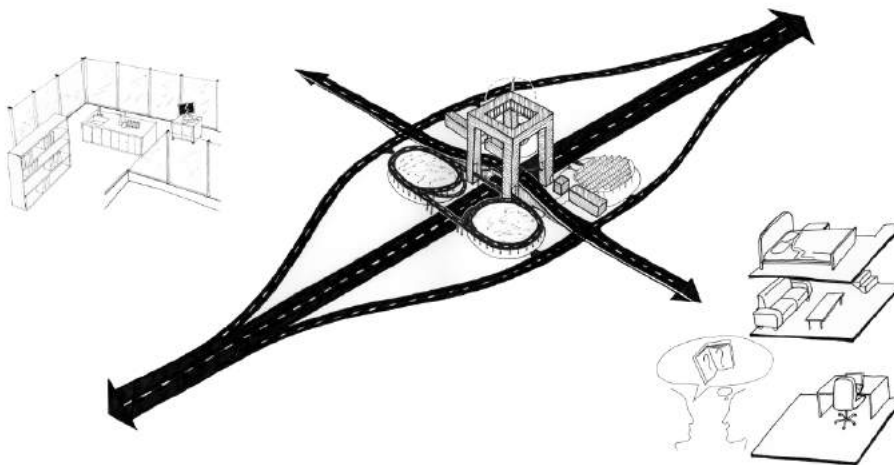


Image 6: Concept drawing The Gate of Oosterwold with the energy laboratory, living places and (co-) working places.

¹⁴Werkmaatschappij Almere Oosterwold, 2012. *Almere Oosterwold, Land-Goed voor Initiatieven*. Almere: RRAAM, pg. 105

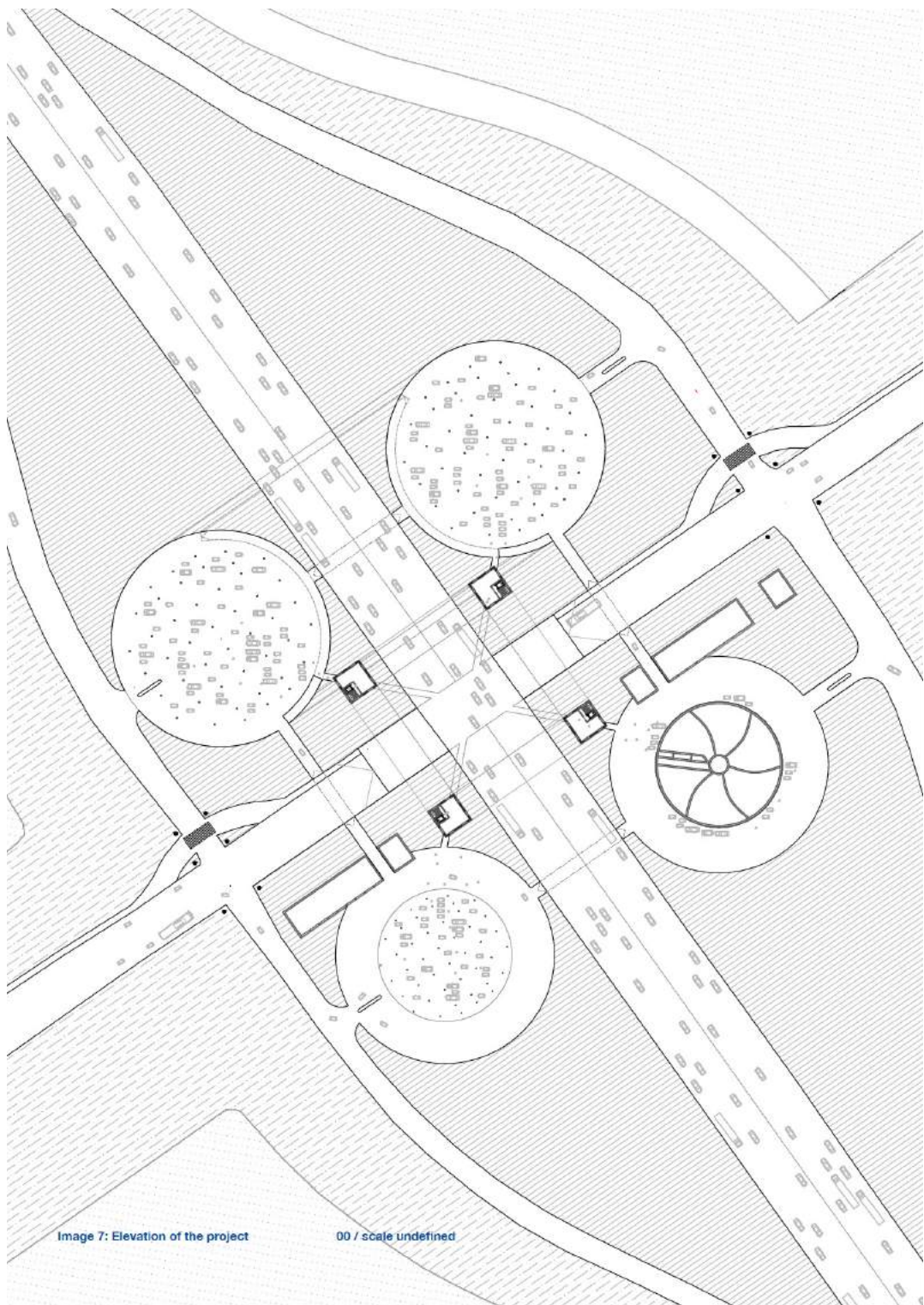


Image 7: Elevation of the project

00 / scale undefined

Conclusion

This article shows the connection between the identity of places and the development of projects. It is a story of searching for specific clients to fit the necessities of an area instead of waiting for unparticular people. Fascination for mobility controlled the ambition of the project to change the view on suburban developments. The basic idea of the article is to give an interpretation on the identity of Almere and the identity of Oosterveld and to show how urban projects can support the development of cities and give a direction towards a sustainable planning, even when the role of the government is reduced.

It is a trigger for urban designers to dig deeper in the dogmas of today. By interpreting the car as a necessity instead of an inconvenience, the design opened the debate about the role of the car in all his different forms in future cities.

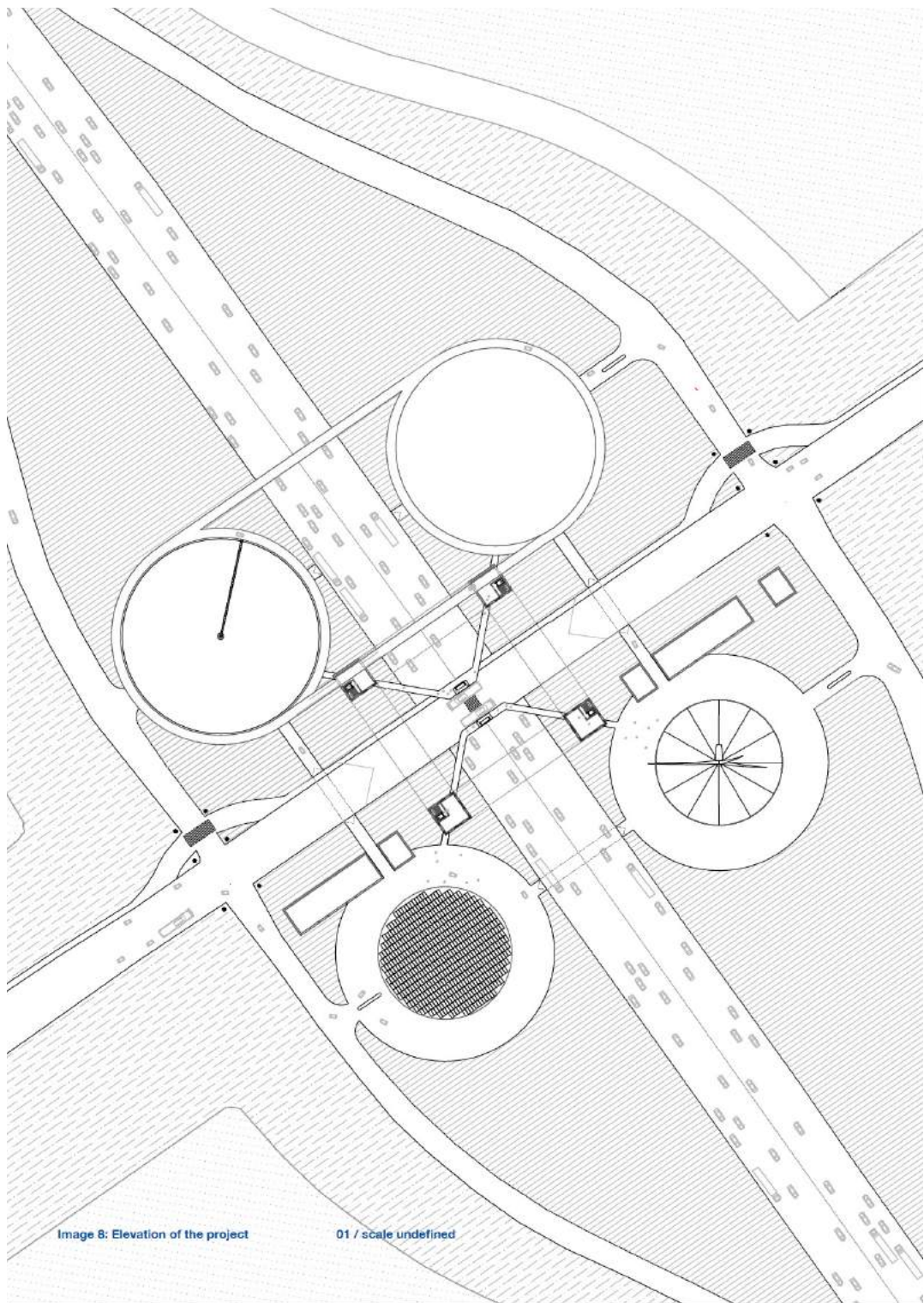
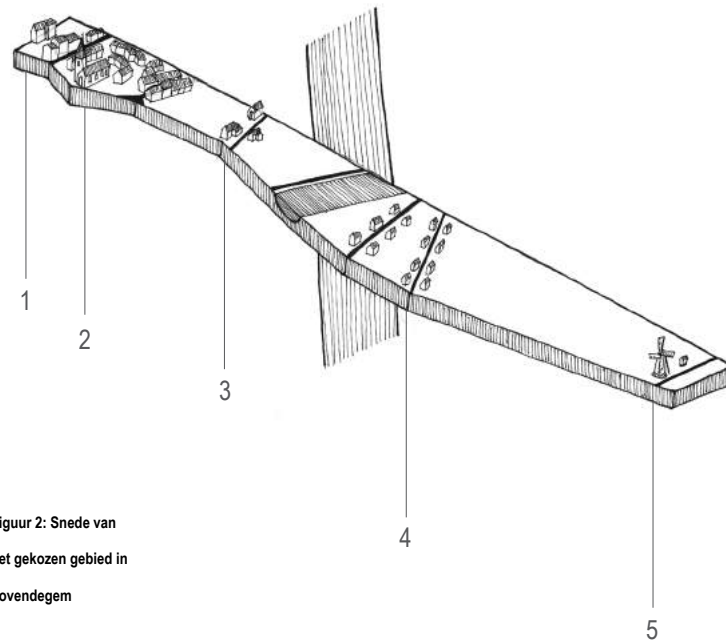


Image 8: Elevation of the project

01 / scale undefined



Figuur 2: Snede van
het gekozen gebied in
Lovendegem

- 1/ De verkaveling nabij het dorp, verscholen achter de lintbebouwing die zich rond de kerk plooit.
- 2/ Het klassieke dorpscentrum, gekenmerkt door de kleinere schaal, van dorpscafé tot buurtwinkel. Dit beeld komt echter in het gedrang door de besmetting van de appartementisering die de dorpskernen op een ongestructureerde manier verdicht.
- 3/ Grote villa's uit de jaren '60 van vorige eeuw die een charmante interpretatie zijn van de lintbebouwing.
- 4/ Uitdoofverkaveling: afgesneden van de kern door het kanaal Gent-Brugge en middenin een zone van open ruimte.
- 5/ De aanwezigheid van mogelijk waardevol landschappelijk erfgoed.

Figuur 1: abstracte
snede in maquette

Kernversterking à la Flamande

Het vermogen van de verkaveling.



Figuur 3: Dorpskern

De stadsregionale visie 'Op 1 Lijn' betekent impliciet het aanleggen van een solide basis voor het in de hand werken van kernversterking. Niet vanuit een dwingend verhaal, maar vanuit een positieve context die betere alternatieven geeft dan de *urban sprawl* en de bezetting door de auto. Het doel van dit strategisch project is inspelen op de zwakste schakel van kernversterking, namelijk het beleid van de verkavelingen die moeten verdwijnen en hoe de kernen nu juist verdicht gaan worden.

Aangezien de problematiek zich over heel Vlaanderen manifesteert en niet enkel in de stadsregio Gent, was het uitgangspunt van in het begin een globale aanpak te ontwikkelen, gesculpteerd door de lokale context.

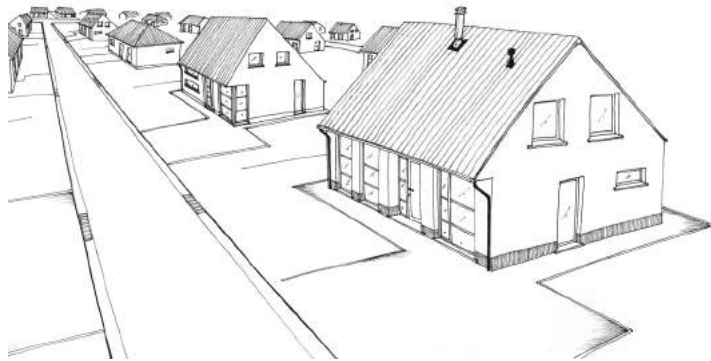


Figuur 4: Uitdovingsverkaveling na 30j.

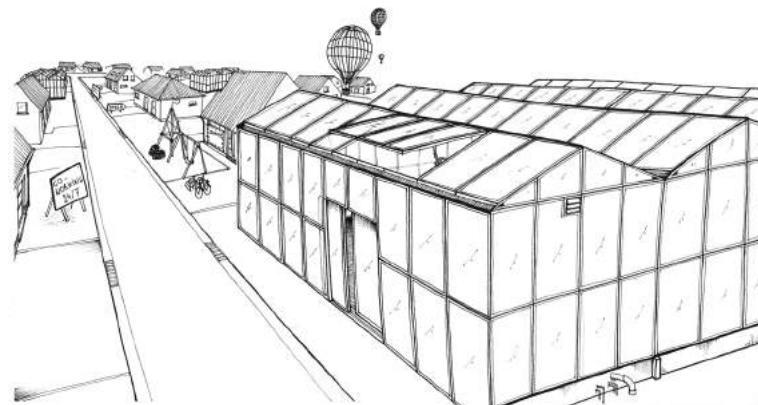
De dorpskern van Lovendegem heeft de kenmerken van het typisch Vlaams stedenbouwkundig weefsel. De gekozen snede toont een concentrische opbouw met verschillende ruimtelijke kenmerken. Deze opbouw wordt geabstraheerd om te komen tot een stedenbouwkundig en ruimtelijk model waarvan het ideeëngoed geprojecteerd kan worden op niveau van ruimtelijk beleid.



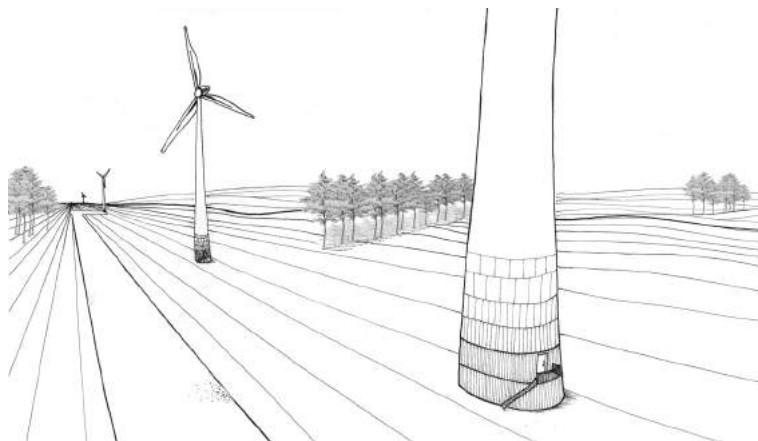
Figuur 5: Verdichtingsverkaveling met parkeerzones en extra bebouwing



Figuur 7: De beginsituatie van de uitdovingsverkaveling



Figuur 8: Mogelijke tijdelijke invullingen



Figuur 9: Eindbeeld na uitdovingsbeleid

Figuur 6: abstracte
snede in maquette

Uitdoofverkaveling

Een eerste zone is de zone van de uitdoofverkaveling. Door de afgelegen positie van de kern en de verspreide bebouwing is het onderhoud van de infrastructuur zoals nutsvoorzieningen en de wegen niet meer houdbaar in de toekomst. Openbaar vervoer is in deze omgeving niet rendabel en de afstanden tot de voorzieningen reiken verder dan de fiets- en wandelafstanden. De bewoner van de uitdoofverkaveling is aangewezen op de auto als voornaamste vervoersmiddel.

Wat voorgesteld wordt is een uitdoofbeleid in verschillende fases. De woningen worden door middel van voorkooprecht verworven door de plaatselijke overheid. Om het uitsterven van de verkaveling tegen te gaan, worden in verschillende fases tijdelijke invullingen gegeven om de wijk op te laden met functies. De fasering zit hem in de staat van de woningen, afhankelijk daarvan worden de tijdelijke invullingen bepaald. Zo kunnen woningen die in goede staat verkeren in gebruik genomen worden door flexibele co-workingspaces en kunnen vervallen woningen plaats maken voor serrebouw. Het is niet de bedoeling om tot een limitatieve lijst te komen van functies, maar de noden van de specifieke plek op te vangen met functies met overeenkomstige houdbaarheidsdatum. De woningen zijn gemiddeld 20 jaar oud, en met de economische leeftijd van een woning van 50 jaar in gedachten, kan ervan uitgegaan worden dat 30 jaar een haalbare termijn is om deze verkaveling terug om te zetten open gebied ten behoeve van natuur, energie en landbouw. Specifiek voor Lovendegem worden er windmolens ingeplant langs het kanaal Gent-Brugge om de kern van duurzame energie te voorzien.

Dorpskern

In de dorpskernen zijn er al de eerste symptomen van een ongecontroleerde kernverdichting te merken. Projectontwikkelaars zien winst en de gemeentes geven toe bij gebrek aan duidelijke visie. Appartementen reizen uit het niets op en doorbreken de traditionele dorpsgezichten. Bij kernversterking wordt onmiddellijk gedacht aan deze weemoedige taferelen van het oude dorpscafé naast een generisch appartementsgebouw.

Dit hefboomproject ziet het dorp niet als de te verdichten kern, maar net als een waardevolle plek met een unieke schaalverhouding ten opzichte van de mens. Het is de poort naar de zones waar effectief verdicht moet worden.

Algemeen wordt er getracht naar een duurzame stedenbouw en ruimtelijke planning, maar we botsen steeds op de beperkingen van de bestaande structuren en weefsels. Alles wat met wonen en bouwen te maken heeft, heeft een zekere traagheid, waardoor het tijdsaspect een grote rol speelt.

Dit vertaalt zich in de aanpak van de uitdoofverkaveling. Anders dan in tijden van Haussman, is het niet mogelijk om hele gebieden te onteigenen en te slopen, weefsels zullen de tijd krijgen om zich te ontbinden. Desondanks is het nodig om een visie voor ogen te hebben op de lange termijn.

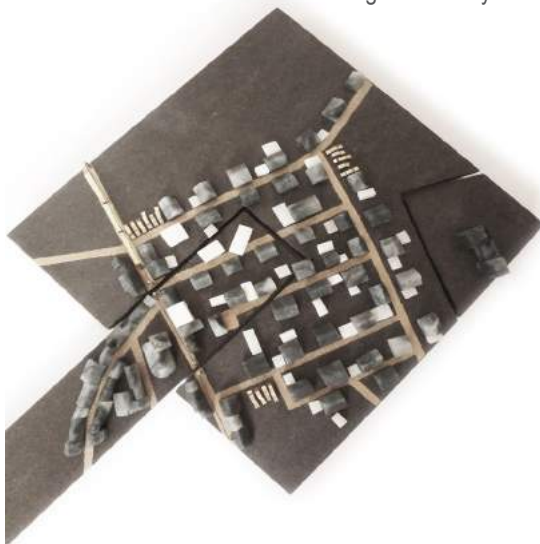


Figuur 10: Startbeeld dorpskern



Figuur 12: Eindbeeld dorpskern

De dorpskernen zijn vaak omringd door verkavelingen met lage dichtheid, maar met een goede bereikbaarheid. Door een goede ontsluiting van de kern met een netwerk van openbaar vervoer, is er een nieuwe manier van wonen mogelijk. Rond de tramhalte kan een diameter worden uitgezet die symbool staat voor de fiets-en wandelafstanden tot de tramhalte. Binnen deze diameter zullen de woningen verdicht worden. De kern wordt niet enkel een transitiezone, maar ook een plek om te verblijven. De auto wordt niet geweerd, maar door de bestrating aan te passen naar een meanderende kasseiweg, is de prioriteit van de tram en het trage verkeer fysiek voelbaar.



Figuur 11: abstractie

verdichtingsverkaveling in maquette

Verdichtingsverkaveling

Deze zone wordt gekenmerkt door haar ligging nabij een kern. De oppervlakte lijkt volgebouwd, maar biedt tal van open ruimtes door onder meer de afstanden tussen de woningen. De woningen zijn vaak veel te ruim en onderbewoond. De oplossing zou kunnen liggen in het selectief afbreken van deze woningen en te vervangen door meergezinswoningen, maar door een slimme indeling kunnen deze woningen op een organische manier evolueren.

Vandaag zien we een groeiende interesse naar hybride woonmodellen zoals kangoeroewonen en zorgwonen, die misschien wel de ontbrekende schakel zijn naar andere vormen van co-housing. Door het opdelen van de woning en de toevoeging van enkele kleine volumes, kan de eengezinswoning evolueren. Het is vooral een beleidsmatige kwestie die de procedure moet versoepelen in de omvorming naar meergezinswoningen. Samen met een verbreding van de toepassing van de 40m² –regel, zal het strakke stratenpatroon doorbroken worden en organisch groeien tot een geheel dat door zijn vorm geen transitieplek meer is, maar mensen vertraagt en sociale interactie stimuleert. Straten worden paden en het strakke verkavelingspatroon wordt doorweven met trage verbindingen naar de kern toe. Parkeren in de verdichtte verkaveling is niet verboden, maar wordt ontmoedigd door een gebrek aan verharde wegen. Aan de rand van de verkaveling worden buurtparkings voorzien die in een verder stadium kunnen doorontwikkelen naar staanplaatsen voor autodelen. Door de verdichting op een zeer kleine schaal - die van de individuele woning - aan te pakken, ontstaat er een dynamiek die eigen is aan de Vlaamse mentaliteit. We zijn meester geworden in het ongebijldeld bricoleren en uitbreiden van onze woningen. Door de organische verdichting van de kernen wordt de eigenheid ook op nationaal niveau versterkt.



Figuur 12: Eindbeeld verdichtingsverkaveling

Conclusie

Dit strategisch project heeft als ambitie het debat te voeren en een onderzoek te doen naar de verschillende potenties van verkavelingen, door het aanreiken van een alternatieve manier van verdichten dan de appartementisering van de linten en dorpen. Een verhaal van onderlinge afhankelijkheid en tijdsaspecten, uit een bezorgdheid rond duurzame stedenbouw. Wat een onbegonnen vraagstuk lijkt, kan met een wisselwerking tussen solide planning en kleine vrijheden aangepakt worden.



Figuur 13: Startbeeld
verdichtingsverkaveling

FIGURENLIJST

- Fig. 1. De verkaveling (Van Gucht, 2017)
pg. 0
- Fig. 2. O v e r z i c h t s m a q u e t t e
Architecturaal Forum Papeye
Aalbeke. (Delmulle, 1992)
pg. 20
- Fig. 3. Inplanting van het project in de
ruimere schaal. (Delmulle, 1992)
pg. 22
- Fig. 4. Perceelsverdeling van het project
ende omtrek van de bouwvolumes.
(Delmulle, 1992)
pg. 22
- Fig. 5. De verschillende identiteiten
van de stadsdelen van Almere
worden verbonden door een
gescheiden busnetwerk.
Openbaar vervoer staat sinds de
ontwikkeling van de meerkernige
stad hoog op het prioriteitenlijstje.
(Van Gucht, 2016)
pg. 24
- Fig. 6. Eén van de unieke (tijdelijke)
gebouwen in de Realiteit:
gestapelde rode containers met
glazen tussenstructuur. (Van
Gucht, 2016)
pg. 25
- Fig. 7. Een volledig zwarte woning met
in de bovenverdiepingen
enkel zenitaal licht: het kan in

- Almere Homeruskwartier. (Van Gucht, 2016)
pg. 27
- Fig. 8. Een visualisatie van het ideaalbeeld van de overheid op de ontwikkeling van Almere Oosterwold: een knip-en-plakwerk van de verschillende identiteiten uit het stedelijke laboratorium dat Almere is. (Van Gucht, 2017)
pg. 29
- Fig. 9. De context van het projectgebied met de verschillende verkavelingen. (Van Gucht, 2017)
pg. 45
- Fig. 10. Letterveldweg 2004 met annotatie. (Van Gucht, 2017)
pg. 48
- Fig. 11. De serre als symbool voor de aantrekkingskracht van het buitengebied en het experimenteren met het kweken van eigen voedsel. (Van Gucht, 2015)
pg. 50
- Fig. 12. Letterveldweg 2017 met annotatie. (Van Gucht, 2017)
pg. 52
- Fig. 13. De relatie van de individuele kamer met de publieke ruimte. De auto is prominent aanwezig in het beeld vanwege de afhankelijkheid in de verkaveling. (Van Gucht, 2016)
pg. 54
- Fig. 14. De landschappelijke idylle in eigen tuin. (Van Gucht, 2015)
pg. 55
- Fig. 15. Fazantenlaan 1974 met annotatie. (Van Gucht, 2017)
pg. 58
- Fig. 16. De waterpartij als onmisbaar element. (Van Gucht, 2017)
pg. 60
- Fig. 17. Fazantenlaan 2017 met annotatie. (Van Gucht, 2017)
pg. 62
- Fig. 18. Kortestraat 1969 met annotatie. (Van Gucht, 2017)
pg. 66
- Fig. 19. De moestuin als steeds wederkerend ideaal. (Van Gucht, 2015)
pg. 68
- Fig. 20. Kortestraat 2017 met annotatie. (Van Gucht, 2017)
pg. 70
- Fig. 21. De nabijheid van sport-en speelruimte speelt in op de doelgroep van de verkavelingen: aanvankelijk vooral jonge

- gezinnen met kinderen. (Van Gucht, 2015)
pg. 72
- Fig.22.Evolutie van het 'gezicht' van de auto: van charmant naar agressief (Van Gucht, 2017)
pg. 73
- Fig.23.Illustratie van de positie van de woning ten opzichte van de publieke ruimte en de natuur. (Van Gucht, 2017)
pg. 74
- Fig.24.Een veilige plaats om kinderen op te laten groeien, blijft één van de belangrijkste motieven van het kiezen van de verkaveling boven de stad. (Van Gucht, 2017)
pg. 75
- Fig. 25.De invloed van reizen op de eigen woning. (Van Gucht, 2016)
pg. 76
- Fig. 26.De fiets en auto kunnen weldegelijk naast elkaar geplaatst worden in de verkaveling, het is kwestie van tijdsgeest. (Van Gucht, 2017)
pg. 78
- Fig.27.Huisje, tuintje... boompje! (Van Gucht, 2017)
pg. 79
- Fig.28.De 3D-scan van een drone als mogelijke onderzoekstool. (Van Gucht, 2017)
pg. 81
- Fig.29.De perceptie van tijd en vergankelijkheid. (Wright, 1993)
pg. 85
- Fig.30.Betonnen afgietsel van een woning als herinnering. (Whiteread, 1993)
pg. 86
- Fig.31.Ingrepen op de verkaveling in de beeldende kunst. (Strange, 2012)
pg. 87
- Fig.32.Typologie en vorm als herinnering na een orkaan. (Drury University, 2014)
pg. 88
- Fig.33.De woning als verplaatsbaar object. (Brittons, 1957)
pg. 89
- Fig.34.De impact van het weghalen van een woning. (Divola 1976/2005)
pg. 90
- Fig.35.Op zoek naar een andere relatie tussen mens en natuur. (Holler & Trockel, 1997)
pg. 91
- Fig.36.De verkaveling van de toekomst? (Dujardin, 2016)
pg. 92
- Fig.37.Stedelijke proporties om kunst beter tot zijn recht te laten komen. (Van Eyck, 2005)

- pg. 93
- Fig.38.Een solide structuur als basis voor ontwikkeling. (Rossi, 1962)
pg. 94
- Fig.39.Groene structuur door de verkaveling. (De Geyter, 2002)
pg. 95
- Fig.40.Letterveldweg: bestaande context en nabije toekomst in plan. (Van Gucht, 2017)
pg. 99
- Fig.41.Letterveldweg: bestaande context en nabije toekomst in maquette. (Van Gucht, 2017)
pg. 101
- Fig.42.Letterveldweg: bestaande context en nabije toekomst in schets met annotatie. (Van Gucht, 2017)
pg. 102
- Fig.43.Letterveldweg: ontwerp via beleidsprincipes, plan. (Van Gucht, 2017)
pg. 105
- Fig.44.Letterveldweg: ontwerp via beleidsprincipes, maquette. (Van Gucht, 2017)
pg. 105
- Fig.45.Letterveldweg: ontwerp via beleidsprincipes, beeld met annotatie. (Van Gucht, 2017)
pg. 106
- Fig.46.Letterveldweg: exploratief ontwerp, plan. (Van Gucht, 2017)
pg. 107
- Fig.47.Letterveldweg: exploratief ontwerp, maquette. (Van Gucht, 2017)
pg. 109
- Fig.48.Letterveldweg: exploratief ontwerp, beeld met annotatie. (Van Gucht, 2017)
pg. 110
- Fig.49.Fazantenlaan: bestaande context en nabije toekomst in plan. (Van Gucht, 2017)
pg. 111
- Fig.50.Fazantenlaan: bestaande context en nabije toekomst in maquette. (Van Gucht, 2017)
pg. 113
- Fig.51.Fazantenlaan: bestaande context en nabije toekomst in beeld met annotatie. (Van Gucht, 2017)
pg. 114
- Fig.52.Fazantenlaan: ontwerp via beleidsprincipes, plan. (Van Gucht, 2017)
pg. 115
- Fig.53.Fazantenlaan: ontwerp via beleidsprincipes, maquette. (Van Gucht, 2017)
pg. 117

Fig.54.Fazantenlaan: ontwerp via beleidsprincipes, beeld met annotatie. (Van Gucht, 2017)
pg. 118

Fig.55.Fazantenlaan: exploratief ontwerp, plan. (Van Gucht, 2017)
pg. 119

Fig.56.Fazantenlaan: exploratief ontwerp, maquette. (Van Gucht, 2017)
pg. 121

Fig. 57.Fazantenlaan: exploratief ontwerp, beeld met annotatie. (Van Gucht, 2017)
pg. 122

Fig.58.Kortestraat: bestaande context en nabije toekomst in plan. (Van Gucht, 2017)
pg. 123

Fig.59.Kortestraat: bestaande context en nabije toekomst in maquette. (Van Gucht, 2017)
pg. 125

Fig.60.Kortestraat: bestaande context en nabije toekomst in beeld met annotatie. (Van Gucht, 2017)
pg. 126

Fig.61.Kortestraat: ontwerp via beleidsprincipes, plan. (Van Gucht, 2017)
pg. 127

Fig.62.Kortestraat: ontwerp via

beleidsprincipes, maquette. (Van Gucht, 2017)
pg. 128-129

Fig.63.Kortestraat: ontwerp via beleidsprincipes, beeld met annotatie. (Van Gucht, 2017)
pg. 130

Fig.64.Kortestraat: exploratief ontwerp, plan. (Van Gucht, 2017)
pg. 131

Fig.65.Kortestraat: exploratief ontwerp, maquette. (Van Gucht, 2017)
pg. 133

Fig.66.Kortestraat: exploratief ontwerp, beeld met annotatie. (Van Gucht, 2017)
pg. 134

BIBLIOGRAFIE

Berg, J., Franke, S. en Reijndorp, A., 2007. *Adolescent Almere Hoe een stad wordt gemaakt*. Rotterdam: NAI Uitgevers.

Braem, R., 1968. *Het lelijkste land ter wereld*. Leuven: Davidsfonds.

Braem, R., 1987. *Het schoonste land ter wereld*. Leuven: Kritak.

Canon van Almere, datum ongekend. *Vrije busbanen*. [online] Beschikbaar via: <http://canonvanalmere.nl/vrije_busbaan/> [Bekeken op 2 juni 2017].

De Blauwe Kamer, 2016. *Almere zoekt zijn identiteit*. [online] Beschikbaar via: <<http://www.blauwekamer.nl/2016/03/31/dossier-almere-zoekt-zijn-identiteit/>> [Bekeken op 2 juni 2017].

De Cauter, L., 2003. *Het kleine Lexicon van het Vlaamse (Architectuur-) Landschap*. Antwerpen: deSingel
ism. Vlaams Bouwmeester en Vlaams Architectuurinstituut.
Buijs, X., 2017. *Verdichting van dichtbij bekeken*. Brussel: Politeia

De Decker, P. en Meeus, B., 2013. *De geest van suburbia*. Antwerpen: Garant.

Dekker, D., 2016. *De betonnen droom, de biografie van de Bijlmer en zijn eigenzinnige bouwmeester*. Steenwijk: Druk Bariet

De Geyter, X., 2002. *After-Sprawl*. Antwerpen: deSingel.

Ferlenga, A., 1999. *Aldo Rossi zijn complete werk*. Milaan: Electa.

Gemeente Almere, 2009. *Draft Strategic Vision Almere 2.0*. [pdf]
Almere. Beschikbaar via: <https://english.almere.nl/fileadmin/files/almere/subsites/english/Draft_strategic_vision_Almere_2.pdf> [Bekeken op 22 December 2016].

Helbich, D., 2013. *Belgian Solutions Volume 1*. Gent: MediuMER.

Höller, C. en Trockel, R., 1997. *A House for Pigs and People*. Keulen: Verlag der Buchhandlung.

Kreuwels, E., 2013. *De Fantasie Dertig jaar (on)gewoon wonen*. Den Haag: ANDO.

Oosterman, A., 1991. *Laboral te Aalbeke Vier muren en een dak*. [pdf]

Aalbeke. Beschikbaar via: <<http://delmulledelmulle.be/pdf/papeye.pdf>> [Bekeken op 2 Juni 2017].

Platvoet, W., 2009. *Almere from above*. Amsterdam: RoVorm Uitgevers

Label Architecture, 2006. *The Beauty of the Ordinary*. Brussel: A16.

Metropoolregio Amsterdam, 2016. *Stedelijke bereikbaarheid Almere*. [online] Beschikbaar via: <<http://www.metropoolregioamsterdam.nl/bereikbaarheid/projecten/stedelijke-bereikbaarheid-almere--fase-1-/>> [Bekeken op 2 juni 2017].

Ruimte Vlaanderen, 2017. *Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen*. [pdf]
Brussel. Beschikbaar via: <<https://issuu.com/vlaanderen-be/docs/ee3bfda4-7b69-4af3-af62-266aa41a9529>> [Bekeken op 22 December 2016].

Strauven, F., 1998. *Aldo Van Eyck The Shape of Relativity*. Amsterdam: Architectura & Natura.

The History Store, 2014. *Almere stad zonder identiteit*. [online] Beschikbaar

via: <<https://historystore.nl/almere-stad-zonder-identiteit/>> [Bekeken op 2 juni 2017].

Van Acker, C. en Vermeersen, K., 1991. *Een architecturaal forum in Aalbeke*. DOMINO, uitgave onbekend, p. 44-51.

Van Gucht, M., 2016. *O5 Back tot he kingdom of the car, but different*. [pdf] Gent.

Venturi, R. en Scott Brown, D., 1984. *A view from the Campidoglio*. New York: Harper & Row.

Werkmaatschappij Almere Oosterwold, 2012. *Almere Oosterwold, Land-Goed voor Initiatieven*. Almere: RRAAM.

