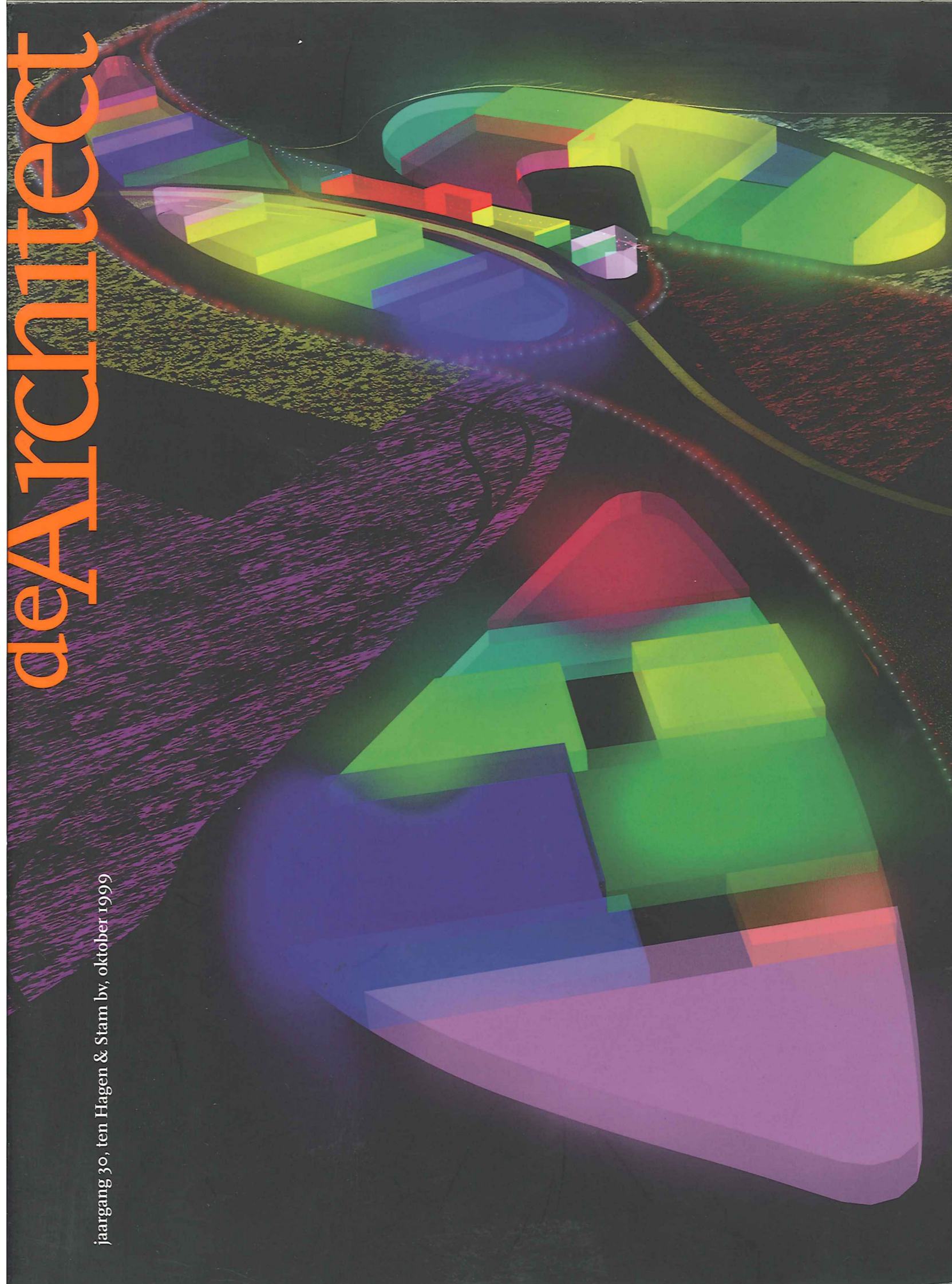


deArchiTect

jaargang 30, ten Hagen & Stam bv, oktober 1999



Niet-vicieuze cirkels *Judenburg-West van One Architecture* Het Amsterdamse bureau One Architecture maakte in een besloten prijsvraag voor een woonbuurt in Judenburg een plan waarin de organisatie van het verkeer en het parkeren de belangrijkste overweging is. Door verkeerscirkels te introduceren is de traditionele hiërarchische opzet van de Siedlung doorbroken en ontstaat een vloeiende overgang van ontsluitingsweg naar woonstraat. Door manipulaties van de rijrichtingen vormen de rotondes een netwerk en ontstaat een positief begrip van verkeer en parkeren in de woonomgeving.

Pnina Avidar

Structuren en systemen van wegen leggen een verbinding tussen tijd en ruimte en vormen het scheppingspotentieel van de architectuur. Deze lineaire connecties tussen plaatsen vormen tevens een schakel tussen het verborgen verleden en de onbekende toekomst. Steden kunnen begrepen worden als een uitkristallisering van een specifieke cultuur van wegen en straten, spoorwegen en luchtcorridors. In hun ontwikkeling zijn steden dan ook aangewezen op distributie-strategieën van mensen, goederen en informatie in ruimte. Dit betekent dat zij afhankelijk zijn van de noodzakelijke, alledaagse vestiging van doelen, drempels, grenzen, plaatsen en wegen. Binnen deze interpretatie van de architectuur zou het onderzoek naar letterlijk alternatieve wegen buitengewone resultaten kunnen opleveren.

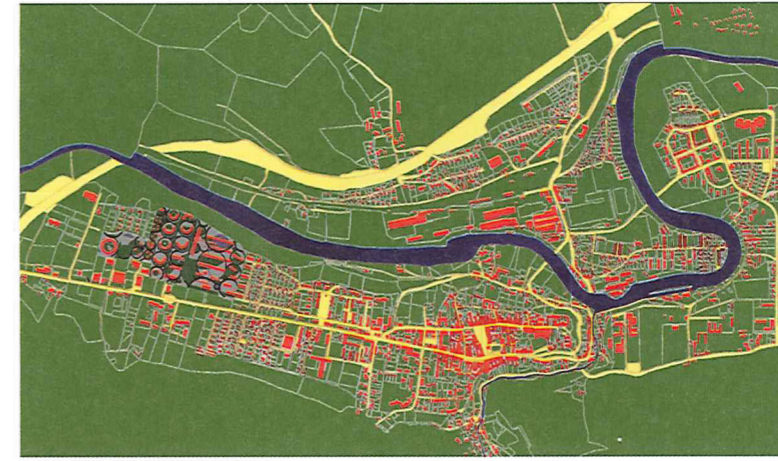
Een dergelijke alternatieve weg is door One Architecture in mei 1998 onderzocht. De stad Judenburg in Oostenrijk nodigde vier architectenbureaus uit voor een stedenbouwkundig ontwerp waarbij de nadruk lag op de organisatie van een nieuw verkeers- en parkeerplan in een nog niet ontwikkeld stadsdeel. Hierbij speelde ook het verlangen mee om het stadsbeeld in deze economisch achteruitlopende stad te veranderen.

In eerste instantie signaleerde One Architecture bij de opdrachtgever een autofobie ('only a parked car is a good car'). Door de ontwerpers is deze fobie letterlijk genomen en omgebogen tot een straatloos ontwerp met een ongelimiteerde

parkeerruimte. In combinatie met de door de gemeente gewenste, 'ongemerkt' hoge dichtheid resulteerde dit in een radicaal geasfalteerde stedelijke ruimte.

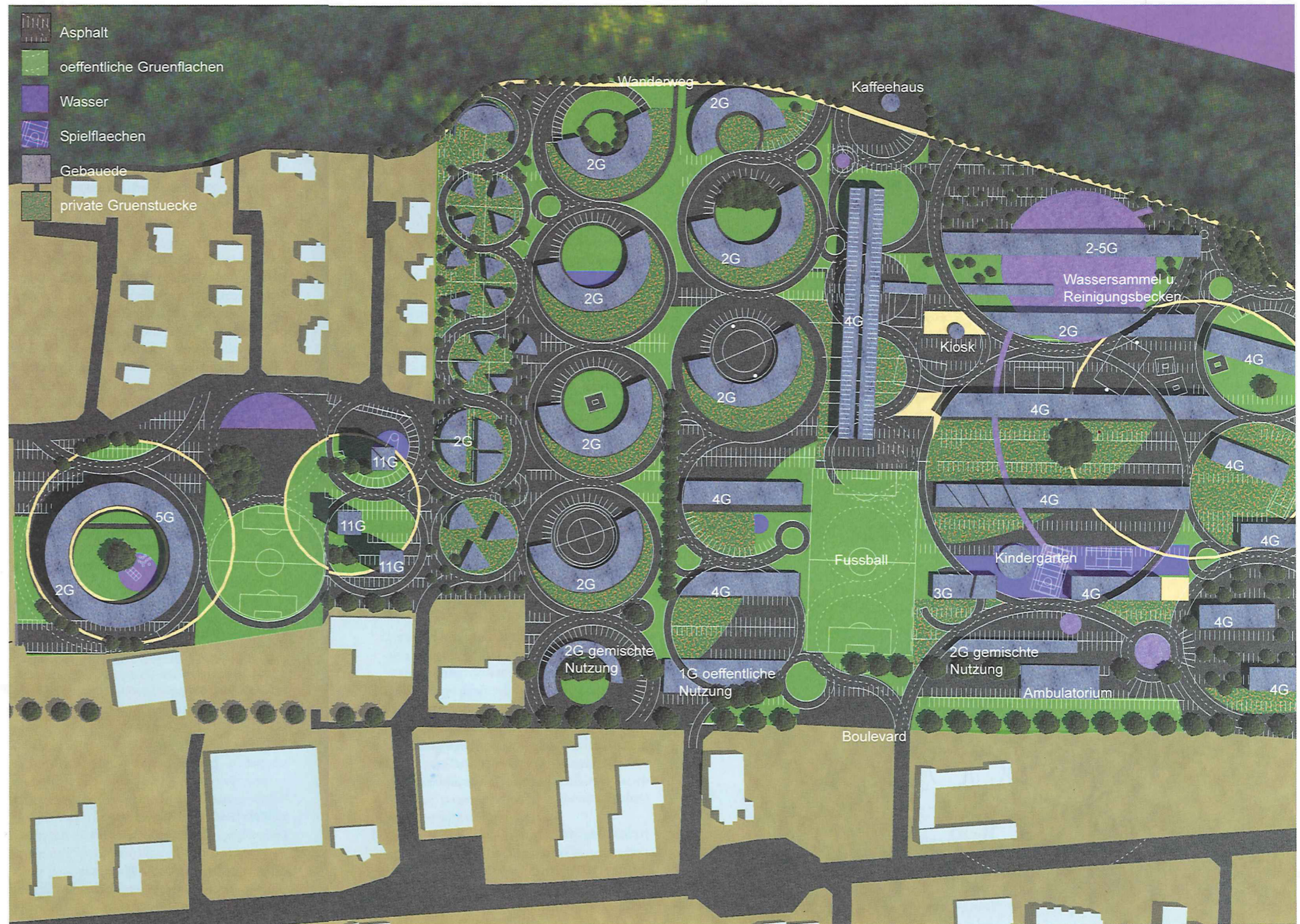
Het ontwerpgebied kent negen verschillende eigenaren, ieder met een kavel loodrecht op de hoofdweg. De wooncapaciteit van het gebied is geschat op 800 sociale woningen, terwijl met een bouwtempo van 30 woningen per jaar aan de reële behoefte kan worden voldaan. Dit betekende automatisch een gefaseerde realisatie, per kavel, gespreid over een lange tijdsperiode. De voor de hand liggende oplossing van de gemeente bestaande uit een hoofdweg gekoppeld aan een opeenvolgend wegstelsel met doodlopende straten, werd door One Architecture te hiërarchisch bevonden. Bovendien zal een dergelijke aanpak zich gezien de lange realisatieperiode nooit kunnen waarmaken en een ongewenst perifeer stadsbeeld opleveren. Om dit te vermijden introduceert het ontwerp een circulaire bewegingsstructuur. Deze structuur heft de hiërarchie op en scheidt tegelijkertijd de mogelijkheid om ieder kavel afzonderlijk te voorzien van een doodlopende straat. Het circulaire verkeerspatroon kenmerkt zich door een hoge graad van veiligheid en optimaliseert de verkeersstromen. Het organiseert, mede door hun gelijke vorm, een vloeiende beweging van een verbindingsstraat naar een doodlopende straat. Dit schema biedt ontelbare bewegingsmogelijkheden per kavel, simpelweg door het aanpassen van de rijrichtingen.

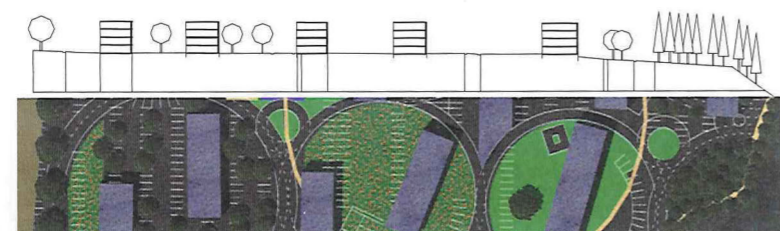
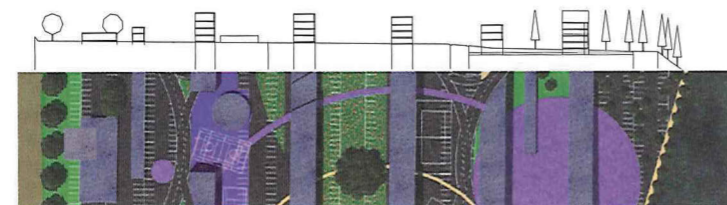
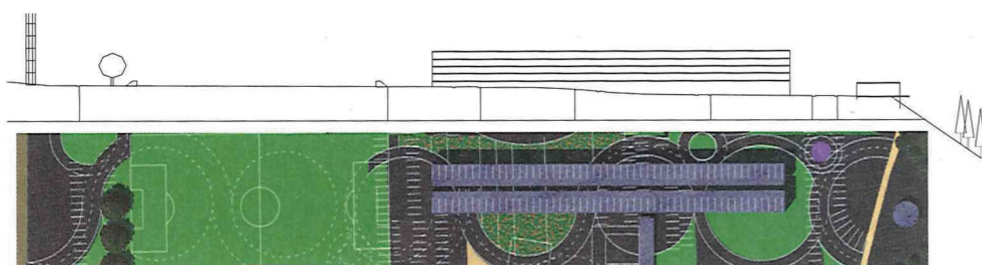
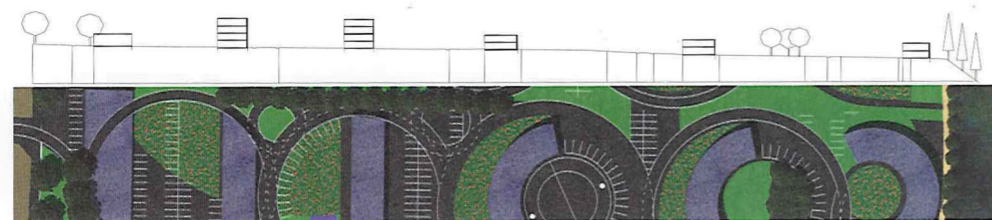
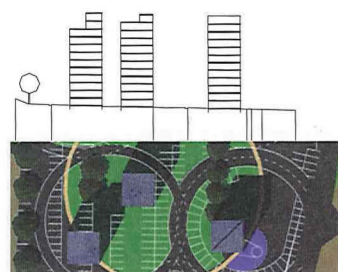
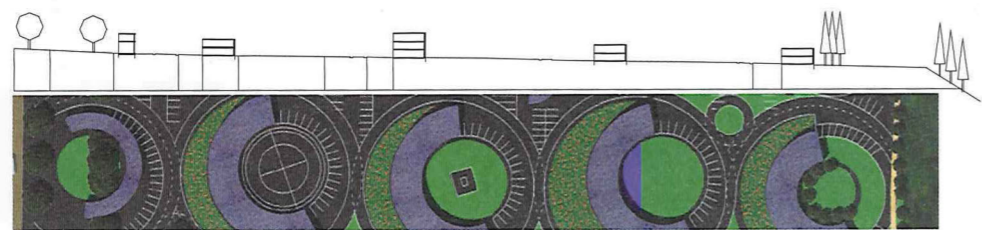
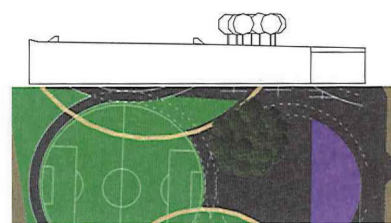
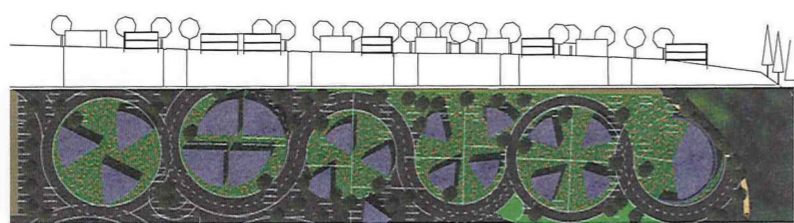
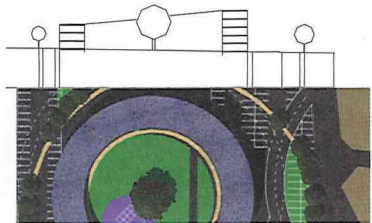
Berekeningen wezen uit dat de kosten op basis van dit ontwerp lager liggen dan bij de gesugge-



linkerpagina onder **Maquette**, foto Michel Boesveld

links **Ligging plangebied in Judenburg** onder **Masterplan Judenburg-West**





linkerpagina

boven De door het asfalt geabsorbeerde warmte zorgt voor een verhoging van de gemiddelde temperatuur en maakt subtropische beplanting mogelijk.

linksboven Op de wijkrotondes wordt het verkeer in een en twee richtingen afgewikkeld.

linksmidden De grondstukken functioneren onafhankelijk van of in relatie tot elkaar.

linksonder Wanneer de wijk als geheel is ontwikkeld, functioneren de rotondes als een netwerk.

boven en rechts Stedebouwkundige studies op basis van manipulaties van dichtheden en verkeersintensiteiten.



reerde lineaire aanpak met 'éénrichtingsverkeer'. Ondanks deze lagere prijs biedt het ontwerp toch een luxueuze uitstraling. De mogelijke verwarring die door het circulaire schema kan ontstaan, wordt vermeden door het loskoppelen van de bebouwingvorm van de circulatievorm. Hiermee introduceren de ontwerpers een 'nieuwe laag' die door haar afwijkende vorm als een oriëntatiesysteem kan functioneren.

De straten krijgen hun vorm na het 'wegschrapen' van de benodigde parkeerplaatsen en het aanbrengen van wegmarkeringen. In principe kan men overal rijden, er bestaan geen straten. De parkeercapaciteit is aanzienlijk vergroot en er is parkeergelegenheid voor vijf auto's per woning. Sportvelden, publieke ruimtes en privé-tuinen zijn op een precieze manier op de meest geschikte plaats in het plan geïntegreerd. Gezien het grote asfaltoppervlak dat doorgetrokken is tot aan de gevels kan men het gebruik van passieve zonne-energie maximaliseren. Uit berekeningen bleek dat de gemiddelde temperatuur zes graden boven de normale temperatuur uitkomt. Hierdoor doet zich de mogelijkheid voor tropische vegetatie te introduceren in deze, normaal gesproken, koudste stad in Oostenrijk.

In de eerste instantie kan het ontwerp van One Architecture zeer banaal overkomen, mede door het gebruik van het cultureel en architectonisch geladen concept van de cirkel (Pantheon, Panopticum). Bij nader inzien ontvouwen de ruimtelijke en planmatige kwaliteiten van het ontwerp zich. In de benadering van One Architecture ligt de nadruk niet op de kwaliteit van het gebouwde als continuïteit, maar juist op de rest-ruimte.

Een benadering die de weg als een primair element beschouwt en er letterlijk fysiek plaats voor maakt. Door deze specifieke verankering van de restruimte vormt het ontwerp voor Judenburg een geslaagde poging om een bewegingsstructuur te maken die de bestaande stad kan bevrijden van een groeiende of opgelegde dwangmatigheid en die tegelijkertijd nieuwe stedelijke condities aanbiedt.

JUDENBERG WEST

Opdrachtgever Gemeente Judenburg,
Architect One Architecture, Projectteam Matthijs Bouw, Joost Meuwissen, Eva Grubbauer, Stefan Bendiks, Emilio Hauer, Hayo Post
Ecologie Schie 2.0