

**URBANISTYKA
I PLANOWANIE
PRZESTRZENNE**

URBAN DESIGN
AND SPATIAL PLANNING

ANNA MIELNIK

Dr inż. arch

Cracow University of Technology

Faculty of Architecture

Institute of Architectural Design

Chair of Housing and Architectural Composition

e-mail: anna.mielnik@pk.edu.pl

IJBURG — W POSZUKIWANIU RÓWNOWAGI

IJBURG — IN SEARCH OF BALANCE

STRESZCZENIE

Celem artykułu jest wskazanie potrzeby przywrócenia racjonalnego podejścia do dzisiejszego planowania urbanistycznego i architektury. Wiele badań i projektów dotyczących współczesnego miasta koncentruje się głównie na różnych rodzajach „nowatorskich” konfiguracji miejskich, które mają poradzić sobie z obecnymi i przyszłymi problemami. Wydaje się jednak, że często brakuje w nich historycznej, kulturowej, psychologicznej i społecznej świadomości. A przecież postrzeganie i rozumienie miasta opiera się głównie na jego obrazach, wspomnieniach i konotacjach z przeszłości. Wciąż podejmowane są próby zbliżenia się do racjonalnej równowagi między starym a nowym, tradycyjnym a nowoczesnym, formą a funkcją, pięknem a postępowymi aspektami miasta. Tekst stanowi studium przypadku dzielnicy Amsterdamu — IJburg — jako przykładu dużego przedsięwzięcia, który może ułatwić omówienie roli i potencjału tkwiącego w tradycyjnej typologii urbanistycznej i architektonicznej, pomocnego w procesie tworzenia nowych układów miejskich. Wnioski przedstawione w tekście, oparte na analizowanym projekcie dzielnicy IJburg, koncentrują się na wskazaniu typów urbanistycznych i architektonicznych z przeszłości jako narzędzi projektowych, które wciąż mogą zapewniać niezwykle twórcze i instrumentalne możliwości oraz funkcjonować jako nośniki znaczenia i tożsamości kulturowej.

Słowa kluczowe: typologia architektoniczna i urbanistyczna, IJburg, miasto racjonalne

ABSTRACT

The purpose of the text is to highlight the need to reinstate the rational attitude towards contemporary city planning and architecture. A number of studies and projects about the city today are focused mainly on different types of transformations, leading to “cutting-edge” urban configurations that would ultimately deal with current and future problems. However, these often seem to lack traditional, cultural, psychological and social awareness. And yet, human perception and comprehension of the city is mainly based on its traditional images, memories and connotations. There are still some attempts made to approach a rational balance between old and new, traditional and modern, of purely formal and purely functional, of beautiful and progressive aspects of the city. This text carries out a case study of the IJburg district of Amsterdam as a splendid example of contemporary development, that may help in discussion of the role and critical potential of traditional urban building typology in the transformation process of cities and territories, that lead to new urban configurations. The conclusions presented in this text, based on analysis of the project of IJburg, focuses on the use of urban and architectural types, from the past, as design tools that can still provide extraordinary, creative and instrumental possibilities, acting as carriers of cultural meaning and identity.

Key words: architectural and urban typology, IJburg, rational city

1. WSTĘP

Współcześnie silny indywidualizm architektów, eklektyczne i futurystyczne trendy (na które wpływa rozwój technologii cyfrowych, nowych materiałów i technik budowlanych) wydają się odciągać architekturę i urbanistykę od jej historycznych

korzeni i świadomości kulturowej, skłaniając się ku wyrażaniu asertywności i powierzchowności konsumpcjonizmu lub wizjom nieznanego jutra. Podejście wynikające z przyczyn czysto komercyjnych prowadzi do wyborów, które mają na celu zwrócenie uwagi klienta (poprzez „star-architecture”, budynki-ikony) bądź powodują ograniczanie

się do przeciętności w projektowaniu. Wizerunkom nowych miast lub ich fragmentów zdaje się dziś coraz częściej brakować określonej tożsamości.

Jednocześnie popularna idea pięknych i dobrych do życia miast jest stale wiązana z dziewiętnastowiecznymi, a nawet starszymi obrazami i koncepcjami. Stwierdzenie Alana Colquhouna z lat 70. XX wieku wydaje się być w tym względzie wciąż aktualne: *W dużej mierze wyobrażenia o przyjemnym i znaczącym otoczeniu miejskim opierają się na naszym realnym doświadczeniu życia i pracy wśród budynków i struktur miejskich z przeszłości* (Colquhoun, 1986, s. 83). Pojawiają się jednak obawy, że „stare” kryteria estetyki nie przystają już do problemów współczesnego planowania miast. Estetyka miasta pięknego, przyjemnego, wywołującego wiele wspomnień i otwierającego możliwości utożsamiania się z nim, wydaje się zbyt subiektywna, by stanowić naczelną zasadę planowania urbanistycznego (Tschumi, Cheng, 2003, s. 11). Estetyka, która nie jest w stanie nadążyć za potrzebami środowiskowymi, społecznymi, ekonomicznymi, komunikacyjnymi, stwarza dylematy i problemy w niezrównoważonym dzisiejszym świecie. Możemy zadać pytanie, czy w ogóle można przezwyciężyć tę sprzeczność w estetyce?

W ciągu ostatnich 50 lat obszary miejskie zostały włączone w burzliwy proces transformacji, a warunki urbanistyczne wciąż gwałtownie się zmieniają. Konieczne transformacje tradycyjnego miasta, a także formy ekspansji peryferyjnej i nowe infrastruktury techniczne kształtują współczesny krajobraz miejski. Kluczowe znaczenie mają takie kwestie, jak: mobilność, gospodarka naturalna, gospodarka wodna, zużycie energii i przestrzeń publiczna (Gameren, Riedijk, 2014, s. 11). Wiele badań i projektów dotyczących miasta koncentruje się głównie na różnych rodzajach przekształceń prowadzących do „nowatorskich” konfiguracji urbanistycznych, które mają poradzić sobie z obecnymi i przyszłymi problemami. Wydaje się jednak, że w wielu tych projektach zapomniano o człowieku, którego postrzeganie i rozumienie miasta opiera się na przeszłości. Należy pamiętać, że fundamentalne potrzeby ludzkie i oczekiwania wobec warunków miejskich nie zmieniły się tak bardzo, jak zmienił się obraz miasta i jego architektury.

Coraz częściej mamy do czynienia z semantyczną pustką miast, które nie oferują już ludzkiej skali i tracą poczucie konkretnej, czytelnej, kompleksowej i możliwej do wyobrażenia przestrzeni miejskiej i jej tożsamości. Niektóre dzisiejsze rozwiązania mogą być nawet postrzegane jako wysoce irracjonalne i antymiejskie. Jak wyraźnie stwierdza Dariusz Kozłowski: *Miasto zapamiętane umarło: miasto gęstych, czytelnych architektonicznie i psy-*

chologicznie przestrzeni. Kompozycja została zastąpiona zabudową, zgodnie z grą ekonomiczną, ułomnie korygowaną według nostalgicznych intencji. Zwarta przestrzeń miasta, pozwalająca identyfikować się z nią mieszkańcowi, podróżnemu skończyła się. Rozprzestrzenia się amorficzny twór swobodnie zabudowanego terenu (Kozłowski, 2004, s. 41).

W drugiej połowie XX wieku podjęto pewne, inne niż modernistyczne, próby zmierzenia się ze współczesnym miastem. Racjoniści — tacy jak Aldo Rossi — szukali rozwiązań, które mogłyby pomóc odzyskać równowagę w planowaniu urbanistycznym. Rossi sugerował, że nasza wiedza o tym, co w mieście jest uważane za piękne lub brzydkie, opiera się na naszej pamięci o jego dawnych formach, ponieważ bez uznania ciągłości znaczenia kulturowego nie jest możliwy żaden osąd estetyczny (Colquhoun, 1986, s. 97). Racjoniści uznawali determinant historyczny za wciąż ważny i wierzyli w znaczenia wpisane w typologię tradycyjnego miasta. Prowadzili poszukiwania poprzez czasy i kultury, by znaleźć wzorce przestrzenne i kompozycyjne, które przemawiają poprzez analogię. Léon Krier doszedł do podobnych wniosków po porównaniu struktur przestrzennych tradycyjnych miast ze strukturami przestrzennymi miast współczesnych. Postrzegał historię architektury i kultury miasta jako historię typów: typów osiedli, typów przestrzeni (publicznych i prywatnych), rodzajów budynków i konstrukcji (Krier, 1978, s. 269). Dariusz Kozłowski opisuje miasto jako zbiór „rzeczy architektonicznych”. Ale zanim można je nazwać teatrem, pałacem lub świątynią, trzeba ustalić rządzące przestrzenią linie, płaszczyzny i bryły. Kozłowski przywołuje tradycję miasta opartą na formach: „ulic” — czytelnej przestrzeni spotkań ludzi, „domów” w ciągach pierzei — prawdziwych schronień, „kwartałów” — przestrzeni zewnętrznych i ukrytych wewnątrz (Kozłowski, 2004, s. 51). Można to uznać za próbę przywrócenia racjonalnego podejścia do planowania i architektury miasta.

Termin „racjonalność”, oznaczający pewną właściwość myślenia, działania, sprowadza się do celowości i sensowności. Wydaje się, że planowanie urbanistyczne (skłaniające się ku uniwersalnym i intersubiektywnym rozwiązaniom) szczególnie powinno preferować zakorzenienie w racjonalności. Jednak wiele przykładów urbanistyki i architektury z przeszłości i teraźniejszości budzi pytanie o zasadność przyjętych rozwiązań. Takie rozwiązania skłaniające się ku formalizmowi, strukturalizmowi, funkcjonalizmowi, w których równowaga została utracona, znajdują się poza kategorią racjonalności. Wiele przykładów przekracza granicę racjonalności, stawiając pytania o sens ich funkcjonalnych, technicznych i for-

malnych rozwiązań, podczas gdy inne trzymają się idei racjonalności i nie tracą z oczu prawdziwego celu.

Co dzisiaj rozumiemy przez pojęcie „racjonalne miasto”? Chcielibyśmy powiedzieć, że takie miasto powinno opierać się na równowadze. Równowadze między przeszłością a teraźniejszością, między tradycją a świadomością współczesności, między piękną formą a funkcjonalnością, między analogią a kreatywnością, między porządkiem a różnorodnością. Według Dicka van Gamerena i Michiela Riedijka: *Nie powinniśmy kopiować, ale ostrożnie poruszać się między wiedzą historyczną a współczesnymi zagadnieniami, aby przewidzieć i skonstruować świetlaną przyszłość* (Gameren, Riedijk, 2014, s. 11).

Tekst stanowi studium przypadku nowej dzielnicy Amsterdamu — IJburga — jako przykładu współczesnego przedsięwzięcia urbanistycznego, który może pomóc w omówieniu roli i krytycznego potencjału tkwiącego w tradycyjnej typologii urbanistycznej i architektonicznej, przydatnego w procesie tworzenia nowych układów miejskich. Wnioski przedstawione w tekście, oparte na analizowanym projekcie dzielnicy IJburg, koncentrują się na wskazaniu typów urbanistycznych i architektonicznych z przeszłości jako narzędzi projektowych, które wciąż mogą zapewniać niezwykle twórcze i instrumentalne możliwości oraz funkcjonować jako nośniki znaczenia i tożsamości kulturowej.

2. IJBURG

Przejawy racjonalnego podejścia do urbanistyki możemy dzisiaj znaleźć w nowo utworzonej dzielnicy Amsterdamu — IJburgu. Jest to założenie urbanistyczne, które nie ma żadnych bezpośrednich historycznych ani materialnych podwalin związanych z miejscem powstania, nie stanowi bezpośredniej kontynuacji, uzupełnienia tkanki miejskiej Amsterdamu. Wydaje się to, we współczesnej gęsto zabudowanej Europie, naprawdę wyjątkowe. Oczywiście bliskość Starego Amsterdamu pozostaje ważnym kontekstem. Z jednej strony wydaje się, że łatwiej jest stworzyć „miasto idealne” od podstaw, ale z drugiej, przy takim braku bezpośredniego kontekstu, zawsze istnieje niebezpieczeństwo stworzenia miasta bez świadomości tradycji, bez czytelnej tożsamości i miejskiego ducha.

Projekt i realizacja dzielnicy IJburg stanowi jednak przykład próby zachowania racjonalnej równowagi między starym a nowym, między formalnymi a funkcjonalnymi aspektami miasta. Zauważalny jest tu zamysł stworzenia intymnego związku z „tradycją miasta” i „uniwersalnymi wartościami” w architekturze i urbanistyce. IJburg stanowi dzielnicę

Amsterdamu o miejskim charakterze, zapewniającą korzyści wynikające z nowej architektury, infrastruktury, łatwego dostępu do terenów zielonych.

W latach 80. XX wieku zarówno Amsterdam, jak i inne miasta Holandii nie mogły już zapewnić wystarczającej liczby mieszkań, aby utrzymać populację mieszkańców w swoich granicach. Jednocześnie potencjał rozwoju przestrzennego Amsterdamu był już skrajnie ograniczony. Aby poradzić sobie z niedoborem mieszkań, niektóre interwencje planistyczne koncentrowano na obszarach w pobliżu wody na obrzeżach miast, ponieważ był to jedyny możliwy kierunek ekspansji w regionie.

Niektóre lokalizacje stały się częścią ambitnego programu VINEX¹, mającego na celu tworzenie dzielnic o wysokim standardzie i gęstej zabudowie, dobrze połączonych komunikacją miejską z miejscami pracy i usługami. Program ustanowił szereg zasad, które miały mieć wpływ na holenderskie planowanie urbanistyczne, takich jak: określenie zasad zwartej gęstości zabudowy (o minimalnej gęstości zabudowy wynoszącej 30 mieszkań na hektar lub wyższą), mobilność silnie związana z publicznym transportem oraz duża różnorodność typów budynków (Pierini, 2018, s. 143). To holistyczne podejście miało zapewnić miejski charakter nowych przedmieść i wprowadzić do ich układu pożądaną różnorodność. Działania przewidziane w programie VINEX obejmowały restrukturyzację miejskich obszarów Amsterdamu, Rotterdamu, Hagi oraz innych, mniejszych ośrodków. Wśród osiągnięć programu była — przeprowadzona na dużą skalę — rekultywacja terenu dla nowej dzielnicy mieszkaniowej we wschodniej części Amsterdamu. Po referendum w 1997 roku ogromny projekt urbanistyczny IJburg został zatwierdzony do budowy.

¹ W 1994 roku holenderskie Ministerstwo Mieszkalnictwa, Planowania Przestrzennego i Środowiska opublikowało suplement do czwartego raportu dotyczącego planowania przestrzennego (Fourth Report on Spatial Planning Extra). Dokument ten stał się znany pod holenderskim skrótowcem VINEX (Vierde Nota Ruimtelijke Ordering Extra). Aby umożliwić spójność rozwoju, rząd wyznaczył 25 regionów miejskich, w których wzrost powinien nastąpić w latach 1995–2005. Program był zgodny z zasadami zwartej urbanizacji, wymagał, aby najpierw budowano mieszkania w istniejących miastach, a nie na obrzeżach miast, a dopiero potem — jeśli nie było to możliwe — dalej. Władze lokalne odegrały aktywną rolę zarówno w uruchamianiu planów zagospodarowania, jak i zapewnianiu infrastruktury. Projekt VINEX zakończył erę krajowej polityki odgórnego planowania, umożliwiając większe zaangażowanie wolnego rynku w tym zakresie (patrz: Mensink, Hoeven, 2017, s. 135–141).

Nowa dzielnica mieszkaniowa IJburg (18 000 mieszkań, 45 000 mieszkańców, 12 000 nowych miejsc pracy) miała zostać zbudowana na swobodnym w układzie archipelagu sztucznych wysp (finalnie 10) na jeziorze IJmeer (il. 1). Projekt nowo powstałych wysp miał kontynuować holenderską tradycję „wyrwania” ziemi morzu i wznoszenia na niej zabudowy. Planowano go realizować etapami. Najpierw powstały wyspy Steigereiland i Haveneiland. Drugi etap rozpoczął się utworzeniem wyspy Centrumeiland (pod koniec 2013 roku, ze względu na spowolnienie gospodarcze i problemy związane z ochroną środowiska; jej zabudowa nie została jeszcze zakończona). W 2001 roku ukończono pierwszy budynek na Haveneiland West². W 2002 roku przybyli pierwsi mieszkańcy.

Podczas gdy układ archipelagu jako całości jest dość nieregularny, każda z wysp ma prostą, geometryczną strukturę. Całe przedsięwzięcie zostało określone przez bardzo szczegółowy plan zagospodarowania (autorstwa Palmboom i Vanden Bout, 1995), którego realizacja była ściśle kontrolowana. Niemniej jednak w jego ramach pozostawiono miejsce na zrównoważoną elastyczność przewidzianą dla projektów szczegółowych, podejmowanych przez różne zespoły architektów³. Schemat urbanistyczny oparty jest na neutralnym rastrze prostokątnych kwartałów miejskich, prostoliniowych ulic, pasów zieleni i systemu dróg wodnych o różnej szerokości. Powstał w oparciu o badania wzorów, odległości i ogólnego charakteru centrum Amsterdamu. Architektura w obrębie pól siatki urbanistycznej nie została narzucona, co pozwoliło na bogatą różnorodność form. Chociaż regularny podział działek jest tradycyjny dla holenderskiego planowania, tutaj można znaleźć zróżnicowaną interpretację historycznego systemu kwartału miejskiego. Odrodzenie kwartału miejskiego jest wzbogacone różnorodnością języka i wyborem typologii przełamujących niepożądaną monotonię.

Główna ulica — IJburglaan wraz z IJtram i bulwarem wzdłuż zatoki — stanowi szkielet struktury urbanistycznej. Chodziło o to, aby ta szeroka i prosta arteria stała się dobrze wykorzystywaną przestrze-

nią publiczną, przeznaczoną głównie dla pieszych, a nie tylko dla samochodów (il. 2). Wiele skrzyżowań tworzy wizualne połączenia między nabrzeżami wysp. Dominacja wody gwarantuje otwarte widoki i otwartość przestrzenną. Silnie podkreślono typowy, miejski charakter ulic. Z kolei kwartały zabudowy są wystarczająco duże, aby stworzyć wewnętrzny świat z dziedzińcami („hofjes” — jak w historycznym centrum Amsterdamu) i ogrodami, które zapewniają intymność, ciszę i bezpieczeństwo w kontraście do długich ulic i odległych widoków. Wiele kwartałów jest przeciętych przez kanały, z półprywatnymi przestrzeniami skierowanymi w stronę wody (il. 3, 4). Niektóre części miasta wydają się wznosić bezpośrednio z wody, tworząc niepowtarzalne widoki. W IJburgu większość budynków zaprojektowano tak, by był z nich widok na otaczające kanały, baseny i jezioro (il. 5).

Skondensowana sieć komunikacyjna pozwala na szereg powiązań między brzegami, pomostami, mostami i budynkami oraz sprawia, że ten czytelny, sztywny schemat jest bardziej przyjazny dla użytkownika. Gęsta sieć ulic pomaga uniknąć formalnej i funkcjonalnej monotonii i zapewnia schematowi ludzką skalę. Sztywny plan ulicy daje jednak miejsce dla wielu odmian typologicznych i architektonicznych. Każdy blok miejski jest utrzymany w ramie urbanistycznej, ale w tej ramie istnieje duży stopień zróżnicowania pod względem aranżacji fasady oraz wyboru kolorów i użytych materiałów. To łamie monotonię architektoniczną, którą tak ścisły, ortogonalny układ urbanistyczny może sugerować. Założeniem programu VINEX było, by nowo powstałe dzielnice nie stały się synonimem nudnych i nieokreślonych obszarów podmiejskich.

Budynki mieszkalne w IJburgu są zróżnicowane pod względem typów — uwzględniono budynki wysokie, średnie i niskie, kamienice, domy szeregowo i jednorodzinne. Zapewniono wszystkie formy użytkowania nieruchomości — od mieszkań socjalnych, poprzez mieszkania na wynajem po umiarkowanych cenach, ekskluzywne mieszkania, po własnościowe domy jednorodzinne. Około 30% mieszkań zaplanowano jako własność prywatną, 30% — czynszowe socjalne, 30% — czynszowe dla mieszkańców o średnim dochodzie⁴. Zapewnienie pełnego spektrum miało tworzyć zróżnicowane środowisko mieszkaniowe. Miało pomóc także uniknąć selektywności demograficznej. Duża gęstość

² Haveneiland — największa wyspa dzielnicy IJburg, powstała w pierwszym etapie realizacji projektu. Wyspa składa się z części wschodniej i zachodniej. Steigereiland (the North, South and Water) jest pierwszą wyspą, na którą trafia się przejeżdżając przez most Enneüs Heermabrug, łączący archipelag z lądem. Rieteiland Oost, Grote Rieteiland i Kleine Rieteiland razem tworzą Rieteilanden. Wyspy leżą między Diemerpark i Haveneiland.

³ Na przykład de Architekten Cie., Claus en Kaan Architecten, Baumschlager & Eberle, WMX Architects.

⁴ W niektórych budynkach obok mieszkań własnościowych są też mieszkania przeznaczone na wynajem, socjalne oraz dla osób wymagających wsparcia.

zabudowy⁵ wpisuje się w silnie miejską kulturę Amsterdamu i nadaje dzielnicy charakter jednorodnego ciągłego miasta (Palmbloom, 2010, s. 67–68). Z drugiej strony obszary o niskiej intensywności zabudowy na obrzeżach mają charakter bardziej podmiejski.

IJburg został zaplanowany jako samodzielna dzielnica z własnymi obiektami komunalnymi, sklepami, biurami (il. 6) i szkołami, terenami sportowymi, parkami, restauracjami, barami, plażami, portem jachtowym i różnymi nowymi obszarami przyrodniczymi. Funkcje usługowe, a także sektory biurowe są rozdzielane między budynki mieszkalne, a nawet mieszane z budynkami, unikając podziału na strefy. Przeważające w układzie obszary mieszkalne są uzupełniane przez obiekty pełniące różnicowane funkcje.

Filozofia projektowania dzielnicy IJburg polegała na pozostaniu „a-guest-in-the-water”, aby zaspokoić zarówno interesy ludzi, jak i świata przyrody. To wrażliwe ekologicznie podejście spowodowało wysoki poziom interakcji z otaczającą wodą i przyrodą oraz zminimalizowało wpływ na środowisko. Integracja z naturalnymi właściwościami brzegów, jezior, kanałów została umiejętnie wykorzystana, aby zapewnić dobre relacje między miastem a wodą. Zapewnia to mieszkańcom najlepsze aspekty życia w mieście, a jednocześnie na jego obrzeżach, blisko natury (il. 7). W IJburgu, podobnie jak w innych projektach VINEX, skoncentrowano się na ograniczeniu potrzeby użycia samochodów. Umieszczenie zabudowy miejskiej tuż obok istniejącego miasta, z dobrymi połączeniami transportem publicznym, sprzyja poruszaniu się pieszo i na rowerach po terenie dzielnicy. W obrębie bloków mieszkalnych znajduje się szereg podziemnych garaży, dzięki którym dziedzińce mogą być wolne od aut, ciche i przeznaczone wyłącznie dla pieszych.

VINEX skupił się na stworzeniu dzielnic o wyraźnej, odrębnej tożsamości. Wyspy różnią się pod względem formalnym, funkcjonalnym i gęstości zabudowy. Każda z nich jest podzielona na mniejsze obszary o odmiennej specyfice i atmosferze. Ideą projektu było zapewnienie zróżnicowanego przeznaczenia terenów i mieszanej estetyki, umożliwiającej różne sposoby zamieszkania. Niektóre obszary mają bardziej otwarty charakter miejski — wysokie budynki, kwartały, miejskie wille, nadmorskie promenady i fasady opadające bezpośrednio do wody (Haveneiland). Obszar ten został

zaprojektowany jako nowa wersja historycznego Starego Amsterdamu z zamkniętymi, prostokątnymi kwartałami mieszkalnymi, poprzedzianymi siecią kanałów. Plan urbanistyczny przywołuje tu wspomnienia z przeszłości. Istnieje również bardziej introwertyczny obszar o średniej gęstości zabudowy, z czteropiętrowymi kamienicami oraz małymi, wąskimi uliczkami (il. 8) (Steigereiland). Kamienice o podobnej kubaturze i wysokości, dostosowane do linii zabudowy, reprezentują jednak mieszaną stylów architektonicznych, materiałów i kolorów. Swawolność formalna połączona tutaj ze spokojnym rygiem tworzy niepowtarzalny krajobraz. Powstał także teren z szeregowcami i dwukondygnacyjnymi budynkami tarasowymi (il. 9). Istnieje również szereg indywidualnie zaprojektowanych, samodzielnych, wolno stojących domów jednorodzinnych (Rieteland) (il. 10). Różnorodność typologii mieszkań jest uzupełniana przez hybrydowe typy budynków (hala sportowa z budynkiem mieszkalnym, blok mieszkalny z zabudową szeregową — IJburg 23) oraz innowacyjnych typologii, jak osiedle pływających domów⁶ (Architectenbureau Marlies Rohmer, 2011) (il. 11). Niektóre obszary — głównie te z naturalnym środowiskiem, zróżnicowanymi liniami brzegowymi i planowaną zielenią — nabierają bardziej luźnego, organicznego charakteru. Takie podejście zapewniło dzielnicy zróżnicowany krajobraz miejski i podmiejski.

Ten układ urbanistyczny można uznać za konwencjonalny, lecz w jego ramach jest miejsce na niezwykłą architekturę. Przykładem budynku silnie nawiązującego do tradycyjnej morfologii i architektury miasta jest Solids (il. 12), projektu Baumschlagger & Eberle (2011). Solids, bardzo wyeksponowany, narożny budynek z zegarem, znajduje się „przy wejściu/wjeździe” na największą z wysp. Jest akcentem wizualnym — dominantą miejską. Zaczyna tkankę miejską, nadaje jej miejski charakter i tworzy — a nawet narzuca — atmosferę tego miejsca. Twórcy zdecydowali, że budynek ma mieć charakter przypominający tradycyjne miejskie biurowce i eleganckie kamienice z kolumnadami, uporządkowaną dystrybucją okien, balkonów, efektowną kamienną okładziną elewacyjną i starannymi detalami. Natomiast wewnątrz budynku, z otwartymi planami, jest radykalnie uproszczone, umożliwiając dowolny podział przestrzeni, a tym samym — zapewniając funkcjonalną elastyczność. Nazwa Solid odzwier-

⁵ IJburg ma średnią gęstość zabudowy wynoszącą 28 mieszkań na hektar, Haveneiland West i Steigereiland Noord — 70 mieszkań na hektar.

⁶ Łodzie mieszkalne, pływające hotele i restauracje są popularnym widokiem w holenderskich miastach, ale zawsze są to pojedyncze jednostki i bardziej przypominają łodzie niż domy.

ciedla silny charakter budynku i specyficzny rodzaj funkcjonalności (elastyczność ma zapewnić solidność funkcjonalności).

Kolejnym, wyjątkowym budynkiem, który można uznać nawet za znak rozpoznawczy dzielnicy, jest Witte Kaap (projektu Claus en Kaan Architecten, 2003). Ten 2–7-kondygnacyjny kompleks mieszkaniowy z lokalami handlowymi, wzniesiony na trójkątnej działce położonej na dalekim krańcu wyspy Haveneiland, często jest porównywany do statku wycieczkowego. Elewacje pomalowane na biało i zaokrąglone formy przywodzą na myśl marynistyczną atmosferę budynków w stylu art déco (il. 13).

Jak widać IJburg został — z jednej strony — zaprojektowany jako bardzo niezależna dzielnica, z drugiej zaś — jako kontynuacja Amsterdamu. Stworzono dzielnicę, która unika skojarzeń z typowym osiedlem o nudnym, podmiejskim charakterze.

IJburg (w przeciwieństwie do starszych dzielnic Amsterdamu) nie może spojrzeć wstecz na bogatą przeszłość i wspólne doświadczenia, które mogą pomóc w określeniu jego lokalnego charakteru i tożsamości. Wykorzystanie wartości tradycyjnych rozwiązań urbanistycznych i rozpoznawalnych typów budynków może być postrzegane jako próba zastąpienia tego braku kontekstu historycznego. Być może dlatego IJburg powstał jako połączenie starego (typologie urbanistyczne i architektoniczne) i nowego (formy, materiały, infrastruktura); tradycyjny schemat z nowoczesnym wypełnieniem.

Jak pisze Wade Graham we wstępie do książki „Miasta wyśnione. Siedem wizji urbanistycznych, które kształtują nasz świat”: *Kiedy sny o architekturze się spełniają, zawsze pojawiają się nieprzewidziane konsekwencje* (Graham, 2016, s. 7). Architektura oparta na konceptualnych podstawach może odsunąć się od realiów codziennego życia miejskiego i społecznego. Typowe dla nowego założenia miejskiego, takiego jak IJburg, jest to, że cały projekt jest odgórnie, teoretycznie zaprojektowany i w tym procesie nic nie jest pozostawione przypadkowi. To nadmierne planowanie stoi w sprzeczności ze sposobem, w jaki ludzie wspólnie określają wykorzystanie i tożsamość swojej okolicy i miasta oraz tworzą jego społeczności. Elementy, takie jak historia (społeczna i jednostkowa), opowieści i życie codzienne muszą kształtować się samoistnie i nie mogą zostać zaplanowane na desce kreślarskiej ani wykreowane przez inżyniera (van Heeswijk, 2005).

Aby pomóc zmniejszyć napięcie między społecznościami zaplanowanymi w „inżynierii społecznej” a spontanicznie powstałymi społecznościami, w jednym z pierwszych bloków, które zbudowano w IJburgu, powstał Blue House. Służył od 2005 do

2009 roku jako centrum badań oraz działań artystycznych i kulturalnych, oferując platformę do obserwowania jak kształtuje się dzielnica oraz jak ludzie wykorzystują, zawłaszczają i zmieniają przestrzeń publiczną. W ramach tego projektu artystycznego zaproponowano między innymi, aby uwzględnić w procesie projektowania niektóre niezdefiniowane przestrzenie do użytku tymczasowego i dać czas na zbadanie opcji przed podjęciem ostatecznych decyzji, jak najlepiej określić ich przeznaczenie i kształt w odpowiedzi na potrzeby nowej społeczności.

Pod patronatem The Blue House zostały zrealizowane projekty o różnorodnym charakterze. W ciągu czterech lat zaproszono do zamieszkania i pracy w tym domu, przez okres do sześciu miesięcy, artystów, architektów, myślicieli, działaczy społecznych, pisarzy i naukowców różnych narodowości. Jeanne van Heeswijk — artystka i jedna z kuratorek tego artystycznego projektu — określiła działania podjęte przez rezydentów jako aktywny dialog ze sobą, ze swoimi współmieszkańcami oraz ze społeczeństwem. Celem było ustanowienie powiązań między światem wewnętrznym (ich świat) i zewnętrznym (kształtujący się IJburg oraz reszta świata), a tym samym stać się współautorami genezy i procesu tworzenia się historii dzielnicy (Neill, 2012).

Innym interesującym sposobem radzenia sobie z potencjalnie zagrażającym brakiem tożsamości i wspólnotowości może być przykład budynku mieszkalnego z 71 lokalami mieszkalnymi pod wynajem i 10 własnościowymi na wyspie Steigereiland. Block 128 (DP6 Architectuurstudio, 2006) powstał w wyniku wysoce interakcyjnego procesu projektowego, w którym brali udział zespół architektoniczny, klient i przyszli mieszkańcy. Mieszkańcy aktywnie uczestniczyli w różnych etapach projektowania budynków i poszczególnych mieszkań, określali aranżację przestrzeni wewnętrznych, a także kształt fasady. Byli zaangażowani od samego początku: w wybór architekta i udział w szeregu warsztatów, których wyniki zostały włączone do ostatecznego projektu. W efekcie z różnych możliwości i preferencji wybrano 45 różnych typów mieszkań. Ten projekt zdołał stworzyć już na etapie projektowania poczucie wspólnoty, spowodował, że ludzie z różnych środowisk otwarcie współpracowali i poznawali się poprzez projektowanie (il. 14). Takie podejście jest zgodne z poglądem Jane Jacobs, która tak krytykowała fałszywy ład w mieście: *Powierzchniowo zróżnicowana architektura ma sprawiać pozory różnorodności, lecz tylko autentyczne zróżnicowanie ekonomiczne i społeczne przyciąga ludzi żyjących w różnym rytmie* (Jacobs, 2014, s. 117). Partycypacja pomaga stworzyć miasto jako wspólną

przestrzeń, o wspólnej tożsamości, pozwala mieszkańcom przynależeć do miasta i powodować, że miasto należy do nich, staje się ich miejscem.

Można zadać pytanie, czy interwencja urbanistyczna o takiej skali może ostatecznie skutecznie i trwale funkcjonować oraz czy widoczny jest negatywny wpływ nadmiernego planowania? Wydaje się, że planiści zrobili wszystko, by w IJburgu ten uregulowany system stał się przyjazny dla mieszkańców. Okazuje się, że możliwe jest stworzenie planu zagospodarowania opartego na bardzo jednolitej siatce urbanistycznej, który jednak nie narzuca wrażenia monotonii, ale stwarza warunki do osiągnięcia równowagi między porządkiem a chaosem, spójnością a różnorodnością, znanym a nowym — różnorodności w różnych aspektach miasta. Może łączyć różnorodne dzielnice i tworzyć silne i niepowtarzalne poczucie miejsca oraz tożsamości.

Ten projekt pokazuje tęsknotę za trwałymi urbanistycznymi i architektonicznymi konfiguracjami/typologiami. Można powiedzieć, że projekt zdaje się nawet spoglądać wstecz na miasto z przeszłości (z czasów renesansu): *na miasto, które jest pomyślane jako solidne, wyrzeźbione w ulicach, wydrążone przez kwartały i wyartykułowane przez budynki użyteczności publicznej* (Colquhoun, 1986, s. 84). Pokazuje potrzebę stworzenia nowych przedmieść o miejskim charakterze, o możliwie zwartej tkance.

Przez wiele lat krytycy koncentrowali się na domniemanej monotonii i braku miejskiego charakteru nowych przedmieść. Przykład dzielnicy IJburg może pomóc zmienić opinię na bardziej pozytywną. IJburg można uznać za najlepszy przykład pełnego potencjału „nowego miasta” XXI wieku. Według Hana Lörzinga — *Powszechna monotonia, która była cechą architektury i urbanistyki niedawnej przeszłości, ustępuje tu miejsca bardziej indywidualnemu i zróżnicowanemu rodzajowi planowania, który pozwala na więcej niż jeden gust, styl lub tożsamość* (Lörzing, 2006, s. 310). Han Lörzing — jeden z badaczy zajmujących się kwestią miejskiego charakteru nowych terenów podmiejskich w Holandii — zdefiniował elementy „miejskości” („urbanity”). Rozróżniał trzy typy: miejskość społeczna (różnorodność osób korzystających z przestrzeni miejskiej); miejskość funkcjonalna (odnosi się do obecności udogodnień na terenie zabudowanym, a także ich charakteru, lokalizacji, różnorodności, koncentracji, a także stopnia, w jakim są one mieszane i/lub zintegrowane); oraz miejskość wizualna (dotyczy aspektów wyglądu obszaru zabudowanego, w szczególności sposobu postrzegania obszaru jako „miejskiego”; gęstość, zawartość i różnorodność formy są tu ważnymi wskaźnikami) (Lörzing, 2006, s. 302).

Lörzing uważa, że pod względem gęstości funkcjonalnej i wizualnej IJburg spełnia warunki miejskiego charakteru i atmosfery.

Ponownie słowa Alana Colquhouna wydają się idealne do zilustrowania wniosku, który możemy wyciągnąć z projektu dzielnicy IJburg w kontekście tradycji: *Bez względu na to, jakie ogólne podejście może być przyjęte w odniesieniu do istotności tradycji we współczesnym życiu, nie można zaprzeczyć, że ze wszystkich kreacji to miasto, jest tą, w której przeszłość jest najbardziej namacalna* (Colquhoun, 1986, s. 83).

3. WNIOSKI

Jak inne dzielnice programu VINEX, również IJburg, będąc zarówno wychwalany, jak i krytykowany, stanowi bogaty materiał do debaty dotyczącej współczesnego oblicza miast. Wdrażane tutaj od początku holistyczne podejście do rozwoju obszarów miejskich obejmowało wiele kwestii w celu osiągnięcia równowagi. Równowagi między porządkiem a wolnością, funkcjonalnością i atrakcyjnością formalną, otwartymi i prywatnymi przestrzeniami, mobilnością i jakością środowiska, walorami miejskimi i szacunkiem dla przyrody, rozwojem społeczności a bezpieczeństwem i niezależnością osobistą, różnorodnością a wspólną tożsamością. Wydaje się, że te — czasami sprzeczne — cechy zostały tu osiągnięte poprzez poszukiwanie mediacji, konsensusu i kompromisu.

W projekcie miasta, które nie jest budowane stopniowo, tkwi potencjalnie dużo zagrożeń. W przypadku dzielnicy IJburg to sprawdzone lekcje z przeszłości wskazały drogę. Wykorzystano tu „stare”, dobrze znane, czytelne, jasno określone typologie i typy urbanistyczne oraz architektoniczne, zaprojektowane z poszanowaniem ludzkiej skali (kwartały zabudowy, ulice główne i uliczki, place publiczne, półprywatne dziedzińce). Typologie i typy jako narzędzia projektowe zapewniły tu niezwykle twórcze i instrumentalne możliwości. Typ pozwala bowiem na syntezę treści i materii zarówno w budynku, jak i tkance miasta. Daje nam pewne informacje zaindukowane w formie. Reprezentuje nie tylko abstrakcję konfiguracji urbanistycznej i architektonicznej, ale jest także nośnikiem znaczenia i tożsamości kulturowej. Może również doprowadzić do odrodzenia miasta i architektury o ludzkiej mierze i skali.

W przypadku dzielnicy IJburg zastosowano czyści schemat kwartałów zabudowy i ulic, aby zapewnić spójność tkanki miejskiej. Za pozytywne aspekty takiego uporządkowanego układu urbanistycznego możemy uznać: czytelność, instynktownie rozumianą kompozycję i schematy komunikacyjne, świadomość

mość jego całości, lepszą orientację w przestrzeni oraz zdolność szybkiego mentalnego sporządzania planów ulic. Ortogonalny wzór ulic i kwartałów pozostawił tu jednak przestrzeń dla elastyczności, różnorodności i mediowania między jednostką a miastem jako całością. Ład przestrzenny uzupełniony został przez różnorodność form, aby uniknąć potencjalnie opresyjnej i niehumanitarnej nieskończoności, powtarzalności i monotonii.

W tym miejscu należy podkreślić, że projektu dzielnicy IJburg nie można postrzegać zarówno pod względem urbanistyki, jak i architektury jako czegoś spektakularnego. Zamiarem architektów było stwo-

wienie racjonalnego, dobrze wyważonego, przyjaznego dla użytkownika i ekologicznego fragmentu miasta. Dzielnica, która dzięki swojej różnorodności funkcjonalnej i formalnej może być skutecznie działająca oraz architektonicznie atrakcyjna. Fakt, że świat urbanistyczny i architektoniczny chce od dłuższego czasu wyzwolić się od brzemienia tradycji historii jest oczywisty. IJburg można jednak uznać za przykład skutecznego poszukiwania znaczeń i wartości odziedziczonych z przeszłości. Stanowi on potwierdzenie, że tradycja może być bogatym i stabilnym miejscem zakotwiczenia naszej teraźniejszości, a może nawet przyszłości.



Il. 1. IJburg.

Źródło: <https://cie.nl/page/960/masterplan-ijburg?lang=en>, (dostępne: 4.06.2020).

Ill. 1. IJburg.

Source: <https://cie.nl/page/960/masterplan-ijburg?lang=en>, (accessed : 4.06.2020).



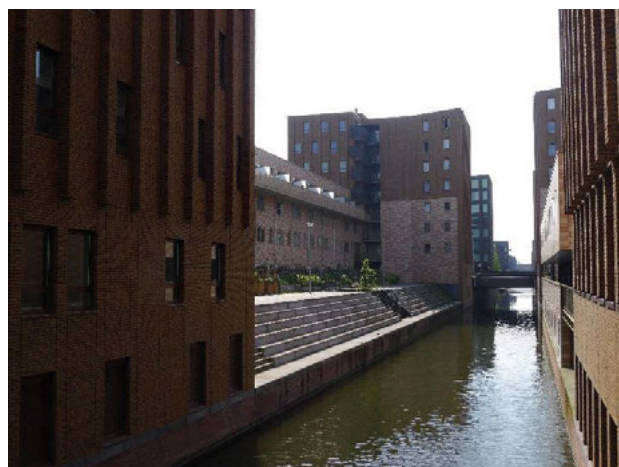
Il. 2. IJburglaan (fot. A. Mielnik).

Ill. 2. IJburglaan (photo: A. Mielnik).



Il. 3. Fot. A. Mielnik.

Ill. 3. Photo: A. Mielnik.



Il. 4. Block 47, de Architekten Cie (fot. A. Mielnik).

Ill. 4. Block 47, de Architekten Cie (photo: A. Mielnik).



Il. 5. Fot. A. Mielnik.

III. 5. Photo: A. Mielnik



Il. 6. Fot. A. Mielnik.

III. 6. Photo: A. Mielnik.



Il. 7. Fot. A. Mielnik.

III. 7. Photo: A. Mielnik.



Il. 8. Fot. A. Mielnik.

III. 8. Photo: A. Mielnik.



Il. 9. Fot. A. Mielnik.

III. 9. Photo: A. Mielnik.



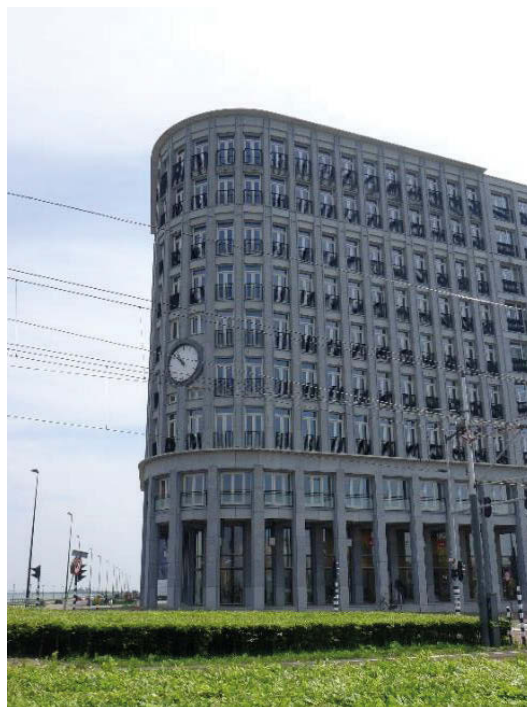
Il. 10. Fot. A. Mielnik.

III. 10. Photo: A. Mielnik.



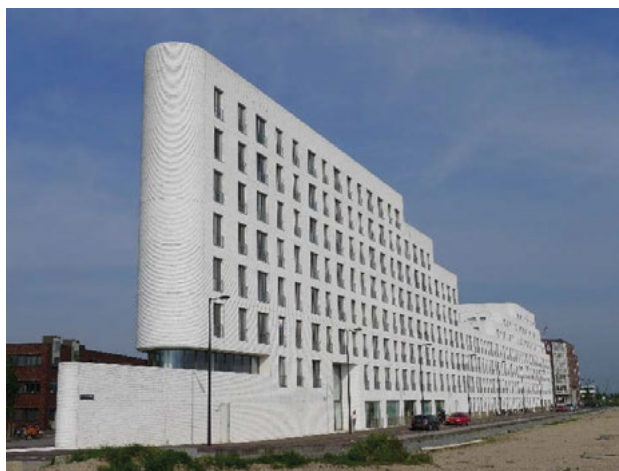
Il. 11. Pływające domy, Architectenbureau Marlies Rohmer (fot. A. Mielnik).

Ill. 11. Floating Homes, Architectenbureau Marlies Rohmer (photo: A. Mielnik).



Il. 12. Solid, Baumschlager & Eberle (fot. A. Mielnik).

Ill. 12. Solid, Baumschlager & Eberle (photo: A. Mielnik).



Il. 13. Witte Kaap, Claus en Kaan Architecten (fot. A. Mielnik).

Ill. 13. Witte Kaap, Claus en Kaan Architecten (photo: A. Mielnik).



Il. 14. Block 128, DP6 Architectuurstudio.

Źródło: <https://www.archdaily.com/190250/block-128-ijburg-dp6>, (dostępne: 4.06.2020).

Ill. 14. Block 128, D: P6 Architectuurstudio.

Source: <https://www.archdaily.com/190250/block-128-ijburg-dp6>, (accessed: 4.06.2020).

1. INTRODUCTION

The modern day, strong individualism of architects, eclectic and futurists trends (influenced by digital technologies, new materials and building techniques taken straight from science fiction) seem to diverge architecture and urbanism from its historic roots and cultural awareness, while choosing to give expression to assertive and superficial consumerism or visions of unknown tomorrow. This approach manifests from purely commercial reasons, leading to choices either aimed at capturing the attention of the customer (“star-architecture”, building icons), or are limited to averageness or mediocrity. Portraits of these cities seems to lack identity.

At the same time, the popular idea of beautiful cities is being continuously related to nineteenth-century, or even older, images and concepts. The statement of Alan Colquhoun seems to be still relevant in this context: *To a large extent our ideas about pleasant and meaningful city environments are based on our actual experience of living and working among the buildings and city structures of the past* (Colquhoun, 1986, p. 83). However, concerns arise that the “old” criteria of aesthetics are becoming inappropriate to the current value of contemporary city planning (Tschumi, Cheng, 2003, p. 11). The aesthetic of a beautiful, pleasant, filled with memories and the possibility to identify with city, seems to be too subjective to be a guiding principle for urban planning. An aesthetic that is not able to keep up with the environmental, social, economic, and communicational needs creates dilemmas and problems in an unbalanced contemporary world. We ask the question if it is possible to overcome this contradiction in aesthetics at all?

Urban areas have been caught up in a turbulent process of transformation over the past 50 years and settlement conditions change rapidly. The transformation of the traditional city, as well as modes of peripheral expansion and infrastructures, generates a new landscape for contemporary projects. At the same time, issues such as mobility, nature, water management, energy use, and public space are pivotal in each case (Gameren, Riedijk, 2014, p. 11). A number of studies and projects about the city are focused mainly on the different types of transformations leading to “cutting-edge” urban configurations that deal with current and future problems. However, they seem to forget the human perception and comprehension of the city is based in the past. It should be remembered that general human needs

and expectations of city conditions have not changed as much as those in urban planning and architecture.

Increasingly, we deal with semantic emptiness of cities, ones that no longer offer a human scale and lose sense of specific, readable, comprehensive, and conceivable urban space and identity. Some contemporary solutions may even be seen as highly irrational and anti-urban. As Dariusz Kozłowski states distinctly: *The memorized city of dense, architecturally and psychologically readable spaces has died. The composition has been replaced by buildings according to economic game, imperfectly corrected by nostalgic intentions. The compact space of the city, permitting the inhabitant, the traveller (and the architect) to identify with it, has come to an end. The amorphous formation of freely built-up terrain spreads* (Kozłowski, 2004, p. 41).

In the second half of the twentieth century, some attempts were made to deal with the contemporary city, different from those of modernistic provenance. Rationalists, like Aldo Rossi, searched for solutions that could help to regain a balance in urban planning. He suggested that our knowledge of what is considered beautiful or ugly in the city is based on our memory of its past forms, since, without assuming continuity of cultural meaning, no aesthetic judgment is possible (Colquhoun, 1986, p. 97). Rationalists found historical determination still important and believed its meanings inherent in the typology of the traditional city. They searched the past and across cultures to find spatial patterns and compositions that speak through analogy. Léon Krier arrived at a similar configuration after comparing the spatial structure of traditional cities with those of contemporary ones. He perceived the history of architecture and a city’s culture as a history of types: types of settlements, types of spaces (public and private), types of buildings and construction (Krier, 1978, p. 269). Dariusz Kozłowski describes the city as a collection of “architectural things”. But before they could be named theatre, palace or temple, lines, surfaces and solids, and rules for space had to be established. He notes the city’s tradition as based on forms of: “streets”— readable space of people’s encounters, “houses” in lines of frontage — true shelters and “city blocks” — external spaces and hidden interiors (Kozłowski, 2004, p. 51). These may be regarded as the recovery’s pursuits of a rational attitude towards city planning and architecture.

Rationality, a characteristic of thinking and behaviour, is boiled down to purpose and meaningfulness. It

would seem that urban planning (which leans towards universal and intersubjective solutions), should especially prefer to have roots in rationality. However, many examples from the past and present of urban planning and architecture raise the question about the legitimacy of certain solutions. Such solutions seem to stand outside the category of rationality, and leans towards formalism, structuralism, functionalism, where the balance is lost. Many modern examples exceed this limit of rationality, posing questions about the meaning of their functional, technical and formal solutions. While, others hold on to the idea of rationality, and do not lose sight of the real purpose.

What does a “rational city” mean to us today? We would like to say it relies on balance. Balance between the past and the present, between tradition and modern consciousness, between formal and functional, between analogy and creativity, between order and diversity. *We should not copy, but move with caution between historical knowledge and contemporary issues in order to envision and construct a bright future* (Gameren, Riedijk, 2014, p. 11).

The following text explores the case study of the IJburg district of Amsterdam as a splendid example of contemporary development that may help to discuss the role, and critical potential, of the traditional urban and building typology in the transformation process of cities and territories that lead to new urban configurations. The conclusions presented in the text, based on the analysis project of IJburg, focus on highlighting urban and architectural types from the past as potential design tools, that can still provide extraordinary creative and instrumental possibilities and even act as carriers of cultural meaning and identity.

2. IJBURG

Today, we may find numerous traces of a rational attitude towards urban design in IJburg district in Amsterdam. It is a relatively new city development that does not have any direct historical or material foundations on the site, which seems to be really exceptional in Europe. Of course, the closeness of Amsterdam is an important context to consider. On the one hand, it seems to be easier to create an “ideal city” from the ground up, but on the other hand, with such a lack of direct influence, there is always a danger of creating a city without any consciousness of tradition, and without identity or urban spirit.

IJburg development nevertheless presents an attempt to retain the rational balance of old and new, of purely formal and functional aspects of the city. Here, the idea of creating an intimate relationship between “city tradition” and “universal values”

within architecture and urban planning needs to be recognised. Eventually, it gives a sense of a neighbourhood within Amsterdam, while providing the benefits of new architecture, infrastructure, easy access to water and nature.

In the 1980s, both Amsterdam, and other Dutch cities, began to be unable to provide sufficient housing to maintain the population within its boundaries. At the same time, Amsterdam’s potential for expansion was limited. To help deal with the housing shortage, some planning interventions were focused on water-related areas at the edges of the city, cause it was the only possible direction to expand in the region.

Some locations became part of an ambitious VINEX⁷ Programme to build high quality, high density neighbourhoods, that were well-connected by public transport to workplaces and services. The Programme laid down a series of principles, which would influence Dutch urban planning, such as the consolidation of the principles of the compact city (meaning a minimum housing density of 30 dwellings per hectare and higher where possible), mobility strongly linked to public transport and large variety of building types (Pierini, 2018, p. 143). This program assumed a holistic approach to ensure the urban character of new suburbs and introduce desirable diversity into their layout. The actions envisioned by the VINEX programme included the urban restructuring of metropolitan areas of Amsterdam, Rotterdam, The Hague, as well as other minor cities. Among the achievements of the programme was IJburg. — a large-scale reclamation for a new residential area on the eastern side of Amsterdam. After the referendum was held in 1997, IJburg was approved for development.

IJburg — a major urban development of a new residential district (for 18,000 residences and 45,000 citizens, offering 12,000 new jobs in the area), was to be built on a loose arrangement of archipelagos of

⁷ In 1994 the Dutch Ministry of Housing, Spatial Planning and the Environment published the supplement to the fourth report on spatial planning (Fourth Report on Spatial Planning Extra). This document became known under its Dutch acronym, VINEX (Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra). In order to enable compact growth, the government appointed 25 urban regions where growth should take place between 1995 and 2005.

The Programme followed the compact urbanization approach, by requiring that housing be built within existing cities first, than on the edge of cities, and only then — if this was not possible — built further away. Local authorities played the active leading role in both commissioning masterplans and providing infrastructure. VINEX marked the end of an era of national special planning policy, making room for more free-market involvement (see: (Mensink, Hoeven, 2017, pp. 135–141).

artificial islands (ultimately 10) in the IJmeer Lake (ill. 1). The project of newly created islands was to continue the Dutch tradition of “reclaiming” land from water to build on. It was planned to be completed in stages. The first stage consisted of Steigereiland and Haveneiland. The second stage started with Centruimeiland (started at the end of 2013, due to economic downturn and environmental concerns, is still not finished). In 2001, the first building was completed on Haveneiland West⁸. In 2002 the first inhabitants arrived.

Whereas the composition of the archipelago as a whole is quite irregular, the islands have a simple geometric structure. The whole development is governed by a highly detailed masterplan (by Palmboom & Vanden Bout, 1995), the implementation of which is strictly regulated. Nonetheless, within its framework, a place was left for sustainable flexibility, and for design work to be undertaken by various teams of architects⁹. The urban design scheme is based on a neutral raster of rectangular urban blocks, rectilinear streets, green strips and a system of waterways of varying width, modelled from studies of the patterns, dimensions and character of central Amsterdam. Architecture within the fields of the grid was not imposed, which results in a rich variety of forms. Although regular parcelling is traditional for Dutch planning layouts, here a differential interpretation of the historical system of urban blocking is to be found. The revival of urban blocking is enriched by the diversity of language and choice of typologies to break down undesirable monotony.

The main street — IJburglaan, with its IJtram and boulevard along the bay, are the base of the structure. The intention was that this wide and straight street will become a well-used public space, as a pedestrian street rather than simply a road (ill.2). A number of cross streets create visual links between the coasts of the islands. The dominance of the water guarantees views and openness. The typical, urban public nature of the streets is strongly underlined. The perimeter blocks, in turn, are large enough to create an interior world with courtyards (“hofjes”— like in the historic centre of Amsterdam) and gardens that provide intimacy, quite zones in contrast to the long streets and

distant views. Many densely built blocks are also crossed by canals, with semi-private spaces facing the water (ill. 3,4). Some parts of the city seem to rise up directly out of the water, making for a unique sight. In general, in IJburg most dwellings/buildings have been designed with a view of the surrounding basin and lake (ill. 5).

The condensed communication grid allows for a number of ties between the banks, the jetties, the bridges and the buildings, and make this readable rigid scheme more user-friendly. A dense network of streets helps to avoid formal and functional monotony and provides human-scale to the scheme. A rigid street plan, however, gives space for the multitude of typological and architectonic variations. Each urban block is held to a design framework but within this framework, there is a high degree of variation with regards to façade arrangement and the choice of colours and materials used. This breaks the architectural monotony, which a strict orthogonal urban layout may imply. The assumption of the VINEX Programme was that the developments would not become synonymous with dull and nondescript suburban areas.

The housing in IJburg is varied in types, including high rise apartments, low-rise housing blocks of flats, townhouses, terraced and detached houses. All real estate forms of use are catered to — from social rentals to mid-priced housing, to exclusive waterside condominiums, and even owner-occupied dwellings. Around 30% of the housing was planned to be privately owned, 30% for social rent, 30% for middle income housing rent¹⁰. Providing a full spectrum of housing creates a diversified dwelling environment. It also helps to avoid demographic selectivity. The high density¹¹ of the buildings fits with the strong urban culture of Amsterdam and gives the new development the suitable character of a homogeneous continuous city (Palmboom, 2010, pp. 67–68). On the other hand, low-intensity areas on the outskirts are more suburban in nature.

IJburg has been planned as a self-contained district with its own community facilities, shops, offices (ill. 6), schools, sporting areas, parks, restaurants, bars, beaches, yacht harbour, and various new nature reserves. Structures serving functions, such as office sectors, are distributed amongst residential buildings or even mixed with buildings to avoid functional zoning. Predominant residential areas are complemented by diversified functions.

⁸ The Haveneiland is the largest island of the first IJburg phase. The island consists of an eastern and a western part. Steigereiland (the North, South and Water) is the first island from entering the development. Rieteiland Oost, the Grote Rieteiland and the Kleine Rieteiland together form the Rieteilanden. The islands lie in the lee between the Diemerpark and the Haveneiland.

⁹ For example, de Architecten Cie., Claus en Kaan Architecten, Baumschlager & Eberle, WMX Architects.

¹⁰ Buildings often house a mix of owner-occupied, rented, social and sheltered housing.

¹¹ IJburg has an average density of 28 dwellings per hectare with Haveneiland West and Steigereiland Noord 70 dwellings per hectare.

IJburg's design philosophy was to be "a-guest-in-the-water", to cater to the interests of both the human and natural world. This ecologically sensitive attitude caused high levels of interaction with the surrounding water and nature and minimised the environmental impact of development. The integration with natural features such as banks, lakes, and canals has been skilfully executed to ensure a good relationship between the city and the water. It provides the best features of living in urban Amsterdam, but on the edge, close to nature (ill. 7).

In IJburg, as in other VINEX developments, the focus was shifted towards reducing the growth of car mobility. By situating urban development right next to an existing city, with good connections through public transport, walking and cycling in the district area is favoured. There is a range of underground garages within the housing blocks, that enable courtyards to be car-free, quiet and for pedestrians only.

VINEX focused on branding different neighbourhoods with distinct identities. Each island has its own character, in terms of formal, functional and density aspects. The islands are further divided into smaller neighbourhoods with a different specificity and distinct feel. The idea of the project was to provide diverse occupancy and mixed aesthetics, allowing for mixed ways of habitation. Some areas have a more open urban character — with high rise buildings, blocks, urban villas, quayside promenades and facades dropping directly to the water's surface (Haveneiland). This area has been designed as a new version of the historical Old Amsterdam; with enclosed, rectangular residential blocks set in a network of canals. Here, the urban plan evokes memories from a famous past. There is also a more introverted area of medium density four-storey townhouses with small narrow streets (ill. 8) (Steigereiland). Townhouses of similar volume, height, conformation to a building line, represent, nevertheless, a mix of architectural styles, materials and colours. Playfulness combined here with calm rigour form a unique streetscape. An area with row houses and two-storey terraces was also created (ill. 9). There are also a number of individually designed, self-commissioned, freestanding dwellings (Rieteiland) (ill. 10). The diversity of housing typologies is complemented by hybrid building types (sports halls with residential housing, apartment blocks with row housing — IJburg 23) and with innovative ones, i.e. a neighbourhood of completely floating homes¹² (Architectenbureau Marlies Rohmer, 2011)

(ill. 11). Some parts — mostly those with a natural environment, differentiated shorelines and planned greenery — take on a more loose-fit, organic feel. It provides a diverse and varied urban landscape, with a range of different housing types.

The urban layouts may be regarded as conventional, but within this framework, there is space for some quite extraordinary architecture. An example of a building strongly referencing the traditional morphology and architecture of the city is Solids (ill. 12), the project office of Baumschlager & Eberle (2011). Solids, a very exposed, corner building with a clock is located "at the entrance" to the largest island. It stands as a visual accent — an urban dominance. It begins the city tissue, gives it the urban character and creates — or even imposes — an atmosphere to the place. The creators decided that the project should have a character reminiscent of traditional urban offices and residential buildings with colonnades, ordered distribution of windows, balconies, spectacular stone cladding and careful detail. In contrast, the interior of the building, with open plans, is radically simplified, allowing arbitrary division of space, and in doing so — providing functional flexibility. The name Solid reflects the strong character of the building and the specific type of functionality (flexibility is to ensure solidity of functionality).

Another exceptional building, Witte Kaap (of Claus en Kaan Architecten, 2003) may be even considered a landmark of IJburg. This 2–7 storey housing complex, with commercial units, is situated on a triangular plot at the far reaches of the Haveneiland. This uniquely located building is often compared to a cruise ship. White painted elevations and the rounded forms suggest a maritime feel of art déco buildings (ill. 13).

As can be seen, IJburg was — on the one hand — designed as a very independent district, while on the other hand — was designed as a continuation of the main city. The creators achieved a design that avoids the connotations of a typical housing estate with dull suburban character.

IJburg (unlike older districts of Amsterdam) cannot look back on a rich past and its collective experiences to help define its local character and identity. Making use of the value of traditional urban solutions and recognizable building types, can be seen as an attempt to replace this lack of historical context. Maybe that is why IJburg was created as a combination of old (planning scheme, types) and new (forms, materials); a traditional outline with a modern filling.

As Wade Graham writes in the introduction to "Dream Cities. Seven Urban Ideas That Shape the World": *when architectural dreams come true, there*

¹² Houseboats, floating hotels and restaurants are a familiar sight in Dutch cities, but these are always individual units and bear more resemblance to boats than to houses.

are always unforeseen consequences (Graham, 2016, p. 7). Architecture based on conceptual foundations can become removed from the realities of daily urban living and no longer be of social relevance. It's typical of a new habitat, like IJburg, is that the entire project is theoretically designed and, in this process, nothing is left to chance. That over-planning is in contradiction with the way that people collectively define the use and identity of their neighbourhood, and form communities. Some qualities and elements, such as a history (a social and human history), stories and life must grow and cannot be planned on the drawing board or built by a contractor (van Heeswijk, 2005).

To help to reduce tension between planned "socially engineered" communities and spontaneous, "organic communities", one of the first blocks to be developed on IJburg The Blue House was founded. Open from 2005 to 2009, it was meant to be a centre for artistic and cultural production and research, and offered a platform to observe, how the district took shape and the way, in which people went about using, appropriating and changing the public space. The Blue House proposed to take into account the design process of some undefined spaces for temporary uses and allowing the time to explore options before deciding how best to develop them in response to the needs of the new community.

A diverse range of projects was realised under the auspices of The Blue House. Over a four-year period, artists, architects, thinkers, activists, writers and scholars of various nationalities were invited to live and work in the Blue House for periods of up to six months. Jeanne van Heeswijk — a commissioner and artist of this artistic project — described the condition for those taking up residency at The Blue House as one of actively entering into dialogue with one another, with their co-inhabitants in IJburg, and with the public. The aim was to establish links between the world within (their world) and outside (IJburg in development and the rest of the world), and thus to become co-authors of IJburg's genesis and evolutionary history (Neill, 2012).

Another interesting way to deal with the threatening lack of identity and community may be the unique development of a residential block of 71 rent-controlled social housing units and 10 homes for purchase in Steigereiland in 2006. Block 128 (DP6 Architectuurstudio, 2006) was established through a highly interactive process between the design team, the client and the future occupants. Future inhabitants of the homes actively participated in different stages of the design of housing-blocks and personal units, defined the arrangement of interior space as well as the evolution of the block's façade.

They were involved from the start: in choosing the architect and in attending a series of workshops, the results of which were integrated into the final proposal. Ultimately, 45 different types of homes were distilled from the choices and requests. This truly unique project managed to create an instant sense of community, as people from different backgrounds collaborated openly through design (ill. 14). This attitude is in line with the view of Jane Jacobs that criticized this false order: *Superficially diverse architecture is supposed to create the appearance of diversity, but only authentic economic and social diversity attracts people living in a different rhythm* (Jacobs, 2014, p. 117). It helps to create a city as a common space, with a common identity, allowing inhabitants to belong to it and because it belongs to them, becomes their place.

The question can be raised if this scale of spatial intervention can eventually effectively and sustainably operate; if there exists a negative impact of over-planning? Nonetheless, it seems that the planners have done their best in IJburg to make a regulated planning system resident-friendly. It turns out that it is possible to create a very uniform grid masterplan that does not impose a monotonous look but establishes conditions for achieving a balance between order and chaos, cohesion and variation, familiar and new — diversity in various fields. It can merge a varied mix of neighbourhoods and create a strong and unique sense of place and identity. To operate in smaller scale.

This project illustrates a longing for enduring spatial configurations and architecture. We may say that the project even seems to look back to a city from the past (Renaissance times): *to the city that is conceived as a solid, carved up by streets, hollowed out by squares, and articulated by public buildings* (Colquhoun, 1986, p. 84). To create the urban character of new suburbs as compact as possible.

For many years, critics concentrated on the presumed monotony and lack of urban character of new suburbs. The example of IJburg may change opinions towards a more positive point of view. IJburg may be recognised as the finest example of a potential "new town" within the 21st century. *The collective monotony that has been the hallmark of so much architecture and urban design in the recent past, is giving way to a more individual and diverse type of planning that allows for more than just one taste, style or identity* (Lörzing, 2006, p. 310). Han Lörzing — one of the researchers dealing with the question of urban character of new Dutch suburbs — defined the components of "urbanity". He discerned three types: social urbanity (variety of people using urban

space); functional urbanity (refers to the presence of amenities in the built-up area, as well as their nature, location, variety, concentration and also the degree to which they are mixed and/or integrated); and visual urbanity (refers to aspects of the appearance of the built-up area, especially the way in which an area is perceived as “urban”; density, compactness and variety in form are important indicators) (Lörzing, 2006, p. 302). He points out that regarding the functional and visual density of IJburg development fulfils the conditions of having urban character and atmosphere.

Again, words by Alan Colquhoun seem perfect to describe/illustrate the lesson we may have learned from the IJburg development in the context of tradition: *Whatever general attitude may be adopted as to the relevance of tradition to modern life, it cannot be denied that of all institutions it is the city in which the past is most tangible* (Colquhoun, 1986, p. 83).

3. CONCLUSIONS

Like other VINEX districts, IJburg is often being praised, sometimes defamed, it has always been a source of debate. The holistic approach to urban development implemented here from the beginning, covered many issues in order to achieve balance. Balance between order and freedom, functionality and formal attractiveness, open and private spaces, mobility and environmental quality, urban qualities and respect of nature, high level of community and personal security, diversity and shared identity. It seems that those — sometimes contradictory — features have been included by searching mediation, consensus and compromise.

There is a lot of risk in a city not built gradually. In the case of IJburg, development lessons from the past can show the way. Here “old” well known, readable, clearly defined and of human scale urban and architectural typologies (quarters of buildings, townhouses, main streets, public squares, semi-private courtyards) were used as design tools to provide extraordinary creative and instrumental possibilities. Type allows for the synthesis of content and matter both in the building and the city’s tissue. It gives us some information encoded in the form. It represents not only an abstraction of urban and building configuration, but is also a carrier of cultural meaning and identity. It may also lead to a resurgence of the city and its architecture of human scale and measure.

In IJburg development clear urban schemes of perimeter blocks and streets were used to provide cohesion of the urban tissue. As positive aspects of such an ordered urban system, we may consider:

readable, instinctively comprehended compositions and communication schemes, consciousness of its totality, better space orientation and the ability to quickly mentally map out streets. An orthogonal pattern of streets and blocks nevertheless left space for flexibility, diversity and for the mediation between the individual and the city as a whole. Spatial order is complemented here by the variety of forms to avoid potential oppressive and inhuman infinity, repetitiveness and monotony.

Here it should be simply pointed out that the IJburg development may not be seen both in terms of planning and architecture as something spectacular. The architects’ intention was to create a rational i.e. — well balanced, user- and eco-friendly city. A city, that by its functional and formal diversity, can be well-functioning and architecturally attractive through the decades. The fact that the urban and architectural world wanted to be liberated from the burden of tradition and history is obvious. IJburg may be regarded as an example of an effective search of the meaning inherited in urban planning and architecture again. It may be a confirmation that tradition can become a rich and meaningful place to anchor our present.

REFERENCES

- Colquhoun, A. (1986), *Essays in Architectural Criticism. Modern Architecture and Historical Change*, Cambridge, Massachusetts, and London, England: The MIT Press.
- Cousin, M. (2009), *Design Quality in new Housing. Learning from the Netherlands*, London: Taylor & Francis.
- van Gameren, D., Riedijk, M. (2014), ‘Preface’, [in:] Cavallo, R., Komossa, S., Marzot, N., Berghauser Pont, M., Kuijper, J. (eds.), *New Urban Configurations*, Delft: Delft University Press.
- Graham, W. (2016), *Miasta wyśnione. Siedem wizji urbanistycznych, które kształtują nasz świat*, Kraków: Wydawnictwo Karakter, s. 7.
- van Heeswijk, J. (2005), *The Blue House* [online:] http://www.jeanneworks.net/projects/the_blue_house/, (do-stepne: 4.04.2020).
- Jacobs, J. (2014), *Śmierć i życie wielkich miast amerykańskich*, Warszawa: Centrum Architektury.
- Kozłowski, D. (2004), ‘7 przypadków architektury’ (3 rok 5 semestr)/‘7 Cases of Architecture’ (3 year 5 semestr), *Pretekst: Zeszyty Katedry Architektury Mieszkaniowej*, nr 1, Kraków: DjaF, s. 41.
- Krier, L. (2011), *Architektura wspólnoty*, Gdańsk: słowo/obraz terytoria.
- Krier, L. (1978), ‘The reconstruction of the city’ [in:] Peckham, A., Schmiedeknecht, T. (eds.) (2014), *The Rationalist Reader. Architecture and Rationalism in Western Europe 1920–1949/1960–1990*, London: Routledge.
- Lörzing, H. (2006), ‘Reinventing Suburbia in the Netherlands’, *Built Environment*, 32(3), 298–310, p. 302 [online:] <https://www.academia.edu/8280079/TO>

WARDS_SUSTAINABLE_SUBURBS_298_BUILT_ENVIRONMENT_VOL_32_NO_3_Reinventing_Suburbia_in_The_Netherlands, (accessed: 05.03.2020).

- Mensink, J., van der Hoeven F. (2017), 'Density, compact urban form and sustainability in the Netherlands', [in:] Bay J.H.P., Lehmann S. (eds), *Growing Compact: Urban Form, Density and Sustainability*, London: Routledge, pp. 129–143.
- O' Neill, P. (2012), *The Blue House*, [online:] http://www.jeannetworks.net/files/esy/i_0019/Paul_O_Neill_The_Blue_House.pdf, (accessed:4.04.2020).
- Palmboom, F. (ed.) (2010), *Drawing the Ground — Landscape Urbanism Today. The Work of Palmbout Urban Landscapes*, Basel: Birkhäuser.
- Pierini, O.S. (2018), *Housing Experimental Projects in the Netherlands* [in:] Díez-Medina C., Monclús J. (eds.), *Urban Visions: From Planning Culture to Landscape Urbanism*, Berlin: Springer, p. 143–152.
- Thomas, D. (2002), *Architecture and the urban environment: a vision for the New Age*, Oxford: Architectural Press.
- Tschumi, B., Cheng, I. (eds.) (2003), *The state of Architecture at the Beginning of the 21st Century*, New York: The Monacelli Press.
- <https://www.archdaily.com/190250/block-128-ijburg-dp6>, (dostępne: 1.04.2020).
- <https://cie.nl/page/960/masterplan-ijburg?lang=en>, (dostępne: 4.06.2020).