

R.k.-kerk te Heelsum

H.B.S. en M.M.S. te Oosterhout

Kantine van het Nieuwe Lyceum  
te Hilversum

Stedelijke Ruimten

## „Stedelijke ruimten“, een studie van de Stichting Nieuw Beelden

### Inleiding.

De „Stichting Nieuw Beelden“ heeft in het voorjaar van 1961 in een brief gericht aan de wethouder van Publieke Werken van de gemeente Amsterdam, gepleit voor een intensievere inschakeling van beeldende kunstenaars, niet alleen bij het tot stand komen van openbare gebouwen, maar ook bij de conceptie van stedelijke ruimten als straten en pleinen, parken en plantsoenen.

Tevens heeft een aantal medewerkers van deze stichting zich bezonnen op de problemen welke zich voordoen bij het beeldend vormgeven aan deze ruimten.

Naar aanleiding van oriënterende besprekingen zijn enige werkgroepen gevormd ter bestudering van concrete objecten.

Thans acht de Stichting Nieuw Beelden het gewenst met de studies die het resultaat van het overleg der werkgroepen zijn, in de openbaarheid te treden.

Zij doet dit uit de volgende overwegingen:

„Het kan de omgeving waarin wij leven slechts

ten voordele zijn indien de creativiteit van kunstenaars positief aangewend wordt voor objecten welke er toe kunnen bijdragen de bewoonbaarheid en het aanzicht van de stad te verbeteren.

Om de kunstenaar zijn natuurlijke en zinvolle plaats in de maatschappij opnieuw te doen innemen, is ook zijn inschakeling bij het vormgeven aan openbare ruimten noodzakelijk.

Doordat deze projecten slechts door intensieve samenwerking van gespecialiseerde kunstenaars tot stand kunnen komen, zal deze samenwerking ook kunnen bijdragen tot een verdere integratie van de kunsten, welke idee steeds krachtig door de Stichting Nieuw Beelden is gestimuleerd.

Wij brengen daarom onze visie, middels deze nota en een achttal ontwerpen ter openbare kennisname, met de gedachte zodoende een positieve bijdrage tot de ontwikkeling van Amsterdam te geven en een zinvolle inschakeling van beeldende kunstenaars te stimuleren.”

### Conclusie.

Getoonde schetsontwerpen laten zien welke mogelijkheden er zijn als de gelegenheid geboden zou worden en de financiële middelen ter beschikking zouden komen.

Indien het principe van deze samenwerking als juist en noodzakelijk erkend wordt, dan moet het mogelijk zijn de gelden daarvoor in voldoende mate ter beschikking te stellen.

Wij willen er in dit verband op wijzen dat een enkele basculebrug ongeveer 2 miljoen kost en dat de Cornelis Lelylaan rond de 10 miljoen gaat kosten.

Het zal duidelijk zijn dat de inschakeling van kunstenaars slechts een fractie van deze bedragen zal vergen.

Het is ons bekend dat in enkele andere grote steden van het land regelingen als door ons gewenst functioneren of in voorbereiding zijn.

Daar de mogelijkheid dus kennelijk aanwezig is, menen wij dat Amsterdam het aan zijn cultureel verleden verplicht is, en voor zijn toekomstige ontwikkeling nodig heeft alle activiteiten in deze richting daadwerkelijk te steunen en te stimuleren.

### Wijziging Rembrandtsplein

Mevr. M. Ruys, tuinarchitecte

Th. Bennes, beeldhouwer/schilder

Vergroting van de mogelijkheden tot het maken van cafeterrassen en flaneerruimten, alsmede voor het houden van feestelijkheden als kunstmarkten e.d.

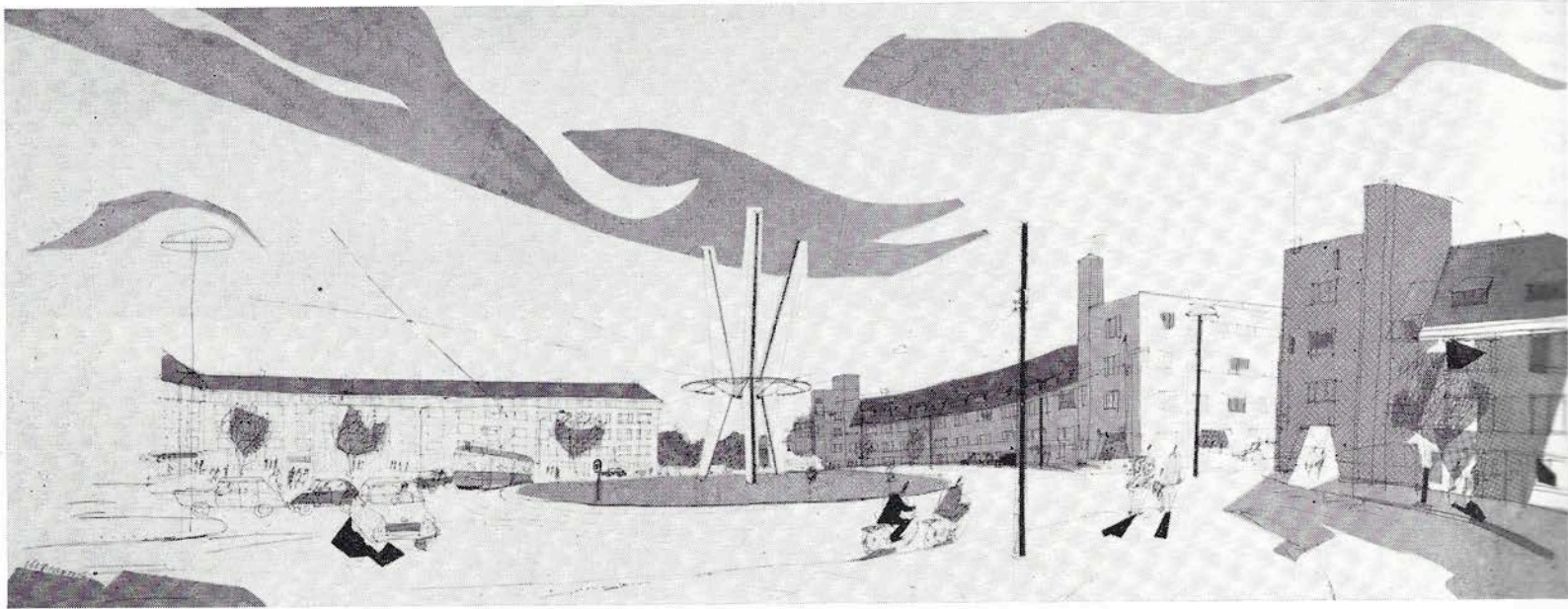
Een gedeeltelijk stedenbouwkundig en gedeeltelijk plastisch/esthetisch plan.





## Verkeerscircuit Surinameplein

N. J. J. Gawronski, Hans Ittmann, Juul Neumann



Aan de hand van een bestaande situatie — het Surinameplein — hebben wij een poging gedaan een oplossing te vinden voor de vormgeving van een verkeerscircuit en daarbij tevens gelet op de specifieke situatie van het Surinameplein. Wij gingen daarbij uit van de volgende premissen:

op een verkeerscircuit met trambaan bevinden zich tal van palen: voor het opgehangen van de stroomdraad van de tram, lichtmasten, verlichte verkeersborden, wegwijzers, verkeerslichten en reclameborden.

Het geheel is visueel vaak een bonte mengeling van schijnbaar ongecoördineerd opgestelde palen en constructies. Onze opzet is, hierin enige eenheid te brengen en zo mogelijk alle benodigde voorzieningen in één verband op te nemen.

Tevens hebben wij in dit speciale geval gepoogd aan het plein — gelegen op de grens van oude en nieuwe stad en aan de toegang tot de uitvalswegen naar Den Haag en de nieuwe tuinsteden — een duidelijk accent te verlenen.

### Werkwijze.

In verschillende schetsontwerpen hebben wij gezocht naar de meest essentiële oplossing voor dit circuit.

Wij kwamen uiteindelijk, uitgaande van de ronde vorm van het circuit, tot een ring, die bevestigd aan een centrale constructie, kan dienen voor het ophangen van de tramkabels.

Als centrale constructie kozen wij in dit geval een driepotige bok, waarvan de poten boven de ring uit verlengd werden om een duidelijk accent

aan het plein te verlenen, dit zowel overdag door vorm en kleur, als bij avond door de wijze van verlichting.

### Technische gegevens:

De centrale constructie, welke een fundering vereist, is gedacht van licht gekleurd, gezandstraald beton, de kern en het spanwiel van staal, de verlichting van fluorescentiebuizen.

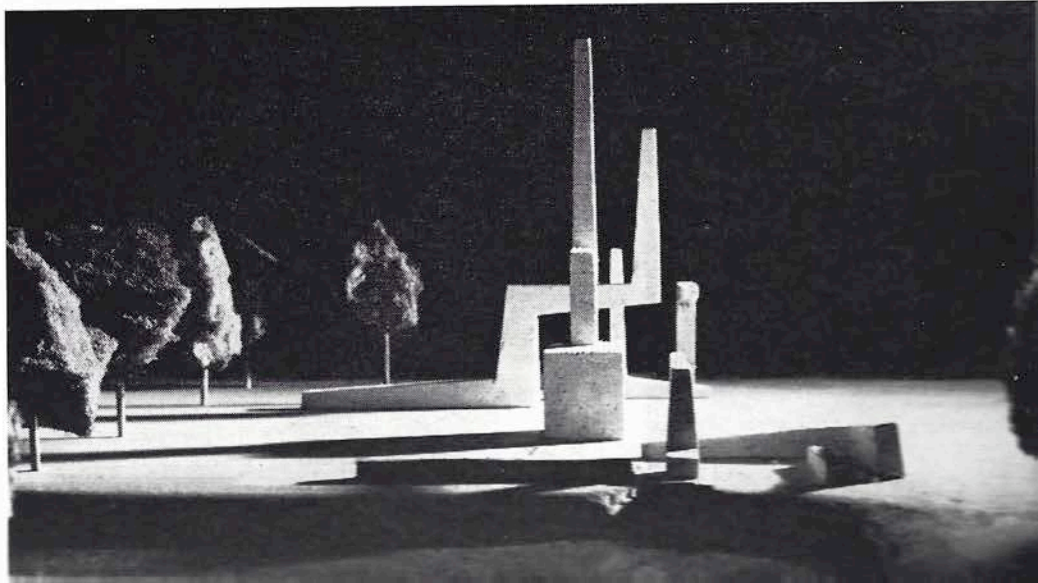
Het geheel is zo geconcipeerd dat de onderdelen in prefabricatie te vervaardigen zijn en ter plaatse gemonteerd kunnen worden.

Het principe van de ringvormige constructie is ook bij andere circuits toe te passen, aangepast aan de situatie, zo nodig met een eenvoudiger dragende constructie.

## Toegang sportpark Ookmeer

Constant (Nieuwenhuys), plastisch ontwerper

Een zuiver plastisch/ruimtelijk plan tot het markeren van een ingang voor een sportpark.



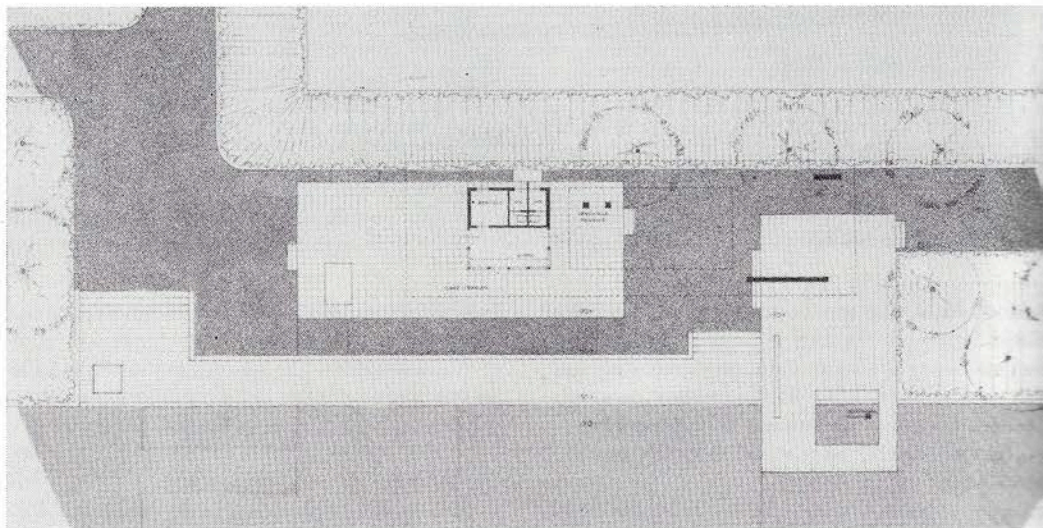
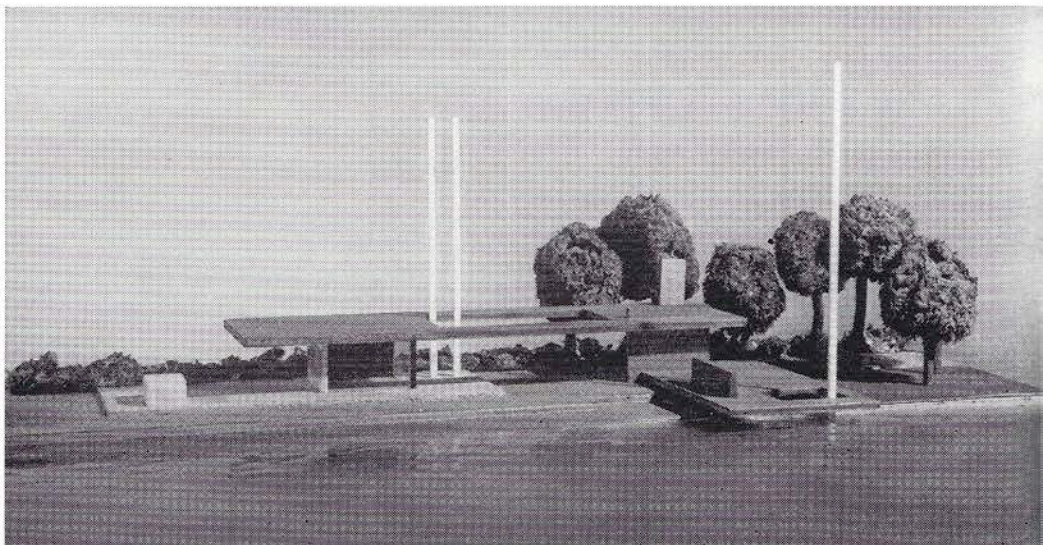


## Ontmoetingspunt park van Tienhovengracht

Ir. H. Hartsuyker, architect

A. Th. A. Volten, beeldhouwer

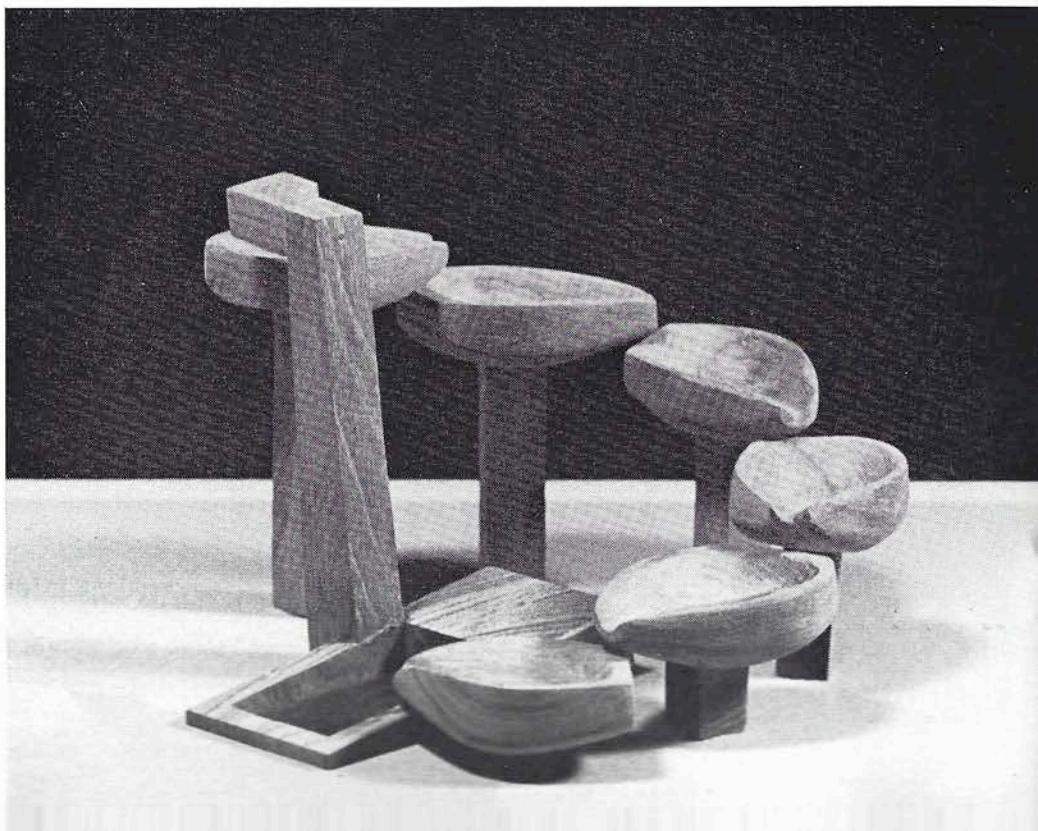
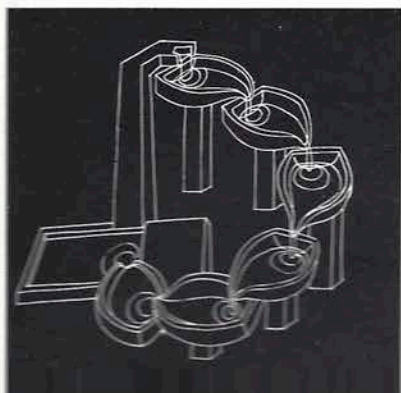
Een plastisch/architectonisch plan voor een ontmoetingsplaats met consumptie-kiosk aan de rand van het water.



## Fontein

Herman J. van der Heide

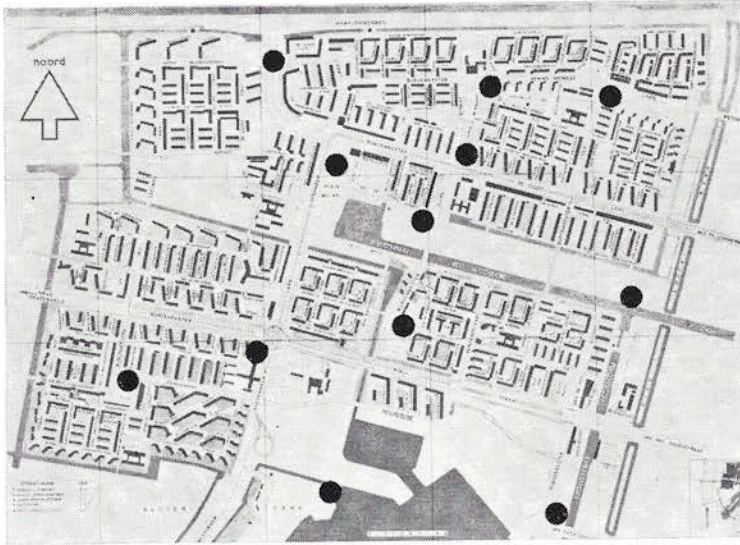
Dit ontwerp kan op meerdere plaatsen in de stad worden toegepast, op daarvoor geschikte ruimten, als kleinere pleinen, brede trottoirs en speelplaatsen. Hoogste punt  $\pm 156$  cm boven de grond; grootste breedte 260 cm.





## Tuinstad Slotermeer

Ch. J. F. Karsten



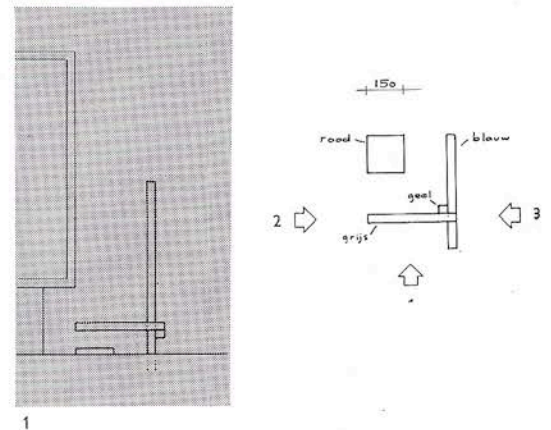
Voorstel om te komen tot 12 punten in de tuinstad Slotermeer, waar een beeldende ruimte-bewerking mogelijk en gewenst zou zijn.

Deze beeldende bewerkingen zouden utilitair of uitsluitend beeldend kunnen worden opgevat, en hebben tot doel een visueel centrum te vormen voor de verschillende buurtbewoners. Een centrum dus van geestelijke- of lichamelijke ontspanning; een meditatieplaats voor ouderen en een speelplaats voor jongeren.

Voorbeelden:

een plasvijver, een fontein, een „klets”hoek, een koffietent, een expositieruimte, een schuilruimte (regen, zon, wind), een zonnewijzer, een beeld (Confusiusplein, Plein 1940-1945), een abstracte plastiek.

Deze objecten zouden tegen een bedrag van gemiddeld f 20.000,— moeten worden gerealiseerd. Dat is voor de tuinstad Slotermeer f 240.000,—. Indien de totale ontsluitingskosten — ophoging, straten, bruggen, leidingen enz.— f 24.000.000,— zouden bedragen, dan zouden bovenbedoelde zaken daarvan slechts 1% uitmaken.

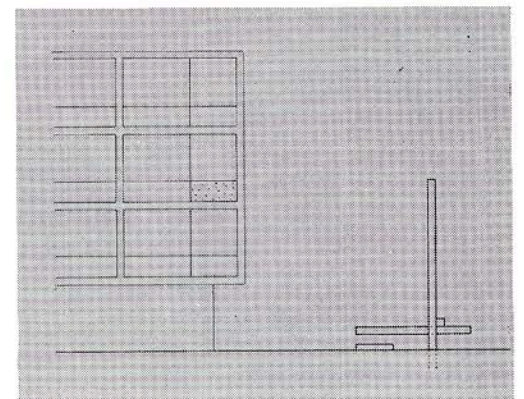


1

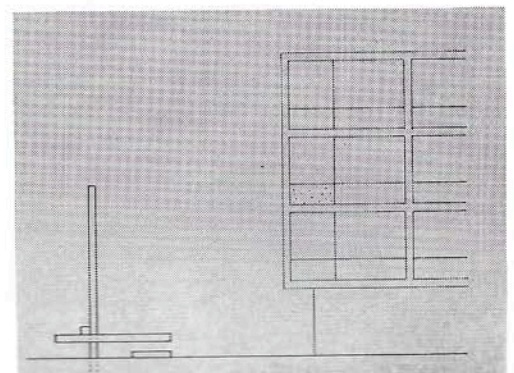
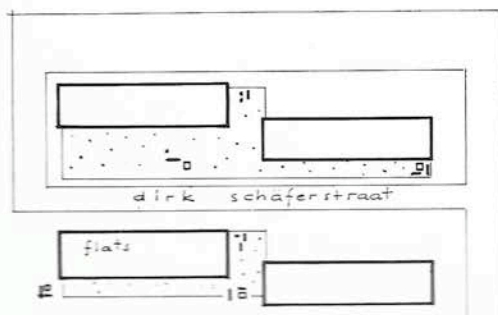
## Vorm- en kleurelementen in woonwijk

Jos. Ongenae, schilder

Een plan om het plattevlak waarop wij lopen evenzeer in kleur en vorm te behandelen als de gevels van onze huizen.



2





## Winkelcentrum Osdorp

D. Sterenberg, architect

H. v. d. Heide, beeldhouwer

Het gebied, begrensd door diverse warenhuizen en uitsluitend bestemd voor voetgangers-verkeer, leent zich o.i. uitstekend hiervoor.

Gepoogd is het pleintje te meubileren met attributen bestemd voor zowel kind als volwassene.

Er is een mogelijkheid tot het houden van een markt. Er is een mogelijkheid tot verpozing aan het water in de buurt van een speelruimte, voorzien van speelattributen, in het water e.v. fontein, plastieken e.d.

De twee belangrijkste functies die het aspect van het openbaar straatleven van een stad hoofdzakelijk bepalen zijn:

1. het voetgangers-verkeer.
2. het gemotoriseerde verkeer.

Voor het 'plannen' van b.v. een stadswijk dienen deze functies ieder naar hun aard benaderd te worden.

Overall is het feit te constateren dat zowel het voetgangers-verkeer als het gemotoriseerde verkeer niet op de juiste waarde geschat wordt of geschat kan worden (b.v. oude stadskern).

Het gevolg hiervan is een conflict waarbij de voetganger natuurlijk altijd het 'loodje' legt.

Beseffende dat verkeers-humanisering in wezen nog een beperkt standpunt inneemt t.o.v. het begrip 'stadswijk' met alles wat daarbij behoort, zijn we er desondanks van overtuigd dat ergens een begin moet worden gemaakt.

Dit begin is reeds concreet waarneembaar in de vorm van hier en daar 'opbloeiende' kinderspeelplaatsen met onderscheidene attributen.

Dit begin is nog administratief van aanpak, te analytisch, nog niet geïntegreerd in het wonen, (het wonen laat dit in de meeste gevallen niet toe); desondanks is dit een verheugende start.

