

Ontwerpcriteria voor het domein van de flaneurs

AUTEUR Tra My Nguyen

FOTOGRAFIE EN FIGUREN Tra My Nguyen

In veel landen over de wereld genieten mannen en vrouwen van dezelfde kansen, educatie en vrijheid. Desondanks zijn er nog gender verschillen. In dit artikel wordt er ingegaan op de verschillen in de beleving van de stad. Ruimtelijke ingrepen kunnen ervoor zorgen dat beide seksen zich meer evenwaardig kunnen verplaatsen door het publiek domein.

Om gender verschillen in perceptie in de historische binnenstad te onderzoeken maak ik gebruik van een type dat een verkennende rol speelt in de stad: de flaneur. Onder flaneren wordt vaak verstaan: kijken en bekeken worden, maar alleen daarmee wordt de flaneur eigenlijk tekort gedaan.

De flaneur barst van de tegenstellingen: dan weer wil hij zich afzonderen van de massa, dan weer opgaan in de menigte; hij wil rust en dan weer levendigheid. Juist deze tegenstrijdigheden en zijn interpretatie van zijn ervaringen in de stad maakt hem een interessant figuur. De flaneur kent ook een vrouwelijke variant, de flaneuse. Juist over het bestaan van de flaneuse zijn de meningen verdeeld. Schrijvers als, Janet Wolf en Virginia Pollock beweren dat zij niet kan bestaan, omdat ze niet hetzelfde gedrag kan vertonen als de flaneur, namelijk het doelloos rondlopen door de stad. Toch kan worden geconstateerd dat de flaneuse bestaat, zoals Deborah Parsons en Anne Friedberg van mening zijn, echter, in een andere vorm dan de mannelijke variant.

Het flaneren van nu lijkt in veel opzichten op het oude flaneren, er zijn echter ook nieuwe nuances in het flaneren ontstaan. De afstandelijke, esthetische blik van de nieuwe flaneur en flaneuse zijn in feite niet van elkaar te onderscheiden. Mede door dezelfde educatie, vrijheden en kansen hebben ze zich gelijkwaardig kunnen ontwikkelen in Noord Amerika, West Europa en andere plekken in de wereld. Maar toch is er een verschil tussen hen, namelijk de bezetting en beleving van het

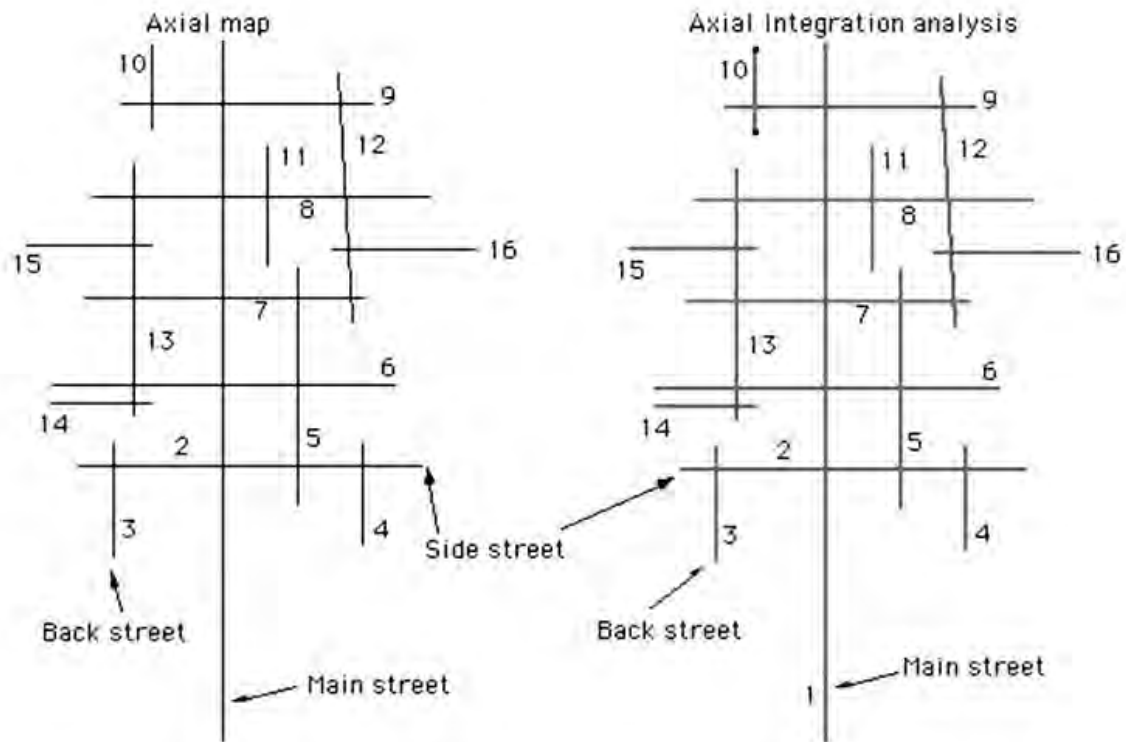
publiek domein. De flaneur kan zonder problemen 24 uur per dag door de stad wandelen, maar voor de flaneuse is dit een stuk moeilijker, wanneer ze geen aanleiding heeft om zich hier te bevinden. Individualiteit en vrijheid definiëren de flaneuse. Om een geschikt milieu voor de flaneuse te ontwerpen zijn de volgende elementen bepalend: ruimtelijke kwaliteit, ruimtelijk structuur, veiligheid en drempelwerelden.

De flaneur barst van de tegenstellingen: dan weer wil hij zich afzonderen van de massa, dan weer opgaan in de menigte; hij wil rust en dan weer levendigheid.

Ruimtelijke kwaliteit

Niet alleen uitzicht is van belang voor de flaneuse, maar ook de afwisseling van sferen, de levendigheid en toegankelijkheid spelen een rol. De omgeving moet uitnodigen tot het verkennen ervan en oriëntatiemogelijkheden bieden. Vrouwen maken over het algemeen veel meer gebruik van landmarks om zich te oriënteren dan mannen, ook zien vrouwen meer op tegen het navigeren, dan mannen. Dit geldt dus ook voor de flaneuse.

Om het flaneergevoel te verhogen moet er afwisseling in sferen zijn, evenals het uitzicht en de kwaliteit ervan. Wanneer gebouwen, straten, waterpartijen en parken goed onderhouden zijn, verhoogd dit de perceptie. Vooral parken met meanderende paden bevorderen het gevoel van spanning en opwinding, dit moet echter wel gepaard gaan met visueel overzicht, anders slaat dit gevoel om in een gevoel van onveiligheid. De mix van snel- en langzaam verkeer kan de afwisseling



Calculating axial integration:

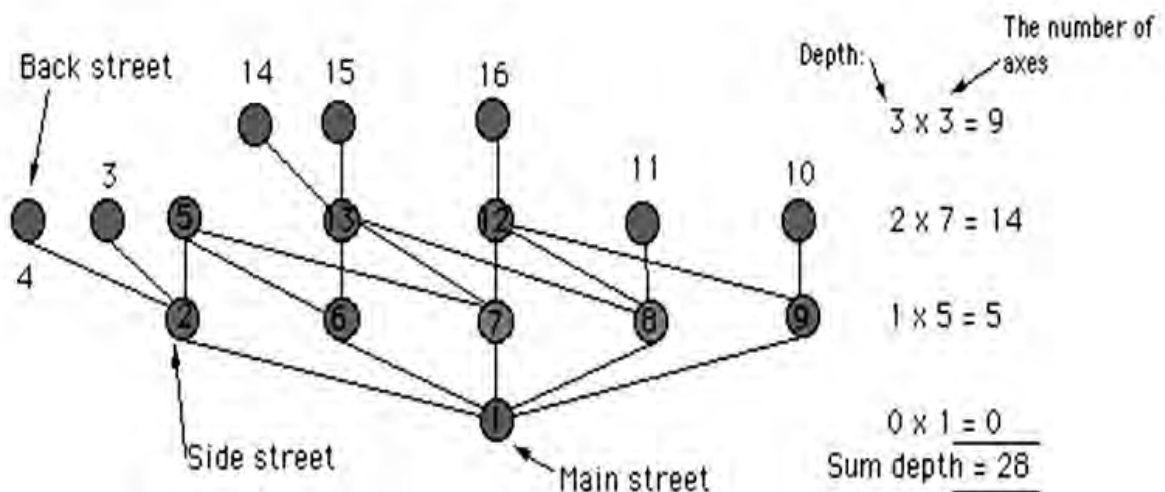
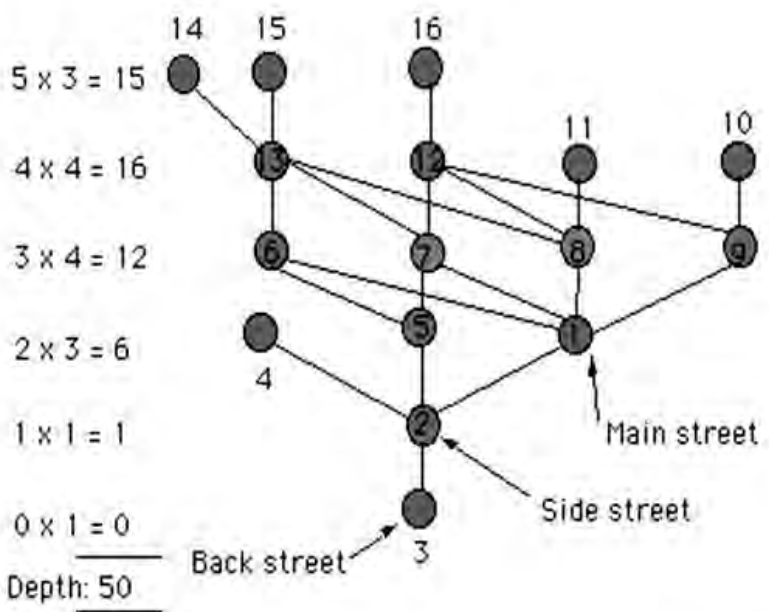
Mean depth for each axis (MD):
 $MD = \text{sum depth} / k - 1$
 $k = \text{number of axes in a system}$
 sum depth = the topological depth from each axis to all other axes
 $D_k = \text{diamond value}$

Calculating the back street ave:
 $(MD) = \text{sum depth} / k - 1 = 50 / 16 - 1 = 3,333333$

Real asymmetry (RA) = $2(MD - 1) / k - 2 = 2(3,3333333 - 1) / 16 - 2 = 0,33333333$

Real relative asymmetry (RRA) = $RA / D_k = 0,33333333 / 0,86 = 3,8759689922$

Integration value of the back street: $1 / RRA = 1 / 3,8759689922 = 0,258$



in sferen benadrukken en draagt bij aan de levendigheid op de route. Wanneer de flaneerroute bestaat uit straten die haaks op elkaar staan, wordt de hoofdroute minder duidelijk. Hoe meer de hoofdstraten in elkaar overlopen, hoe beter.

Ruimtelijke structuur

De componenten: levendigheid en toegankelijkheid zijn bepalend voor de inrichting van het flaneerdomein. Hoe levendiger en toegankelijker een straat is, hoe geschikter het is als flaneerdomein. Om deze componenten in de stad te voorspellen, wordt gebruik gemaakt van Space syntax. Space syntax analyseert de manier waarop straten van elkaar verschillen in hun aantrekkingskracht op voetgangers en automobilisten. Als eerst wordt volgens de Space syntax methode alle openbare ruimtes van de stad in kaart gebracht. Deze openbare ruimtes zijn meestal lineair van vorm: straten, boulevards, snelwegen, met uitzondering van pleinen. Door deze lineaire ruimte te weergegeven als lijnen in een netwerk ontstaat hierdoor een axiaal netwerk, waarmee de integratiewaarde op stadsniveau kan worden berekend. (Hillier, 2001) In de axiale analyse wordt aan de hand van integratiewaarden berekend hoe toegankelijk een straat is, zie figuur 1. Sommige straten zijn beter zichtbaar en beter bereikbaar dan andere straten en worden daarom als beter toegankelijk beschouwd. Hoe minder vaak men van richting hoeft te veranderen, hoe toegankelijker de straat is. De toegankelijkheid wordt bepaald door te meten hoe vaak men van elk andere straat van richting moet veranderen, om in de desbetreffende straat te komen. De som van het totale aantal benodigde stappen bepaald de integratiewaarde. Hoe lager de integratiewaarde is, hoe toegankelijker de straat. Deze integratiewaarde wordt voor elke straat afzonderlijk berekend en zo ontstaat een hiërarchie van toegankelijkheid voor alle straten in het netwerk. In figuur 1 is een axiale integratie analyse te zien van een eenvoudig netwerk. Straat 1 is het gemakkelijkst te bereiken vanuit andere straten en is daarom rood gekleurd. De minst toegankelijke straten zijn 15 en 16. Met behulp van de computer kan dezelfde analyse gedaan worden voor grote steden met duizenden straten, zodat de toegankelijkheid en de onderlinge verhoudingen in kaart worden gebracht. (Van Nes, 2005)

Waar in axiale analyses alleen de toegankelijkheid van de straat wordt berekend aan de hand van integratiewaarden, wordt in de isovist analyse het gebruik van de ruimte beter nagebootst. Dit komt doordat isovisten de relatie tussen de bezoeker en de directe omgeving meer gedetailleerd weergeven. De axiale kaart wordt vervangen door een isovist kaart, op deze kaart zijn alle bouwblokken of visuele belemmeringen aangegeven als dichte vlakken oftewel isovisten. Elke isovist wordt aangegeven als knooppunt en de relatie tussen deze knooppunten bepalen vervolgens hoe zichtbaar een isovist is en dus ook of er meer levendigheid kan worden verwacht van een straat of plein. Op deze manier worden er series van globale metingen van isovist velden gemaakt, straten of pleinen die beter zichtbaar zijn, zullen ook meer levendigheid aantrekken. In figuur 2 is een isovist analyse te zien van Maastricht. De lange straat over de St. Servaasbrug tussen het station en het Vrijthof is rood gekleurd en daarom een van de levendigste straten in de stad.

Hoeken die straten met elkaar maken, bepalen ook de toegankelijk-

heid van een bepaalde straat. Er zijn drie soorten bochten die mensen ervaren: geen bocht, T-splitsing of een bocht. Een hoek van 15 graden wordt door mensen niet ervaren, terwijl alles rond de 90 graden wel als een bocht wordt ervaren. Mensen zijn eerder geneigd om flauwe bochten in te slaan om hun eindbestemming te bereiken dan scherpe. (Conroy & Dalton, 2001) Dit betekent dat de grootte van de hoek van twee straten meespeelt in de keuze van de verplaatsing van mensen. Een route met veel scherpe hoeken zullen minder mensen distribueren dan een route met flauwe hoeken. (Turner, 2001) In een ontwerp kan dit worden geïntegreerd door lange zichtlijnen te gebruiken en pleinen op landmarks aansluiten. Scherpe hoeken dienen vermeden te worden om het overzicht te houden.



In het onderzoek naar gender verschillen zijn routes in vier steden geanalyseerd (Nguyen, 2008). Uit de observaties blijkt dat gender verschillen in het gebruik van openbare ruimte niet zichtbaar zijn, totdat winkels sluiten. De flâneuse wordt beperkt in haar vrijheid, omdat ze zich onveilig voelt na sluitingstijden van de winkels. Plotseling verdwijnen de flaneuses van de pleinen en straten. Vrouwen gebruiken de straten als doorgang en niet als een bestemming op zich. Wanneer vrouwen de pleinen gebruiken in de avonden of 's nachts, worden ze meestal vergezeld door anderen. In goed geïntegreerde straten, worden een evenredig aantal mannen als vrouwen gevonden. Hoe meer gesegregeerd de straten zijn, hoe meer de straten door mannen worden gedomineerd. De menigte geeft de flaneuse niet alleen een gevoel van veiligheid, maar het is ook een component van het flaneren: kijken en bekeken worden.

Veiligheid

Om genderverschillen te verminderen, moet veiligheid worden betrokken in een ontwerp. Dit kan door de hoofdroute beter in het infrastructurele netwerk van de stad te integreren en door een verscheidenheid aan attractoren langs de route te plaatsen. Verschillende doelgroepen worden aangetrokken met een andere tijdsbesteding, zodat de hele dag door een 'urban ballet' ontstaat. (Jane Jacobs, 1991)



Door actieve entrees langs de route op te stellen, ontstaat er visueel contact tussen woningen of voorzieningen en de openbare buitenruimte. Aanwezigheid van mensen is een noodzakelijke voorwaarde voor sociale controle, maar dit alleen is niet voldoende. Zicht en overzicht zijn van groot belang voor een gevoel van veiligheid. Het vergroot de persoonlijke controle mogelijkheden en daarmee ook de mogelijkheid om weg te vluchten, wanneer men zich bedreigt voelt. Belangrijk is dus zicht en overzicht vanuit de bebouwing op (semi-) openbare ruimten en zichtlijnen, verlichting en de indeling en inrichting van de buitenruimte. (Van der Voordt & Van wegen, 1991)

Drempelwerelden

De flâneuse houdt zich vooral op in drempelwerelden. Bij een stedelijke drempelwereld draait het om confrontaties tussen mensen en objecten. De overgangsgebieden zijn de plekken waar de verschillende sferen elkaar overlappen en in elkaar overlopen. Het ontwerpen van drempelwerelden in het stedelijke milieu, waarin de grenzen zijn vervaagd tussen interieur en exterieur, biedt kansen voor de stedelijke leefwijze voor de flâneuse. Wat vroeger het publiek domein was, wordt vandaag de dag overspoeld door private initiatieven: terrassen, markten en kiosken, terwijl private ruimtes zoals cafés en overdekte winkelcentra worden overspoeld door het publieke leven. Het resultaat is een tussenruimte: de drempelwereld. De flâneuse heeft behoefte aan deze ruimtes die niet expliciet privé of openbaar zijn, maar haar alle kansen biedt om de ruimte op verschillende manieren te interpreteren.

Het gender verschil dat optreedt in de perceptie van de stad is een complex maatschappelijk probleem. Een multidisciplinaire benadering is daarom onmisbaar. Sociale factoren meenemen in de afweging van ruimtelijke ingrepen is nodig; wanneer deze ontwerpcriteria worden meegenomen in de planningsfase, zal dit niet alleen resulteren in een flâneuse vriendelijk milieu, maar zullen andere doelgroepen ook hiervan profiteren.

Tra My Nguyen (chautram.nguyen@gmail.com) is stedenbouwkundige bij Intronet Advies en medeoprichter van lviet.nl een platform voor Vietnamese jongeren in Nederland

Literatuurselectie

- Boomkens, R. (1998) Een drempelwereld: Moderne ervaring en stedelijke openbaarheid. Rotterdam: NAI Uitgevers
- Conroy, R.A. en N. Dalton (2001) The secret is to follow your nose. 3rd Symposium of Space syntax, p. 47.1-47.14
- Hillier, B. (2001) The theory of the city as object or how spatial laws mediate the social construction of urban space. Atlanta: Georgia Institute of Technology
- Jacobs, J. (1961) The death and life of great American cities. New York: Random House
- Lawton, C. (2002) Gender differences in wayfinding strategies and anxiety about wayfinding: A cross-cultural comparison. Sex roles, vol. 47, no. 9-10, p.389-400.
- Nguyen, C.T.M (2008) De rol van de flâneuse in het stedelijk milieu: Het toepassen van gender kennis bij de herstructurering van de binnenhavens van Vlissingen. Delft: afstudeeronderzoek TU Bouwkunde
- Van Godsendthoven K (2005) Women's passages: A Bildungsroman of female flânerie. Gent: dissertatie
- Voordt, D.J.M. Van der en H.B.R. Van Wegen (1991) Sociale veiligheid en gebouwde omgeving. Theorie, empirie en instrumentenontwikkeling. Delft: Publicatiebureau Bouwkunde
- Van Nes, A. (2005) Space syntax: meten aan de ruimte. Rooilijn, nr.(38)2, p. 69-76.