

Maurice Hartevelde

Bigness Is All in the Mind

Bigness Viewed in Terms of Public Space

There are some who glorify the state or quality of bigness. This seems to be something characteristic of the modern age – the first hosannas began to resound around the dawn of the metropolis. For example, the most important feature of Louis Sullivan's office building was that it had to be tall: 'The force and power of altitude must be in it, the glory and pride of exaltation must be in it . . . rising in sheer exultation that from bottom to top it is a unit without a single dissenting line'.¹ Le Corbusier's worship of bigness went beyond the actual building. In his plan for the contemporary city he presented 'a new unit on a large scale', which 'inspires everything'.² A classic example of present-day thinking on the subject is Koolhaas: 'In a landscape of disarray, disassembly, dissociation, disclamation, the attraction of Bigness is its potential to reconstruct the Whole, resurrect the Real, reinvent the collective, reclaim maximum possibility.' Koolhaas calls for new megastructures which would permit a great variety of programmes and which would not be subject to the constraints inherent in a set combination of buildings and spaces. As Koolhaas sees it, such large-scale architecture transcends mere building; it becomes a city in its own right, detached from its urban surroundings. The building is no longer situated anywhere. 'Bigness is no longer part of any urban tissue' – it can function as a separate mini-city. In other words, the building becomes so large and difficult to apprehend that the city has to adapt to it rather than the other way around.³

In theory, such profound statements may seem convincing, but what if we study a practical example? In this connection Euralille, designed by OMA, is particularly interesting. Koolhaas includes the project in the XL chapter of his vast book. He once stated that it would not be a part of an old city, not even of a new city, but a '[centre of gravity] for an area with 70 million people'. It has been described as the classic example of Bigness.⁴ The high-rise complex was designed to be an independent fragment, with at its centre the *Espace Piranésien*, completely inward-looking and entirely separate from the urban fabric. Yet, despite this concept, practical experience has shown that these huge structures cannot remain detached from the rest of the city.

Of course, the brand-new link-up to Europe's high-speed rail network has made Euralille an increasingly popular destination for foreign tourists and businesspeople alike. However, within a few years of its inauguration, EU research has concluded that its interior is mainly used by local people. The wide range of products on sale in Euralille Centre is comparable to that available in suburban shopping centres, but its ease of access by public transport or car and its convenient location for local pedestrians offer people in the metropolis of Lille an alternative right in the centre of the city. The exhibitions, concerts, conferences or other events held at the conference centre mainly draw visitors from the region, and, although public transport is very

1

Louis H. Sullivan, 'The Tall Office Building Artistically Reconsidered' (March 1896), in: I. Athey (ed.), *Louis H. Sullivan. Kindergarten Chats and other Writings* (New York, 1979), 206.

2

Le Corbusier, *The City of To-Morrow and its Planning* (New York, 1929), 177.

3

Rem Koolhaas, 'Bigness, or the problem of Large: Manifesto' (1994), in: OMA, Rem Koolhaas and Bruce Mau, *S,M,L,XL* (Rotterdam, 1995), 494-517.

4

Jean-Louis Cohen, "'Bigness" and the test of the construction site (Euralille, France)', *Lotus International*, no. 86 (1995), 50-67.

Maurice Hartevelde

Bigness zit tussen de oren

Het 'grote' beredeneerd vanuit de openbare ruimte

Het 'grote' is een staat of kwaliteit die door sommigen wordt bejubeld. Het lijkt typerend voor de moderne tijd: de eerste jubelkreten dateren al uit de kinderjaren van de metropool. Zo moest Louis Sullivans kantoor toren vooral hoog zijn: 'De macht en kracht van de hoogte moeten eruit spreken, de glorie en trots van het verhevene. Elke centimeter van dit gebouw moet trots omhoogrijzen, in pure verrukking over zijn volmaakte eenheid, zonder één storende lijn van onder tot boven...'¹ Le Corbusiers verering van het grote gaat verder dan het gebouw. In zijn plan voor de hedendaagse stad presenteerde hij 'een nieuwe eenheid op grote schaal', die 'alles inspireert'.² Voor de huidige tijd zijn de geschriften van Rem Koolhaas exemplarisch: 'In een landschap van wanorde, demontage, ontbinding en afwijzing ligt de aantrekkingskracht van het Grote in zijn vermogen het Geheel te reconstrueren, het Werkelijke te doen herrijzen, het collectief opnieuw uit te vinden en het maximaal mogelijke te herwinnen.' Koolhaas is een voorstander van nieuwe megastructuren die een grote diversiteit aan programma's kunnen herbergen en vrij zijn van de beperkingen die kenmerkend zijn voor een ensemble van gebouwen en ruimten. Hij gaat uit van het standpunt dat architectuur op zo'n schaal het loutere bouwen overstijgt: het gebouw wordt een stad op zichzelf, bevrijd van zijn stedelijke omgeving. Het gebouw is niet langer gesitueerd. 'Bigness maakt geen deel meer uit van enig stedelijk weefsel' en kan fungeren als een zelfstandige ministad. In andere woorden: het gebouw wordt zo groot en zo moeilijk te overzien dat de stad zich eraan moet aanpassen, en niet andersom.³

Zulke zware uitspraken klinken in theorie overtuigend, maar wat als we een geval in de praktijk bestuderen? Om dat te doen is Euralille, een OMA-ontwerp, hoogst interessant. Koolhaas zelf heeft het immers ondergebracht in het hoofdstuk 'XL' van zijn bovenmaatse boek. Bovendien heeft hij eens gezegd dat Euralille geen onderdeel zou uitmaken van een oude stad, en zelfs niet van een nieuwe stad, maar een 'zwaartepunt van een gebied met zeventig miljoen inwoners' zou worden. Het wordt dan ook gezien als de toetssteen van het begrip Bigness.⁴ Het hoogbouwontwerp werd ontworpen als een onafhankelijk fragment, met in het midden de 'Espace Piranézien'. Het is het kroonjuweel, geheel in zichzelf opgaand en volkomen gescheiden van het stedelijk weefsel. Echter: niet gehinderd door dit concept heeft de werkelijkheid aangetoond dat deze grote gebouwen niet gescheiden konden blijven van de stad Lille.

Dat de stad opgenomen werd in het Europese HSL-netwerk was natuurlijk nieuw en heeft ervoor gezorgd dat Euralille steeds meer een nieuwe bestemming is geworden voor zowel recreatieve/toeristische tochtjes als zakenreizen, toch kwam slechts een paar jaar na de opening een door de EU opgezet onderzoek tot de conclusie dat het interieur hoofdzakelijk wordt bezocht door het lokale publiek. Het brede assortiment producten dat in Euralille Centre wordt verkocht, is verge-

1

Louis H. Sullivan, 'The Tall Office Building Artistically Reconsidered' (maart 1896), in: I. Athey (red.), *Louis H. Sullivan. Kindergarten Chats and other Writings*, New York 1979, p. 206.

2

Le Corbusier, *The City of To-Morrow and its Planning*, New York 1929, p. 177.

3

Rem Koolhaas, 'Bigness, or the problem of Large: Manifesto' (1994), in: OMA, Rem Koolhaas en Bruce Mau, *S,M,L,XL*, Rotterdam 1995, p. 494-517.

4

Jean-Louis Cohen, "'Bigness" and the test of the construction site (Euralille, France)', in: *Lotus International*, nr. 86, 1995, p. 50-67.

popular, people living near Euralille and Lille-Flandres railway station mostly walk there.⁵ In terms of use, its public interiors are linked to its immediate surroundings rather than to London, Paris or Brussels.

Urban design played no part whatsoever in the proceedings, as Koolhaas once acknowledged. The only proposal park was the subject of an open competition.⁶ When the park was finished in 2000, there was still no urban plan. As the drawings for the complex had already been completed, adjustments had to be made. The entrances to the railway concourses and pedestrian areas were altered, an elevated walkway was built to link the public areas to the shopping centre and the conference centre and, most crucially, the surrounding outdoor space was redesigned.

In the end, this megastructure, this separate fragment, did not 'reconstruct the Whole' or 'resurrect the Real', for the shopping centre, the conference centre and the stations served the city and therefore had to be connected to their immediate surroundings. Despite its scale, even this 'extra large' structure became just an ordinary part of the urban fabric. The big building could not remain separate, for its interior was public. The presence of public interiors raises questions about the whole theory of Bigness: in practice, can a building be big, public and separate from the city all at the same time? If its interior is public, how does this affect the dimensions and scale of the building, and indeed the relationship between the buildings and its surroundings? And, in general, how does the notion of large-scale architecture relate to the city?

It seems to go without saying: the bigger the buildings erected in the urban fabric, the greater their floor area and the more people they can accommodate. An increase in the size of a metropolis automatically leads to more intensive use of outdoor space. In a city, the network of outdoor public space is usually limited by its density, and since the urban ground plan, with its underground infrastructure and its legal boundaries between the public and private spheres, has proved obstinately permanent,⁷ large collective buildings inevitably spring up.

Big buildings are often collective, because what used to be housed in individual buildings is now gathered together into a single mass. Small establishments are located within a single large building, with separate entrances inside the façade: behind a lobby, along a corridor or on an upper floor. They have addresses such as '350 Fifth Ave., Suite PT, 48th floor, New York', and as a result the interior of the building between street level and the upper floors becomes more public. Big buildings thus become a blend of private and public space, simply because there is such a shortage of outdoor public space. The increase in the number of users creates a need for more, or new, public space. To complement the existing streets and avenues, new atria and concourses are designed within the structure. The interiors of large-scale buildings can become part of the network of public space, because of their collective nature and their public use. In this sense, big buildings change the network of public space. At the same time, in a metropolis, the network of public space becomes part of the building, because of the shortage of outdoor space, the increase in the number of people using the space and the pressure these increased activities exert on the space. In this way, the network of public space changes big buildings. Two different case studies – public interiors in New York and the skyway system in Minneapolis – illustrate these two

5

O. Cormier, *Euralille, new development in the centre of the Lille urban area* (Toulouse, 1999), 10-11.

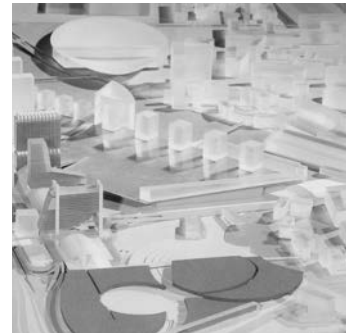
6

Peter Wislocki, 'Euralille', *Architects' Journal*, vol. 194, no. 12 (18 September 1991), 30-41.

7

See, for instance: S. Kostof, *The City Shaped. Urban Patterns and Meaning through History* (London, 1991), 25-26; J. Heelink, H. Meyer and J. Westrik, *Het ontwerp van de stadsplattegrond* (Amsterdam, 2002), 16.

OMA, maquette van het masterplan voor Euralille, 1990 / OMA, model of the master plan for Euralille, 1990



lijkbaar met het assortiment in de suburbane winkelcentra, maar door zijn gemakkelijke toegankelijkheid met de auto of het openbaar vervoer en zijn gunstige ligging voor voetgangers die uit de stad komen, biedt het complex de cliëntèle uit de metropool Lille een goed alternatief in het stadscentrum. De bezoekers van zijn tentoonstellingen, concerten, congressen en andere evenementen trekt het congrescentrum voornamelijk uit de regio. En hoewel het openbaar vervoer hoogst populair is, komen de inwoners van de wijken rond Euralille en het spoorwegstation Lille-Flandres voornamelijk te voet.⁵ De openbare delen van het interieur zijn wat het gebruik betreft dus vooral verbonden met de directe omgeving, en niet met Londen, Parijs of Brussel.

Stadsontwerp heeft letterlijk geen rol gespeeld, zoals Koolhaas eens heeft erkend. Het enige voorgestelde park is tot inzet van een open prijsvraag gemaakt.⁶ Toen het park in 2000 werd voltooid, was het stadsontwerp nog altijd niet in beeld verschenen en aangezien het complex toen al was getekend, bleef het een kwestie van correcties aanbrenge. De ingangen naar de spoorweghallen en de circulatie van voetgangers moesten worden herschikt, een voetgangersbrug werd ingebracht om de publieksruimten van de stations te verbinden met het winkelcentrum en het congrescentrum en, het belangrijkste, de omringende buitenruimte moest worden ingericht.

Uiteindelijk was het project geen bouwwerk dat, als megastructuur en autonoom fragment, 'het Geheel reconstrueerde' of 'het Werkelijke deed herrijzen'. Integendeel: aangezien het winkelcentrum, het congrescentrum en de stations de stad bedienen, werd de verbinding met de directe omgeving van essentieel belang. De schaal ten spijt, wordt zelfs 'extra large' een gewoon onderdeel van het stedelijk weefsel. Het grote bouwwerk kon niet onafhankelijk blijven vanwege het openbare karakter van zijn interieur. De aanwezigheid van openbare interieurs roept vragen op naar het concept en het theorema van Bigness: kan een gebouw in de praktijk tegelijk groot zijn, van nature openbaar en onafhankelijk van de stad? Als de interne ruimten openbaar zijn, wat is dan het effect op de dimensies en schaal van deze grote gebouwen, en wat is het effect van de openbare interieurs op de relatie tussen grote gebouwen en hun omgeving? En in het algemeen: hoe verhoudt de idee van grootschalige architectuur zich tot de stad?

Het lijkt vanzelfsprekend: hoe groter de gebouwen die in het stedelijk weefsel verrijzen, hoe meer vloeroppervlak en hoe meer mensen. Een groei van het inwonertal van de grote stad leidt op zich al tot een intensivering van het gebruik van buitenruimte. In de stad is het netwerk van openbare buitenruimten echter begrensd, en aangezien de stadsplattegrond, met zijn ondergrondse infrastructuur en juridische afscheiding van publiek en privaat, hardnekkig permanent is gebleken,⁷ ziet het grote en collectieve gebouw het levenslicht.

Het grote gebouw is vaak collectief van karakter, omdat wat eens werd ondergebracht in afzonderlijke gebouwen nu wordt verzameld in één massa. Kleine bedrijven worden tezamen ondergebracht in een groot gebouw en hun ingangen worden naar achter de façade verplaatst: ergens achter een hal, langs een gang of op een bovenverdieping. Het nieuwe adres van het bedrijf wordt, bijvoorbeeld, 350 Fifth Ave., Suite PT, 48th floor, New York en het interieur tussen het straatniveau en die verdiepingen wordt van nature meer openbaar. Dit maakt het grote gebouw een mengvorm van twee soorten ruimte, private en publieke, eenvoudig omdat er tekort is aan buitenruimte. Gelijktijdig scheidt het groeiende aantal gebruikers een behoefte aan

5

O. Cormier, *Euralille, new development in the centre of the Lille urban area*, CETE du Nord Pas-de-Calais, Toulouse, augustus 1999, p. 10-11.

6

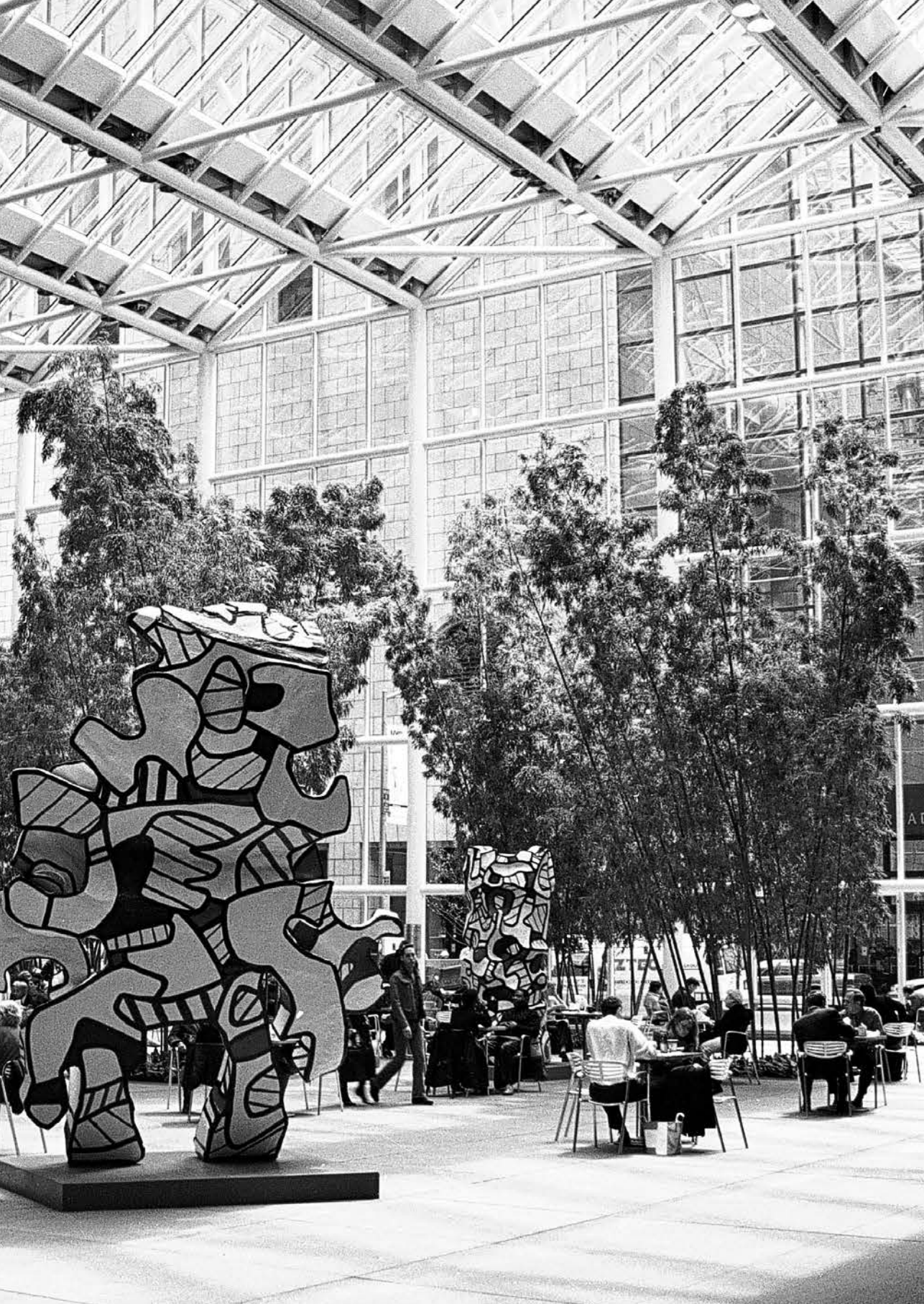
Peter Wislocki, 'Euralille, Architects' *Journal*, jrg. 194, nr. 12, 18 september 1991, p. 30-41.

7

Zie o.a. S. Kostof, *The City Shaped. Urban Patterns and Meaning through History*, Londen 1991, p. 25-26; J. Heelink, H. Meyer & J. Westrik, *Het ontwerp van de stadsplattegrond*, Amsterdam 2002, p. 16.



Edward Larrabee Barnes, Zion & Breen en Robert A.M. Stern, openbaar atrium van het voormalige IBM Building, 1982-1995, een voorbeeld van een overdekt voetgangersgebied / Edward Larrabee Barnes, Zion & Breen and Robert A.M. Stern, 1982-1995, the public atrium of the former IBM Building is an example of covered pedestrian space



contrary interactions between the metropolis and the large-scale building.

Public Interiors in New York

Since Koolhaas's notion of Bigness is derived from his theories about New York, as set out in *Delirious New York*, Manhattan is the obvious place to look at. Koolhaas's assumption that skyscrapers are isolated from the urban fabric needs to be examined carefully. In terms of public space, New York has a large number of interiors which are designed to be public. Since these are open to communal or general use, they link buildings to their surroundings. Indeed, their owners are legally required to grant rights of access and use to members of the public. The city authorities usually give the owners something in return. For example, New York's Department of City Planning offers developers of office buildings and apartment blocks bonuses in the form of extra floor space to encourage them to include public space in their projects. To achieve this, the 1961 Zoning Resolution introduced the concept of 'incentive zoning'. The building size on a lot is determined by the maximum floor area ratio. 'In medium and high-density commercial districts, arcades, open plazas, covered pedestrian spaces, subway improvements and other public amenities generate an increase in the maximum floor area ratio'.⁸

Although the main focus of the Resolution was on the creation of outdoor space, it also made provision for public interiors, as the available outdoor space was not particularly useful or attractive. These privately owned public spaces are part of everyday urban life, and fulfil the need for more (or new) public space. The study for the rezoning of New York City explains the underlying reasons for these design interventions: 'In order to bring some light and air into streets surrounded by tall buildings, as well as to create more usable open space, a bonus device has been established to encourage setting back of building from the street line'.⁹ As a result, within years of the Resolution being adopted, public plazas and arcades began to appear alongside big buildings. In 1970 the Resolution was taken a step further. For the first time, the City Planning Commission approved a zoning amendment for what was called 'covered pedestrian space'. This was the first attempt to achieve both circulation and destination goals and to make functional amenities for the public, such as public sitting areas and specified opening hours, obligatory. The Commission described these public interiors as 'an efficient pedestrian circulation system and an attractive sheltered public space'.¹⁰

The Zoning Resolution achieved its goals: by 2000 there were some 87,000 square metres of new public space. More than five hundred different public spaces were created within the boundaries of building lots; of these, 29 per cent were covered, including arcades along streets, through-block connections and other public interiors.¹¹ Urban pressure in New York has created a need for such new public space. The increasing numbers of people walking along the streets and avenues or remaining in one place at busy times of the day, such as lunchtime, quite simply need more room. Without the Resolution, these spaces would never have been designed.¹² These privately owned public spaces in the city were created by city legislation, but their presence within the urban fabric is the result of urban use, in other words human behaviour. 'Megastructures tend to go with a clean-sweep approach of downtown. Instead of remaining a singular

8

Department of City Planning, *Zoning Handbook* (New York, 2006), 51.

9

Voorhees, Walker Smith, Smith & Haines, *Zoning New York City: A Proposal for Zoning Resolution for the City of New York, August 1958* (New York, January 1958).

10

City Planning Commission, *City Planning Commission Report CP 21138, USA* (New York, 13 April 1970), 284.

11

J.S. Kayden, *Privately Owned Public Space: The New York City Experience* (New York, 2000).

12

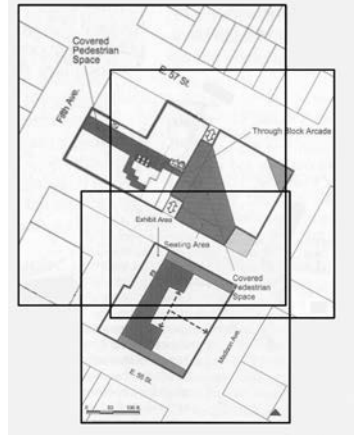
Department of City Planning, op. cit. (note 8), 2.

meer of nieuwe openbare ruimte. Naast de bestaande straten en pleinen worden nieuwe atriums of promenades binnen de bouwmassa ontworpen. Vanwege zijn collectieve karakter en publiek gebruik kan het interieur van grootschalige gebouwen deel gaan uitmaken van het stedelijk netwerk van openbare ruimte. In die zin verandert het grote gebouw het netwerk van de openbare ruimte. In een metropool dringt het netwerk van de openbare ruimte tegelijk door in het gebouw, vanwege de beperkt beschikbare buitenruimte, de toename van het aantal gebruikers en de druk die de toegenomen activiteit op de ruimte uitoefent. Op die manier verandert het netwerk van de openbare ruimte het grote gebouw. Twee verschillende casestudy's, de openbare interieurs in New York en het skyway-systeem in Minneapolis, illustreren deze interacties in twee richtingen tussen de metropool en het grootschalige gebouw.

De openbare interieurs in New York

Aangezien Koolhaas zijn idee van Bigness heeft afgeleid uit zijn theorema's over New York in *Delirious New York*, ligt het voor de hand Manhattan in ogenschouw te nemen. De aannahme van Koolhaas dat wolkenkrabbers geïsoleerd staan van het stedelijk weefsel vraagt om verificatie. Mijn redenering vertrekt vanuit het netwerk van de openbare ruimte. New York staat bekend om zijn vele grote interieurs die worden verondersteld openbaar te zijn. Aangezien ze openstaan voor algemeen of gemeenschappelijk gebruik, verbinden ze het gebouw met zijn omgeving. Eigenaren zijn zelfs bij wet verplicht leden van het publiek recht van toegang en gebruik te geven. In ruil voor deze verplichting geeft het stadsbestuur de eigenaren meestal iets terug. Het Department of City Planning in New York biedt bijvoorbeeld een bonus van extra vloeroppervlak om ontwikkelaars van kantoorgebouwen en woontorens te stimuleren openbare ruimten in hun projecten op te nemen. In de Zoning Resolution, een verordening op de ruimtelijke ordening, van 1961 is met dit doel het concept 'incentive zoning' (planningsstimuli) geïntroduceerd. De maximale gebouwgrootte op een kavel, die is vastgelegd aan de hand van de 'floor area ratio' (vloeroppervlakte-index), kan worden aangepast. 'In zakenwijken met een gemiddelde of hoge dichtheid genereren arcades, open plaza's, overdekte voetgangersruimten, verbetering van ondergrondse doorgangen en andere publieksvoorzieningen een verhoging van de maximale vloeroppervlakte-index.'⁸

Hoewel de verordening de nadruk legde op het creëren van buitenruimte, liet ze ook ruimte voor interne openbare ruimte, aangezien de beschikbare buitenruimte niet altijd even bruikbaar of aantrekkelijk was. De openbare ruimten in privaat bezit maken deel uit van het alledaagse leven in de stad en beantwoorden aan de behoefte aan meer of nieuwe openbare ruimte. Het vooronderzoek voor de herordening van New York City lichtte de onderliggende redenen voor deze ontwerpingsgrepen toe: 'Om in straten omzoomd met hoge gebouwen wat licht en lucht te brengen, en ook om meer bruikbare open ruimte te creëren, is een bonussysteem opgezet om het terugzetten van gebouwen ten opzichte van de rooilijn te bevorderen.'⁹ Als gevolg hiervan ontstonden in de eerste jaren na de invoering van de verordening openbare pleinen en arcades op de grenzen van grote gebouwen. De verordening van 1970 ging een stap verder. De City Planning Commission aanvaardde voor de eerste keer een amendement op de verordening ten gunste van wat 'overdekte voetgangersruimte' werd



Kayden, assemblage van drie analysetekeningen: het voormalige IBM-atrium, de naastgelegen Trump Tower (beide Swanke Hayden Architects, 1983) en het Sony Building (Johnson/Burgee en Gwathmey Siegel & Associates, 1992) / The scheme is an assemblage of three analysis drawings from Kayden. It shows the former IBM atrium together with the neighbouring Trump Tower, designed by Swanke Hayden Architects (1983), and the Sony Building, designed by Johnson/Burgee (1983) and Gwathmey Siegel & Associates (1992)

8

Department of City Planning, *Zoning Handbook*, Department of City Planning, New York, NY, januari 2006, p. 51.

9

Voorhees, Walker Smith, Smith & Haines, *Zoning New York City: A Proposal for Zoning Resolution for the City of New York, August 1958*, City Planning Commission, New York 1958.

element in their surroundings, they prompt comparable developments and thus do away with their singularity . . . Complexes derive urbanity from their surroundings'.¹³

We can use any random example of a public interior in New York to illustrate this. Citicorp atrium could made it seem like a suburban shopping centre, but it did not: surrounded by the original city, it is a lively mixture of different shops, new and old, attractive and tacky, of bars, newsstands and snack counters. The atrium in the former IBM building has no commercial facilities, but is still part of the urban fabric. As the urban researcher William H. Whyte put it in the late 1980s: 'Such internal spaces do not solve the problem of the homeless . . . but they do meet a need and they demonstrate that it is practical to press for more of them.'¹⁴ Today, the IBM atrium is indeed surrounded by several more atria. In addition to the existing network of public space, small systems of public interiors are emerging within the high-rise buildings of Manhattan.

The Skyway System in Minneapolis

In New York, the creation of interior public spaces was mainly initiated by the local authorities. In Minneapolis, on the other hand, public interiors are mainly private initiatives. Like Manhattan (albeit on a smaller scale), central Minneapolis is known for its big buildings, but it is even more famous for its skyway system. This is a network of enclosed elevated walkways linking public interiors on the first floors of big buildings. This would appear to underscore the proposed notion of Bigness. In his second Project on the City, Koolhaas referred to public interiors as systems that appear to evolve into huge megastructures, or indeed junkspace: 'It is substructure only, without a superstructure, orphaned particles in search of framework or pattern. . . . The joint is no longer the problem.' In this sense, his co-author calls the Minneapolis skyway system a success because of its replicated attractive environment of indoor shopping centres.¹⁵ 'Encasing pedestrianism above ground', he states, it 'virtually kills actual street life'.¹⁶ Undoubtedly, the skyways and the high-rise buildings they link together make the system a very large assemblage of built structures. The public interior is almost equal in length to the surrounding outdoor network. But is the interior disconnected from the exterior – is it purely substructure? Does the system remove all life from street level? In practice, it is only in the centre that the focus of these interiors is on retail – just as in New York, most of the spaces are non-commercial, often providing access to offices, cultural facilities, public parking and in some cases apartments. The skyways form an additional system of public space that was designed for the public from the very outset.

The first skyway in Minneapolis was opened in 1962. The skyway concept was introduced in the form of an elevated fast-food court, accessible from street level and connecting the lobbies of two large bank buildings and another block above a traffic intersection. Although approved by the city authorities, the idea was scrapped because of property rights and other obstacles raised by those leasing land at the intersection. 'To avoid rewriting ground leases, we decided to connect at the middle of the block instead of at the corners,' the architect explained in one of his last interviews.¹⁷

Because the earliest parts of the system had become immensely popular places to shop and eat, pedestrian traffic multiplied and, just as importantly, the value of first-floor property increased greatly. The

13

William H. Whyte, *City. Rediscovering the Center* (New York, 1988), 162.

14

Ibid., 217.

Philip Johnson, John Burgee en Ed Baker, Crystal Court/IDS Center, Minneapolis skyway, 1973, voetgangers lopen op straatniveau langs Nicolett Mall en via een skyway naar Crystal Court / Philip Johnson, John Burgee and Ed Baker, Minneapolis skyway, 1973, pedestrians at street level walking along Nicollet Mall and at skyway level going to Crystal Court

15

Very carelessly, and rather unfortunately, he uses the wrong example to illustrate his notion of 'encasing pedestrianism above ground' in Minneapolis, namely the skyway system in the neighbouring city of St. Paul. Unlike Minneapolis, St. Paul has always remained in charge of its skyway system, devoting public resources and staff time to its development. The skyways in St. Paul are city property, just like traditional outdoor public space, and have been financed by urban renewal funds and other public sector grants. S.H. Kaufman, *The Skyway Cities* (Minneapolis, 1985), 16-18.

16

Chuihua Judy Chung, Jeffrey Inaba, Rem Koolhaas and Sze Tsung Leong, *The Harvard Design School Guide to Shopping/Project on the City 2* (Cologne, 2002), 10-411, 496-497.

17

James Beach, 'The Skyways Turn 40', *Skyway News, Downtown's Community Newspaper*, 13 May 2002.



success of the first skyways did not escape the notice of other Minneapolis entrepreneurs. They developed more interconnected public skyways, and incorporated key inner-city features into the system.¹⁸ As the system of through-block connections and skyways expanded and was used more and more, it was enthusiastically embraced by planners and became subject to zoning regulations. In a 1970s urban study, the Minneapolis Planning and Development department called for more skyways to protect pedestrians against severe winter weather and to solve 'the conflict between pedestrian and automobile'.¹⁹ The system would be in line with Le Corbusier's proposals to rebuild 'great cities' like New York by creating streets both below and above ground that would put an end to the 'sacrifice of pedestrians'.²⁰

Despite the department's support, the skyways continued to be private initiatives. However, public regulation soon became necessary to ensure that the expanding public interiors would continue to serve the public interest. As in New York, the Minneapolis city authorities have drawn up regulations to promote 'development of exceptional quality'. The maximum floor area ratio of buildings on a lot can be increased if the proposed development includes amenities that will benefit the public and enhance the design and function of inner-city districts. In this Minneapolis version of 'incentive zoning', both skyways and through-block connections must meet various standards for linkage with the exterior, dimensions, access and maintenance. Entrances must be clearly visible from adjoining pavements or streets, and the skyways must have at least 80 per cent clear or lightly tinted glass so that people can look both in and out.²¹

18

Kaufman, op. cit. (note 15), 8-15.

19

Minneapolis Planning and Development, *Metro Center '85, Study for Development of Program and Priorities for Expanded Job and Investment Opportunities in Central Minneapolis*, maart 1970 (Minneapolis, 1970), 54.

20

Le Corbusier, op. cit. (note 2), 164-170.

21

The City Council, *Code of Ordinances City of Minneapolis, Minnesota* (Tallahassee, 1991), art. 549.220.

Philip Johnson, John Burgee en Ed Baker, Crystal Court/IDS Center, Minneapolis, 1973, het enorme glazen atrium verbindt het skyway-met het straatniveau / Philip Johnson, John Burgee and Ed Baker, Crystal Court/IDS Center, Minneapolis, 1973, the huge glass atrium of Crystal Court connects the skyway level with the street level



genoemd. Voor het eerst werden hiermee zowel circulatie- als verblijfsdoelen gediend en werden in de openbare ruimte functionele voorzieningen geëist, zoals zitruimten en openingstijden. De commissie beschreef deze openbare interieurs als 'een efficiënt voetgangers-circulatiesysteem en aantrekkelijke openbare ruimte'.¹⁰

De verordening heeft haar doelen bereikt en in 2000 is ongeveer 87.000 m² openbare ruimte gerealiseerd. Meer dan 500 verschillende openbare ruimten zijn binnen de grenzen van de bouwkavels ontstaan. 29 procent daarvan is overdekt, waaronder arcades langs de straat, verbindingen binnen het blok en andere interne publieksruimten.¹¹ De stedelijke druk in New York maakt zulke nieuwe openbare ruimten nodig. De groeiende aantallen mensen die gedurende het spitsuur door de straten en avenues lopen of op één plek verblijven, gedurende hun lunchpauze bijvoorbeeld, hebben simpelweg ruimte nodig. Zonder de verordening waren die ruimten niet ontworpen.¹² De overheid heeft de aanleg van publieke ruimten in privaat eigendom in de stad gestimuleerd, maar het feit dat ze in het stedelijk weefsel bestaan, volgt uit het gebruik van de stad, ofwel, het gedrag van mensen. 'Megastructuren gaan meestal gepaard met een aanpak waarin de binnenstad wordt schoongeveegd. In plaats van een eigenstandig element in de omgeving te blijven, lokken ze vergelijkbare ontwikkelingen uit en doen zo afstand van hun eigenstandigheid... Complexen ontlenen stedelijkheid aan hun omgeving.'¹³

Om dit te onderstrepen, kunnen we elk voorbeeld van een openbaar interieur in New York aangrijpen: Citicorp had met zijn atrium op een *mall* in een buitenwijk kunnen lijken, maar deed dat niet: omgeven door de oorspronkelijke stad is het een levendig mengsel van winkels, nieuw en oud, aantrekkelijk en slonzig, krantenkiosken en snackbars. Het atrium in het voormalige IBM Building ontbeert commerciële instellingen, maar is toch onderdeel van het stedelijk weefsel geworden. 'Zulke interne ruimten lossen het probleem van de daklozen niet op (...) maar ze beantwoorden wel aan een behoefte en tonen aan dat het praktisch nuttig is om voor méér te pleiten', zei de stadsonderzoeker Whyte eind jaren tachtig.¹⁴ Tegenwoordig wordt het IBM-atrium inderdaad omringd door enkele andere atria. In het bestaande netwerk van openbare ruimte verschijnen in de hoogbouw in Manhattan kleine stelsels van openbare interieurs.

Het skyway-systeem in Minneapolis

De totstandkoming van interne openbare ruimten is in New York gestimuleerd door het stadsbestuur. In tegenstelling hiermee zijn de interne openbare ruimten in Minneapolis hoofdzakelijk op particulier initiatief ontstaan. De binnenstad van Minneapolis staat, evenals Manhattan maar minder uitgestrekt, bekend om zijn grote gebouwen, maar is nog beroemder om zijn skyway-systeem. Dit is een netwerk van overdekte en verhoogde loopbruggen die tussen de openbare interieurs op de eerste verdiepingen van de grote gebouwen zijn gelegen. Dit systeem lijkt het voorgestelde idee van Bigness te bevestigen. In zijn tweede *Project on the City* noemde Koolhaas openbare interieurs systemen die zich vanuit hun eigen logica lijken te ontwikkelen tot megastructuren, en zelfs *junkspace*. 'Het is louter substructuur, verweesde deeltjes op zoek naar een raamwerk of patroon. (...) De verbinding is het probleem niet meer.' Koolhaas' coauteur noemt het skyway-systeem van Minneapolis in deze zin geslaagd omdat het een repetitieve aantrekkelijke omgeving van overdekte winkelcentra

10

City Planning Commission, *City Planning Commission Report CP 21138, USA*, City Planning Commission, New York NY, 13 april 1970, p. 284.

11

J.S. Kayden, *Privately Owned Public Space: The New York City Experience*, New York 2000.

12

Department of City Planning, op. cit. (noot 8), p. 2.

13

William H. Whyte, *City. Rediscovering the Center*, New York 1988, p. 162.

14

Idem, p. 217.

Many large buildings are linked to the system, as are many atria, lobbies and concourses, making the interiors of the buildings more public. More than 80 buildings are connected by almost 13 km of skyways, which means that most of central Minneapolis is linked up. In the winter, the skyways just outside the retail core are each used by eight thousand pedestrians a day; in the retail core this figure is as much as twenty thousand, and although the skyways on the periphery are used by only a few hundred people a day, the system as a whole is very popular. The growth of the system has meant not only an increasing number of links with the exterior and a need for public supervision, but also an increase in the number of pedestrians.²²

As the planners foresaw, the system has proved most popular during the coldest time of the year. The local newspaper recently wrote that in winter about two thirds of pedestrian traffic uses the skyways and one third the streets; in summer these proportions are reversed. At lunchtime some of the passageways can get very crowded. People usually enter the system from the outside or via one of the linked-up buildings, but in some parts of the system – which are now being re-designed – there is no connection between the inside and the outside. There is a need for clearly visible, attractive links between the street and skyway levels.²³ Over the years, a great deal of attention has been paid to how the two levels are linked, particularly such aspects as signposting, access and visibility between the levels. Examples include the huge glass atrium at Philip Johnson’s Crystal Court, Cesar Pelli’s Wells Fargo Center and, more recently, I.M. Pei’s 225 South Sixth. Minneapolis again demonstrates that, because of their presence

22

Lawrence M. Irvin and Jefferey B. Groy, *The Minneapolis Skyway System, What it is and Why it works*, January 1982 (Minneapolis, 1982), 1-7; Peter Bruce, *1999 Minneapolis Downtown Pedestrian Count and Analysis* (Minneapolis, 1999).

23

Linda Mack, 'Commentary: What Effect has "The Hidden City" had on Downtown?', *Star Tribune*, 13 February 1997; John Ewoldt, 'Dollars & Sense: Mall in a Maze', *Star Tribune*, 3 March 2005.



Skyway-system in de binnenstad van Minneapolis / The skyway system of downtown Minneapolis

biedt.¹⁵ 'Door het voetgangersverkeer bovengronds te kanaliseren,' stelt hij, 'maakt het zo goed als een einde aan het normale straatleven.'¹⁶ De skyways en de hoogbouw die ze verbinden vormen on-getwijfeld een zeer groot systeem van bouwwerken. In lengte is de interne openbare ruimte vrijwel gelijk aan het omringende netwerk in de openlucht. Maar is het interieur losgemaakt van het exterieur, louter substructuur? Onttrekt het systeem alle leven aan het straatniveau? In de praktijk blijken deze interne ruimten alleen in het centrum gericht op de winkels: evenals in het geval van New York is de ruimte grotendeels niet-commercieel. Ze geeft veelal toegang tot kantoren, culturele voorzieningen, openbare parkeervoorzieningen en soms tot appartementen. De skyways vormen een aanvullend stelsel van openbare ruimten dat van meet af aan was bedoeld voor het publiek.

De eerste skyway in Minneapolis werd in 1962 geopend. Het concept werd geïntroduceerd als een verhoogd plein met fastfoodrestaurants dat vanaf de straat toegankelijk zou moeten zijn en een verbinding zou vormen tussen de lobby's van twee grote bankgebouwen en een ander blok aan de overkant van een kruising. Hoewel het idee door het stadsbestuur was goedgekeurd, werd het plan geschrapt vanwege de eigendomsrechten en andere belemmeringen die de pachters van de grond op die kruising in de weg konden leggen. 'Om te vermijden dat we nieuwe grondpachtovereenkomsten moesten aangaan, hebben we besloten de verbinding in het midden van de blokken in plaats van op de hoeken te leggen', legde de architect in uit een van zijn laatste interviews.¹⁷

Omdat de vroege delen van het systeem enorm populaire plekken om te winkelen en te eten waren geworden, was het voetgangersverkeer vermenigvuldigd en, niet onbelangrijk, was de waarde van onroerend goed op de eerste verdiepingen sterk gestegen. Het succes van dit eerste skyway-systeem ontsnapte niet aan de aandacht van andere ondernemers in de binnenstad van Minneapolis. Zij ontwikkelden nieuwe, onderling verbonden skyways en namen er belangrijke stedelijke trekkers in op.¹⁸ Het systeem breidde zich uit en het gebruik nam toe, zowel van verbindingen door de blokken als van de skyways, kreeg enthousiaste steun van de planners in dienst van het stadsbestuur, en werd gebonden aan ruimtelijke-orderingsvoorschriften. In de jaren zeventig pleitte de afdeling Planning en Ontwikkeling van Minneapolis in een studie voor meer skyways om voetgangers een betere bescherming te bieden tegen de barre weersomstandigheden in de winter, en als oplossing voor 'het conflict tussen voetganger en auto'.¹⁹ Het systeem zou tegemoetkomen aan de voorstellen van Le Corbusier om elke 'Grote Stad' als New York te herbouwen en te zorgen voor straten zowel boven als onder het maaiveld, om zo een eind te maken aan de 'opoffering van de voetgangers'.²⁰

Ondanks de steun van de afdeling bleven de skyways particulier initiatief. Publieke regulering werd echter spoedig nodig om te bewaken dat de groeiende interne publieke ruimte het algemeen belang diende. Net als in New York heeft het stadsbestuur van Minneapolis verordeningen aangenomen ter stimulering van 'ontwikkeling van uitzonderlijke kwaliteit'. De maximale vloeroppervlakte-index van een gebouw op een gereguleerde kavel kan verhoogd worden als is vastgesteld dat de ontwikkeling publieke voorzieningen biedt die positief bijdragen aan de inrichting en het functioneren van de centrumwijken. In deze Minneapolisische versie van de planningsstimuli moeten zowel

15

Zeer onzorgvuldig en nogal ongelukkig illustreert hij de 'opsluiting van het voetgangersverkeer boven de grond in Minneapolis' aan de hand van de verkeerde stadsplattegrond – die van het naburige St. Paul. In tegenstelling tot in Minneapolis is in St. Paul de stad zelf altijd verantwoordelijk geweest voor het skyway-systeem, dat is ontwikkeld met de inzet van openbare middelen en mankracht. De skyways in St. Paul zijn, net als de traditionele openbare buitenruimte, eigendom van de stad en zijn gefinancierd met stadsvernieuwingfondsen en andere subsidies uit de publieke sector. S.H. Kaufman, *The Skyway Cities*, Minneapolis 1985, p. 16-18.

16

Chuihua Judy Chung, Jeffrey Inaba, Rem Koolhaas, Sze Tsung Leong, *The Harvard Design School Guide to Shopping/Project on the City 2*, Keulen 2002, p. 410-411, 496-497.

17

James Beach, 'The skyways turn 40', *Skyway News, Downtown's Community Newspaper*, 13 mei 2002.

18

Kaufman, op. cit. (noot 15), p. 8-15.

19

Minneapolis Planning and Development, *Metro Center '85, Study for Development of Program and Priorities for Expanded Job and Investment Opportunities in Central Minneapolis*, maart 1970, Minneapolis Planning and Development, Minneapolis 1970, p. 54.

20

Le Corbusier, op. cit. (noot 2), p. 164-170.

and their collective nature, big buildings cannot disregard the urban fabric. Their public use changes the network of public space. The examples show how public interiors make big buildings part of the urban network of public space. As the system expands, readily accessible atria provide more and more links between the skyway and street levels, and problematic linkages are increasingly redesigned. As a result, big buildings are increasingly incorporated into public space, and hence the city. In a contrary process, moving from the outside to the inside, New York's public interiors are absorbed into the network of streets and avenues. Outdoor space encroaches on big buildings in order to increase the amount of usable public space around them. In both cases, the increasingly public nature of the space introduces the small scale into big buildings. Public corridors, concourses and covered plazas divide blocks into streets and courtyards, and as the interiors grow more public they become fertile breeding-grounds for all kinds of small-scale facilities. In both cases, restaurants, newsstands and exhibitions appear, plus the occasional barber's shop, sports club or doctor's surgery. The big building has become public and hence part of the city.

The Randstad: How Not to Do Things

The pattern of interaction between large-scale buildings and the network of public space can also be seen much closer to home. The conurbation of the western Netherlands, commonly known as the Randstad ('Rim City'), is on the verge of becoming a metropolis,²⁴ and megastructures appear to be an increasingly prevalent part of the Dutch urban landscape. Especially in the city centres of The Hague and Utrecht, big buildings have sprung up within the dense urban fabric. These examples are interesting not only because of their location in the city, but also because the large structures, which were part of inner-city 'modernisation' projects, display many similarities to the situation in Lille. The new developments were spatially bounded by the railway stations, their sidings and the inner cities; large parts of both cities were rebuilt in an attempt to resurrect the city by means of megastructures; both stations were redeveloped; and in both cases the initial plans included covered shopping centres, elevated walkways and 60-m tower blocks.²⁵ The main difference, however, is quite simply that the developments were carried out in the heyday of modernism, years before Euralille was designed. In Utrecht, the Hoog Catharijne plan was first presented to the public in 1963, and the plan for The Hague, known as De Nieuwe Hout, was published in 1970. This time difference gives an indication of how things could develop in Lille.

Both of the Dutch plans are now being completely overhauled. The latest plans provide for new, bigger buildings up to 140 m in height; on the other hand, mindful of how large-scale structures affect public space, the planners are taking a new look at the elevated walkways and public interiors. The public interiors will be restructured and redesigned as part of the network of public space. The two cities will approach this in different ways. In The Hague, a system of public atria will increase the amount of space for the public, whereas in Utrecht a clear system of skyways will be created. Both plans will include the railway station and a redesigned or new shopping centre.²⁶ In The Hague, the reasons for using public atria are the shortage of outdoor space and the increase in the number of users – once again, more

24

For instance D. Frieling, 'Metropoolvorming', in: W. Reh, D. Frieling, C. Weeber, et al., *Delta Darlings* (Delft, 2003), 43; J.M. Schrijnen, *Land en Stad. De Creatie van een Opgave* (Delft, 2005), 16.

25

For instance R. Dettingmeijer, 'Van Fockema Andreae tot renovatie van HC, Utrecht de ideale stad in de 20ste eeuw', in: K. Jacobs and L. Smit (eds.), *De Ideale Stad, Ideealplannen voor de stad Utrecht 1664–1988* (Utrecht, 1988), 103–113; F. van der Sluis, *Haagse stedebouw. Mijn ervaringen in de jaren 1946–1983* (Utrecht, 1989), 148–149; OMA, Koolhaas and Mau, op. cit. (note 3), 1156–1210.

26

For instance Dienst Stedelijke Ontwikkeling, Gemeente Den Haag, *Den Haag Nieuw Centraal, Ontwerpmasterplan* (The Hague, 2002), 32; Stichting Den Haag Nieuw Centrum, *Den Haag Nieuw Centrum, Verleden Heden & Toekomst 1994–2014* (The Hague, 2004), 10; Projectorganisatie Stationsgebied, *Masterplan Stationsgebied Utrecht* (Utrecht, 2003), 39, 87.

de skyways als de verbindingen binnen de blokken voldoen aan diverse normen, onder andere voor de verbindingen met buiten, de afmetingen, de toegankelijkheid en het onderhoud. De ingangen van de verbindingen moeten goed zichtbaar zijn vanaf de aangrenzende trottoirs of straten en de skyways moeten ten minste voor 80 procent uit helder of licht getint glas bestaan om het zicht in en uit de skyway te waarborgen.²¹

Veel grote gebouwen hebben zich aan het systeem verbonden en tegenwoordig zijn veel bestaande atria, lobby's en promenades op het skyway-systeem aangesloten, zodat de interieurs van de gebouwen een meer openbaar karakter hebben gekregen. Meer dan tachtig bouwblokken zijn verbonden door bijna 13 kilometer skyways, hetgeen betekent dat het stadscentrum grotendeels verbonden is. In de winter worden de skyways net buiten de winkelkern elk gebruikt door 8.000 voetgangers per dag en in de winkelkern kan dat aantal stijgen tot 20.000; en hoewel de skyways in de periferie van het systeem maar enkele honderden gebruikers per dag trekken, is het systeem als geheel zeer populair. De groei van het systeem gaat niet alleen samen met een toenemend aantal verbindingen met de buitenruimte en de noodzaak van publieke controle, maar ook met een groei in het aantal voetgangers.²²

Zoals de stadsplanners al voorzagen, blijkt het systeem het populairst gedurende het koudste jaargetijde. De lokale krant meldde onlangs dat in de winter ongeveer tweederde van het voetgangersverkeer via de skyways plaatsvindt en eenderde via de straat. In de zomer keert die verhouding zich om. Tijdens de lunchspits is het in sommige doorgangen dringen. Men komt het systeem gewoonlijk binnen vanaf de straat dan wel door een van de aangesloten gebouwen. Hier en daar zijn binnen en buiten niettemin sterk gescheiden. Deze delen worden dan ook momenteel opnieuw ontworpen. Zichtbare en aantrekkelijke verbindingen tussen de straat en het skyway-niveau zijn nodig.²³ De afgelopen tijd zijn al vele initiatieven genomen om de verbindingen met het straatniveau te verbeteren, onder andere via bewegwijzering en betere toegankelijkheid en zichtbaarheid van het andere niveau. Het reusachtige glazen atrium van Philip Johnsons Crystal Court is een goed precedent, evenals die van Cesar Pelli's Wells Fargo Center en, recenter, 225 South Sixth van I.M. Pei.

Net als New York laat het voorbeeld van Minneapolis zien dat grote gebouwen vanwege hun aanwezigheid en hun collectieve karakter het stedelijk weefsel niet kunnen negeren. Hier wijzigt het publieke gebruik van de grote gebouwen het netwerk van de openbare ruimte. De voorbeelden laten zien hoe de publieke interieurs aanspraak maken op de grote gebouwen, zodat ze onderdeel gaan uitmaken van het stedelijk netwerk van openbare ruimte. Hoe groter het systeem wordt, hoe meer vrij toegankelijke atria er ontstaan die het skyway-niveau verbinden met het straatniveau en hoe meer problematische verbindingen worden herontworpen. Des te meer wordt het grote dus deel van de openbare ruimte en zo van de stad. In een tegengesteld proces, van buiten naar binnen, worden in New York openbare interieurs toegevoegd aan de straten en avenues. De buitenruimte legt een claim op grote gebouwen, vanuit de behoefte aan meer bruikbare openbare ruimte nabij de grote gebouwen. In beide gevallen leidt de versterking van het publieke karakter tot de invoeging van de kleine schaal binnen het grote gebouw. Publieke doorgangen, promenades en overdekte pleinen doorsnijden het bouwblok alsof het straten en

21

The City Council, *Code of Ordinances City of Minneapolis, Minnesota*, Municipal Code Corporation, Tallahassee FL 1991, art. 549.220.

22

Lawrence M. Irvin & Jefferey B. Groy, *The Minneapolis Skyway System, What it is and Why it works*, January 1982, City of Minneapolis, City Planning Department, Minneapolis 1982, p. 1-7; Peter Bruce, *1999 Minneapolis Downtown Pedestrian Count and Analysis*, Pedestrian Studies, Projects and Studies, Minneapolis 1999.

23

Linda Mack, 'Commentary: What Effect has "The Hidden City" had on Downtown?', *Star Tribune*, 13 februari 1997; John Ewoldt, 'Dollars & Sense: Mall in a maze', *Star Tribune*, 3 maart 2005.

people require more public space. The new buildings are designed to be in keeping with the existing urban fabric. The approach in Utrecht is different. Here, the public interior will be reduced to a clear system of enclosed elevated walkways. Most of these already exist, but because of their collective nature and their public use they have affected the network of public space, and hence its redesign. Although neither Utrecht nor The Hague is a high-rise city in the true sense and their networks of public interiors will be relatively small, the two cases illustrate how design is affected by the interaction between the city and big buildings or, more specifically, by the interaction between the urban fabric and megastructures.

The Curse of Bigness²⁷

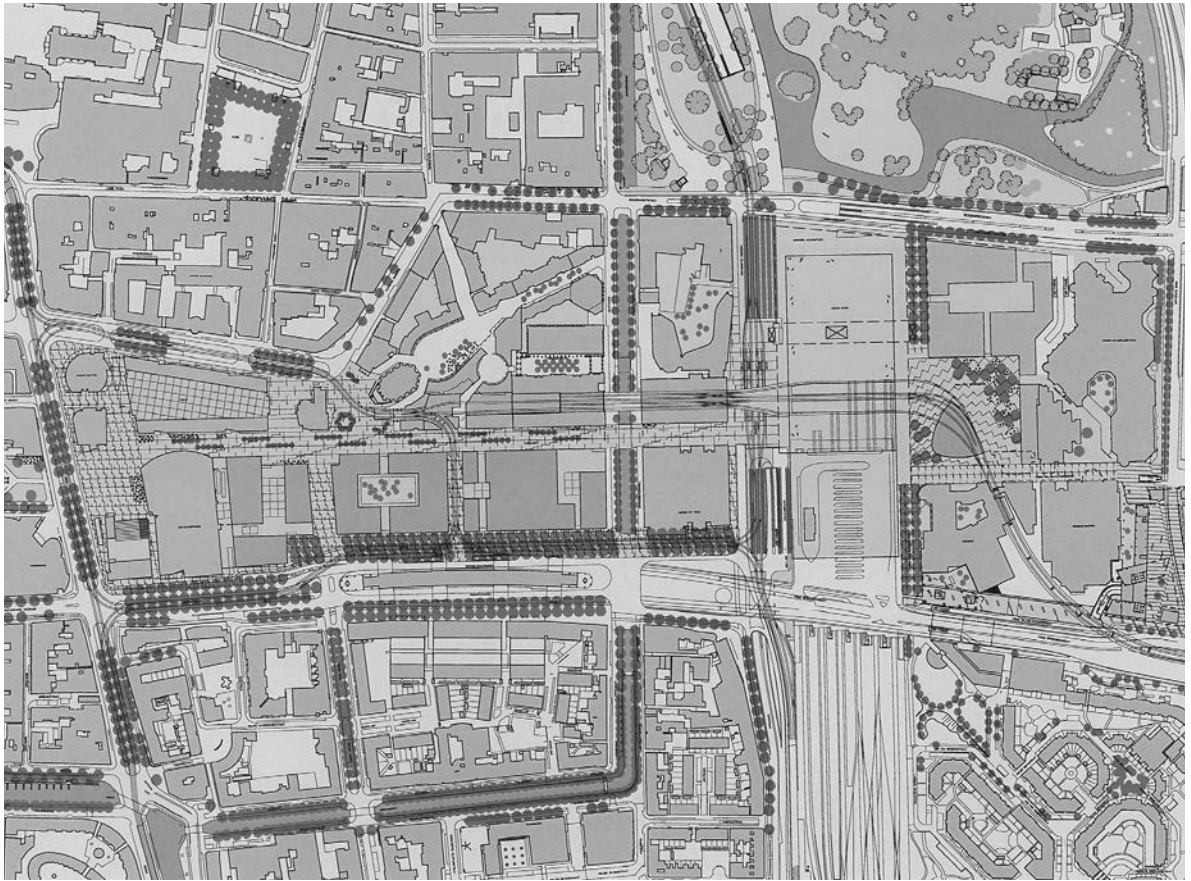
Koolhaas's notion of Bigness is based on complete disconnection between the interior and the exterior. Context – the relationship with the building's surroundings – is supposedly irrelevant. This theory is contradicted by studies of existing cases. When a building exceeds a certain size and becomes a large-scale structure, public interiors are created both by the nature of the building and by zoning. The increase in the number of people using both indoor and outdoor space links big buildings more closely to their surroundings and thus makes the urban fabric more relevant. Thus, far from being isolated, big buildings become more connected.

The two examples from the Randstad show on a small scale what New York and Minneapolis show on a larger scale. In such well-established metropolises, big buildings dominate the inner-city fabric,

27

The famous legal expert Louis Brandeis was opposed to centralization, and campaigned for devolution of power. He rejected large institutions, whether public or private, because he believed that they 'inevitably lost their ability to think in terms of individuals and to respond to their needs. Worse, they tended to be beyond the intellectual understanding and control of any individual.' He published his public stand under the name 'the curse of bigness'. Louis Dembitz Brandeis, *The Curse of Bigness: Miscellaneous Papers of Louis D. Brandeis* (New York, 1934).

Gemeente Den Haag, mogelijke inrichting openbare ruimte van het voormalige De Nieuwe Hout in de Den Haag, Randstad, 2003 / The municipality of The Hague, possible design of the public space in the former 'De Nieuwe Hout' in The Hague, Randstad, 2003



hoven waren en met de toename van het publieke karakter wordt het openbare interieur een vruchtbaarder voedingsbodemp voor allerlei kleinschalige activiteiten. In beide gevallen verschijnen restaurants, krantenkiosken en tentoonstellingen, hier en daar ook een kapper, een fitnessclub of een dokter. Dit alles maakt het grote gebouw van nature publiek en onderdeel van de stad.

De Randstad en lessen om niet te leren

De logica van de interacties tussen grootschalige gebouwen en het netwerk van de openbare ruimte is ook heel dicht bij huis waarneembaar. De steden in de Randstad staan op het punt samen een metropool te vormen²⁴ en het Nederlandse stedelijk landschap lijkt steeds sterker door megastructuren te worden gedomineerd. Vooral in de binnensteden van Den Haag en Utrecht zijn grote gebouwen verzezen in het dichte stedelijke weefsel. Deze voorbeelden zijn niet alleen interessant vanwege de positie van de grote gebouwen in de stad, maar ook omdat de grote bouwwerken die gebouwd werden in de 'moderniseringsgolf' in de binnensteden veel overeenkomsten vertonen met het voorbeeld van Lille: de ontwikkelde gebieden worden ruimtelijk begrensd door het spoorwegstation, zijn rangeerterrein en de binnenstad; in beide steden zijn grote delen herontwikkeld om de stad via megastructuren nieuw leven in te blazen, beide stations zijn vernieuwd en in beide vroege plannen werden overdekte winkelcentra, verhoogde promenades en zestig meter hoge torens geïntroduceerd.²⁵ Het grootste verschil met Lille is echter het simpele feit dat deze plannen werden gerealiseerd in de hoogtijdagen van het modernisme, jaren voordat de ontwerpdracht voor Euralille werd gegeven. Het Utrechtse plan Hoog Catharijne werd in 1963 voor het eerst aan het publiek gepresenteerd en het Haagse plan De Nieuwe Hout in 1970. Dit verschil in tijd tekent een heel plausibel toekomstbeeld voor Lille.

De Nederlandse megastructuren zijn vandaag de dag zelf aan een grootschalige reconstructie toe. In de nieuwe plannen worden enerzijds nieuwe en nog hogere torens tot 140 meter geïntroduceerd, anderzijds zijn de verhoogde voetgangersgebieden en openbare interieurs in heroverweging genomen, op grond van de ervaringen met de effecten van grootschalige bouwwerken op de openbare ruimte. De openbare interieurs worden herontworpen en herbouwd als onderdelen van het netwerk van de openbare ruimte. Om dit te bereiken passen de twee steden in hun ontwerpen verschillende typen openbaar interieur toe. In Den Haag wordt de publieke ruimte uitgebreid met een systeem van openbare atria, terwijl in Utrecht een helder systeem van 'skyways' wordt ontworpen. Beide plannen omvatten integraal een vernieuwing van het station en een nieuw of vernieuwd winkelcentrum.²⁶ De introductie van openbare atria in Den Haag komt voort uit de beperkingen van de openbare buitenruimte en de toename van het aantal gebruikers, zoals in New York. Wederom: meer mensen hebben meer openbare ruimte nodig. De ontwerpen van de nieuwe gebouwen zijn afgestemd of worden afgestemd op het bestaande stedelijk weefsel. Utrecht is een ander geval. Hier wordt de interne openbare ruimte, zoals gezegd, juist gereduceerd tot een helder systeem van overdekte en verhoogde loopbruggen: skyways zoals in Minneapolis. Deze loopbruggen zijn al grotendeels aanwezig, maar vanwege hun collectieve karakter en hun publieke gebruik hebben ze het netwerk van de openbare ruimte en dus het herontwerp ervan beïnvloed. Hoewel Utrecht noch Den Haag een echte hoogbouwstad is en hun interne openbare

24

O.a. D. Frieling, 'Metropoolvorming', in: W. Reh, D. Frieling, C. Weeber e.a. al., *Delta Darlings*, Publicatiebureau Bouwkunde, Delft 2003, p. 43; J.M. Schrijnen, *Land en Stad. De Creatie van een Opgave*, Technische Universiteit Delft, Delft 2005, p. 16.

25

O.a. R. Dettingmeijer, 'Van Fockema Andreae tot renovatie van HC, Utrecht de ideale stad in de 20ste eeuw', in: K. Jacobs & L. Smit (red.), *De Ideale Stad, Ideaalplannen voor de stad Utrecht 1664-1988*, Centraal Museum Utrecht, Utrecht 1988, p. 103-113; F. van der Sluis, *Haagse stedenbouw. Mijn ervaringen in de jaren 1946-1983*, Matrijs, Utrecht 1989, p. 148-149; OMA, Koolhaas & Mau, op. cit. (noot 3), p. 1156-1210.

26

O.a. Dienst Stedelijke Ontwikkeling, Gemeente Den Haag, *Den Haag Nieuw Centraal, Ontwerpmasterplan*, Dienst Stedelijke Ontwikkeling, Den Haag 2002, p. 32; Stichting Den Haag Nieuw Centrum, *Den Haag Nieuw Centrum, Verleden Heden & Toekomst 1994-2014*, Stichting Den Haag Nieuw Centrum, Den Haag 2004, p. 10; Projectorganisatie Stationsgebied, *Masterplan Stationsgebied Utrecht*, Gemeente Utrecht, Projectorganisatie Stationsgebied, Utrecht 2003, p. 39, 87.

and there is usually a shortage of outdoor public space. In these urban environments, the interaction becomes visible and multi-level or privately-owned public space is created within big buildings. New public interiors extend the outdoor network, strengthen links with the exterior and thereby give the building a fine-meshed structure. Above all, as the interiors become more public, the small scale is introduced into the building. The building may be big purely in terms of size, but in many ways it is quite as diverse as any part of the city. In this connection, a nineteenth-century British journalist aptly described the notion of Bigness as follows: 'All her energies have been devoted to expansion; she has not stayed her hand to perfect what she already possessed.' Observers 'do not expect to see anything very beautiful: their early thoughts of the city were always of her bigness . . .'²⁸ In other words, such design is incomplete. Experience has shown that design based on Bigness usually necessitates urban redesign.

The theory of Bigness is based on statements and principles which have yet to be proven. The glorification of Bigness, the focus on the extra large and the call for more and more megastructures are thus based on very fragile foundations. The idea may be a product of meaningful thought, but practical experience leads to diametrically opposite conclusions. Bigness is thus all in the mind – an intellectual construct, and nothing more.

Editing: Bookmakers, Kevin Cook

28

N.W.N. Falconer, 'Wedlock', *The English Illustrated Magazine*, vol. XXXIX, April/September 1913, 197.

Projectorganisatie Stationsgebied, masterplan grootschalige herstructurering en herontwerp Hoog Catharijne Utrecht, 2003. Terminalontwerp door Movares en Benthem Crouwel, 2006 / Major restructuring and redesign of 'Hoog Catharijne', Utrecht. Master plan by Projectorganisatie Stationsgebied (2003), design terminal by Movares and Benthem Crouwel (2006)



ruimten relatief kleine systemen vormen, zijn deze twee voorbeelden niettemin illustratief voor de effecten op het ontwerp van de interactie tussen stad en groot gebouw of, meer specifiek, voor de interactie tussen het stedelijk weefsel en de megastructuur.

De vloek van Bigness²⁷

Koolhaas concentreert zich met het concept Bigness op de afzondering van interieur en exterieur. De relatie met de context zou irrelevant worden en de aansluiting op de omgeving onbelangrijk. De studie van bestaande gevallen weerspreekt dit theorema: als gebouwen een bepaalde omvang voorbijgaan en grootschalige structuren worden, wordt intern openbare ruimte ingebracht, zowel vanwege de aard van het gebouw zelf als op grond van gemeentelijke verordeningen. De groei van het aantal gebruikers die zowel de binnen- als de buitenruimte gebruiken, zorgt voor een sterkere verbinding met zijn omgeving, en dus met het stedelijk weefsel. Zo wordt het grote gebouw, in plaats van onafhankelijker, juist meer verbonden met de omgeving.

De twee voorbeelden uit de Randstad laten op kleine schaal zien wat de centra van New York en Minneapolis op grote schaal tentoon spreiden. In deze gevestigde metropolen wordt het stedelijk weefsel van de binnenstad beheerst door grote gebouwen, terwijl de openbare buitenruimte in het algemeen beperkt is. In zulke stedelijke omgevingen wordt de interactie zichtbaar en ontstaat openbare ruimte binnen de grote gebouwen, zodat er openbare ruimte op meerdere lagen of openbare ruimte in particulier eigendom ontstaat. Het nieuwe openbare interieur breidt het buitenruimtenetwerk uit, het versterkt de verbindingen met het exterieur, en creëert vanuit de logica van de openbare ruimte een fijnmazig netwerk in het grote gebouw. En bovenal: hand in hand met de versterking van het publieke karakter gaat de introductie van kleinschaligheid in het grote gebouw. Het bouwwerk mag in omvang groot zijn, het is in vele opzichten zo gevarieerd als elk deel van de stad. In dit verband heeft een negentiende-eeuwse Britse journalist de meest treffende omschrijving van het begrip Bigness geleverd: 'Al haar energie is gewijd aan expansie; ze heeft niet de rust genomen om te vervolmaken wat ze al bezat'. De waarnemer 'verwacht niet iets heel moois te zien; zijn vroege gedachten over de stad waren altijd al gericht op haar grootheid...' ²⁸ Met andere woorden: het ontwerp blijft onaf. De praktijk leert dat ontwerpen vanuit Bigness leidt tot een behoefte aan stedenbouwkundig herontwerp.

De formule van Bigness is gebaseerd op stellingen, op principes die nog altijd niet zijn onderbouwd. Dat maakt de verheerlijking van het grote, de concentratie op extra large en de roep om megastructuren tot een zeer wankele zaak. Het idee is misschien een product van zinvolle overdenking, maar de praktijk onderstreept conclusies die diametraal tegengesteld zijn aan het theorema. Dat maakt van Bigness een intellectueel geestesobject, niet meer dan een idee.

Vertaling: Bookmakers, Rob Kuitenbrouwer

27

De beroemde rechtsgeleerde Brandeis was gekant tegen centralisatie en voerde campagne voor machtspreiding. Hij verwierp grote instellingen, publiek dan wel privaat, omdat hij meende dat ze 'onvermijdelijk hun vermogen verloren te denken in termen van individuen en te voldoen aan hun behoeften. Erger nog: ze hadden de neiging zich aan het intellectuele bevattingsvermogen en de controle van elk individu te onttrekken.' Hij publiceerde zijn stellingname onder de titel 'the curse of bigness'. Louis Dembitz Brandeis, *The Curse of Bigness: Miscellaneous Papers of Louis D. Brandeis*, Viking Press, New York 1934.

28

N.W.N. Falconer, 'Wedlock', *The English Illustrated Magazine*, jrg. XXXIX, april/september 1913, p. 197.