



Het Panorama **New York City review** 2012

n.a.v. de excursie in juni 2012
New York City review
Stichting Het Panorama

© www.hetpanorama.nl

n.a.v. de excursie in juni 2012

New York City review

Stichting Het Panorama



Deze nabeschuiving is na afloop van de 13e excursie van de Stichting het Panorama naar New York City samengesteld. Vrijwel alle deelnemers hebben een persoonlijke bijdrage geleverd. Door de grote diversiteit aan onderwerpen die aan bod komen is dit boekje een buitengewoon interessante vakinhoudelijke aanvulling op onze excursiegids waarin afzonderlijke projecten zijn gedocumenteerd.

Inhoud

inleiding 7

groepsfoto 10

met reviews van:

Anneke Coops *Bankjes in New York City* 12

Annerie van Daatselaar *Merry go round* 14

Berno Strootman *De perfecte High Line* 20

Ed Joosting Bunk *NY bulldogs* 22

Frank van der Zanden *NYC observations* 32

Hans Dekker *Amerika: land van immigranten* 42

Hans Oerlemans *New York City* 44

intermezzo 50

Jan Verburg *New York New York* 52

Karien van Bijsterveldt *Empire state of mind* 54

Karin van Essen *Ride with me NYC* 56

Kim Kogelman *Manhatta before the Dutch* 64

Mark van der Bij *Hout in de openbare ruimte* 70

Marlies van Diest *Public space - private quality* 72

Martien van Osch *Zonder titel* 74

Mathieu Derckx *Highlights* 80

Matthijs Willemsen *Zonder titel* 82

Olga Limarenko *Fences* 86

Renee Santema *Voor 't eerst in NY* 92

Roel van Wees *Groter dan de appel* 94

Sandra Schuit *On top* 102

Saskia Bongers *Bryant Park* 106

Sylvia Karres *New York New York* 110

Titia Hajonides *Piers* 118

Veronica van Amerongen *Bomen in NY* 120

Vibeke Scheffener *Escape in the city* 124 and
Greenwich Village 128

Wim van Krieken *New York contrasts* 130

Ymkje van de Witte *New York* 138

colofon 146

inleiding

stichting Het Panorama

“Wat komen jullie hier eigenlijk doen? Wij zijn helemaal niet zo goed. In Europa is veel betere landschapsarchitectuur te zien. Is er in Europa werk van een Amerikaanse landschapsarchitect uitgevoerd? Ja, van Amerikaanse architecten wel, maar landschapsarchitecten....?”

We waren even stil. Een dergelijk begin van een bureaubezoek hadden we nog nooit meegemaakt. Geen formeel gedoe, maar gewoon kort door de bocht gooide Thomas Balsley van het gelijknamige bureau een stok in ons hoenderhok. Hoewel Hans Oerlemans snel Peter Walker teruggooide, twijfelden we of Thomas wellicht een kern van waarheid had geraakt.

“En weten jullie wel dat geen enkel project op jullie excursieprogramma openbaar is? Alle pleinen en parken zijn privé eigendom”.

Tja, we hadden natuurlijk gehoord van Foundations, Friends of ...en sponsoring, maar dat we ons overal op privé terrein zouden bevinden was wel even wennen.

Maar de laatste slag wonnen wij. *“Dus jullie werken bij een groot aantal verschillende ondernemingen? Maar dan zijn jullie elkaars concurrenten! Gaat dat wel zonder ruzie op zo'n groepsexcursie? Sounds like heaven to me.”*



Waarom naar New York?

We werden natuurlijk voornamelijk door de bruisende en bijzonder stedelijke sfeer aangetrokken. En uiteraard wilden we kijken hoe ons vak in New York op dit moment wordt uitgeoefend.

We wilden wel eens zien hoe economische ontwikkeling, innovatief ontwerpen en 'good design' samen gaan. Hoe sustainable design er uitziet, dat in New York een topprioriteit heeft. Ook waren we erg benieuwd naar een drietal zelf geselecteerde highlights: The High Line, Brooklyn Bridge Park en het Hudson River Park.

Helaas waren er veel onderwerpen waar we weinig of niets van gezien of gehoord hebben. Het sustainable design is er zo een. We zagen wel veel jonge straatbomen en heel kleine bijdrage leveren. Goed voor luchtklimaat en wat waterberging in boomspiegels. Ondergrondse waterbergingstanks waren onzichtbaar onder de heuvels in het Brooklyn Bridge Park aangelegd. Wellicht ook op andere locaties langs de rivier. Het merendeel van de heringerichte pieren langs de Hudson waren op het eerste gezicht niet ontworpen om bij hurricanes en hogere waterstanden grote hoeveelheden water te kunnen opslaan.

Voor groene daken en urban farming waren we in Manhattan op het verkeerde adres. Wel zijn locaties in Brooklyn gezien.

De drie 'highlights' waren inderdaad geweldig. The High Line was veel meer dan een lijn. De route zat vol afwisseling zoals hoogteverschillen, uitkijkpunten over de omgeving, allerlei soorten rustplekken, een klein stukje bos en een enorme variatie aan planten en struiken.

Het Brooklyn Bridge Park was kloek van schaal en profiteert van de uitzichten op de Brooklyn en Manhattan Bridge aan de ene kant en het uitzicht op Lower Manhattan aan de andere kant.

De openbaar toegankelijke rivieroever van het Hudson River Park is een enorme winst voor Manhattan. Er is nu een ca 10 kilometer lange westoever, door verschillende bureaus ingericht en voor het overgrote deel openbaar toegankelijk geworden.



Aan de drie highlights kunnen er zelfs nog wel een paar worden toegevoegd!

- Het Teardrop Park is een binnenterrein omgeven door saaie hoogbouwappartementen. Op spectaculaire wijze is hier in een onverwachte groene oase een introvert stuk Amerikaanse wildernis met een hoge echte rotswand gemaakt.

- Pier 15 is een prachtig gedetailleerd gestapeld park. Rondwandelingen zijn mogelijk via 'decks' op verschillende niveaus. Ze zijn afwisselend ingericht met vaste planten, diverse banken en heerlijke ligstoelen. Uitzicht is er naar verschillende kanten op de ferryboten die heen en weer varen over de East River.

Tot slot maakten een aantal oude projecten zoals de prachtige stedelijke ruimte van het 19e eeuwse Bryant Park, het wereldberoemde vestpocketpark Paley en natuurlijk het Central Park dat de laatste jaren fantastisch is gerenoveerd zodat je echt in de natuur waant, deze excursie helemaal onvergetelijk.

Maar de deelnemers 'maakten' deze excursie pas echt tot een groot succes. Er werd op een dag zonder klagen makkelijk 10 kilometer gelopen of 30 km gefietst. Er onstonden iedere dag spontaan weer nieuwe groepjes en het was reuze gezellig!

Allemaal heel erg bedankt voor jullie deelname aan de excursie en helemaal voor het leveren van een bijdrage aan dit reisverslag.

Stichting het Panorama: Karin, Frank, Vibeke en Wim
www.hetpanorama.nl





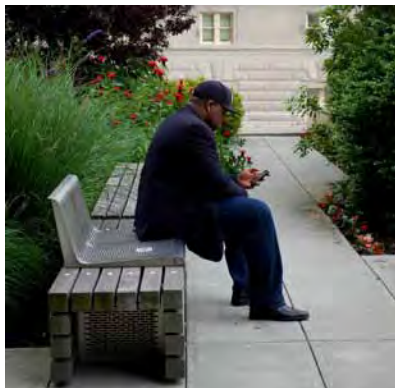
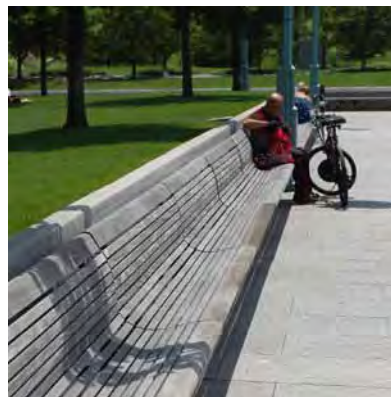
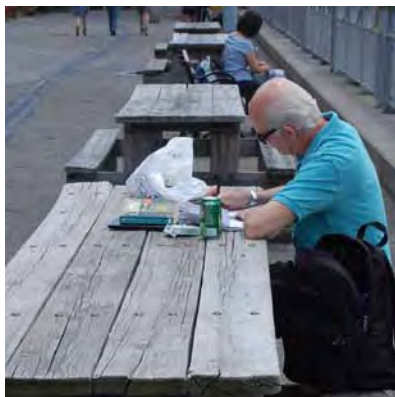
Bankjes in New York City

Anneke Coops

Al jaren maak ik foto's van bankjes, waar ik ook maar kom. Soms zitten er mensen op die bankjes, maar lang niet altijd. Soms kom ik op plekken waar ik me afvraag waarom er in godsnaam bankjes staan, omdat de omgeving echt niet uitnodigt tot zitten. En omdat er nooit iemand lijkt te zijn, behalve die ene toevallige voorbijganger die ik dan ben.

In New York is wat anders aan de hand. Er zijn namelijk heel veel mensen buiten, de hele dag. Mensen die de krant lezen, een boek schrijven, hun take-away-lunch eten of hun big coffee drinken. Die een hond uitlaten, soms twee tegelijk. Moeders, oma's, nannies die met hun kinderen spelen, of hun kinderen laten spelen. Veel hardlopers. Mensen die verkoeling zoeken, of juist in de warme zon willen zitten. Zakenmensen, werkelozen, ouderen. Toeristen, zoals wij. En daar, in Manhattan en Brooklyn, kunnen ze overal lopen, rennen, liggen en spelen. En zitten!

Ik maakte foto's van bankjes, waar ik maar kwam. En van stoelen, die hier gewoon 'los' kunnen staan in de openbare ruimte, zoals op het gras van het drukke Bryant park of in het koele en verstillende Paley Park. Maar vooral banken en bankjes. Banken over de hele lengte van lange boulevards, banken die ook trappen zijn, banken met uitzicht over een glooiend grasveld of een vijver, langs een pad of aan de rand van een plein, of bankjes in hoekjes verscholen. Overal banken, van hout, beton, natuursteen, staal. En op die banken zijn mensen in rust. Mensen die zich niets meer aantrekken van hun omgeving. De schrijver, de lezer en de slaper, zij zijn alleen. Kijk die man bezig met zijn mobieltje, zie de man met zijn fiets. De jongeren hangen en liggen en wachten, de kinderen wachten ook, op hun versnapering voor ze weer gaan spelen. **In New York worden de bankjes goed gebruikt!**



MERRY-GO-ROUND IN NEW YORK



Tijdens de wandeltochten door de parken van New York werd ik keer op keer verrast door de aanwezigheid van een druk bezochte draaimolen. Met als topper de carrousel onder de Brooklyn Bridge, in een prachtig glazen huis dat ontworpen is door Jean Nouvel.

De carrousel riepen vragen op. Waarom zijn er zoveel? Wat hebben de New Yorkers met de draaimolen? Waar komen ze eigenlijk vandaan? Is dit misschien een onderwerp voor het boekje? Zijn er meer landschapsarchitecten geïnteresseerd in dit kinderattribuut? Dat laatste weet ik niet, maar ik vond het erg leuk om een klein onderzoekje te doen en dat hier te presenteren.

Er blijkt een 'National Carousel Association' te bestaan in Amerika en de meeste draaimolens hebben hun zelfs een eigen site. Opvallend is de grote hoeveelheid recent gebouwde draaimolens.

Annerie van Daatselaar

De basis van de draaimolen ligt in Europa en is in de 19e eeuw naar Amerika gebracht door Duitse immigranten. De familie Dentzel fabriceerde in Philadelphia vanaf 1860 draaimolens met levensechte houten paarden in de zogenaamde “Philadelphia style”. Ook Coney Island in Brooklyn is een belangrijke plek voor carrouselbouwers en houtbewerkers geweest. De draaimolens die hier werden gebouwd waren kleurrijker en fantasievoller (“Coney Island style”).

De stad New York heeft momenteel twaalf draaimolens en in 2013 wordt daar nog een nieuwe exemplaar aan toegevoegd.



Jane's Carousel Brooklyn Bridge Park



Pier 62 Carousel Hudson River park



Friedsom Memorial Carrousel in Central Park is in 1871 gebouwd op Coney Island. In 1951 werd deze naar Central Park verplaatst nadat de oorspronkelijke carrousel door brand verloren is gegaan. De draaimolen is geplaatst in een zes-hoekige stenen gebouw.



The Forest Park Carousel is een historische draaimolen uit 1903.

The Muller Carrousel in Queen's Forest Park is gebouwd in 1910, afgebrand 1966 en herbouwd in de periode 1973-1985.

De carrousel in **Prospect Park** in Brooklyn is geopend in 1952, maar bestaat uit figuren uit 1912.

The Flushing Meadows Corona Park Carrousel in Queens stamt uit 1964, maar is samengesteld uit twee oude carrouselen uit 1903 en 1908.

Jane'Carousel in Brooklyn Bridge Park is gebouwd 1922. De restauratie heeft plaats gevonden in 1984-2011. De draaimolen wordt beschermd door een glazen gebouw van Jean Nouvel.

afbeeldingen <http://janescarousel.com>



The B&B Carousel uit 1932 is de laatste historische draaimolen op Coney Island. De renovatie wordt in 2013 afgerond.

Recent gebouwde draaimolens:



1997 The Totally Kid Carousel in Riverbank State Park. De figuren zijn gemaakt door kunstenaar Milo Mottola en gebaseerd op kindertekeningen.

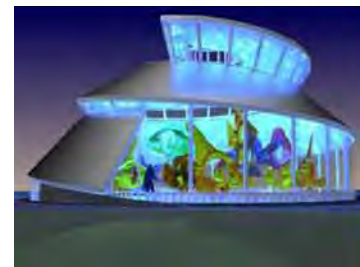
1999 'Carousel for All Children' in Willowbrook Park op Staten Island is ook toegankelijk voor gehandicapte kinderen.

2002 Le Carrousel in Bryant Park



2005 Barbara Hrbek Zucker Bug Carousel in de Bronx Zoo vlindertuin met insectenfiguren.

2010 Pier 62 Carousel in Hudson River Park



In 2013 wordt de **SeaGlass Carousel (Battery Park)** met vissenfiguren en bijzondere lichteffecten in gebruik genomen.

Bronnen

<http://www.nycgovparks.org/about/history/carousels>

<http://en.wikipedia.org/wiki/Carousel>

<http://timeoutnewyorkkids.com/things-to-do/62261/carousels-in-new-york-city>

<http://www.thirteen.org/metrofocus/2012/03/you-spin-me-right-round-baby-right-round-like-a-carousel>

http://www.bryantpark.org/things-to-do/le_carrousel.html

<http://www.centralparknyc.org/visit/things-to-see/south-end/carousel.html>

<http://janescarousel.com/>



De perfecte High Line

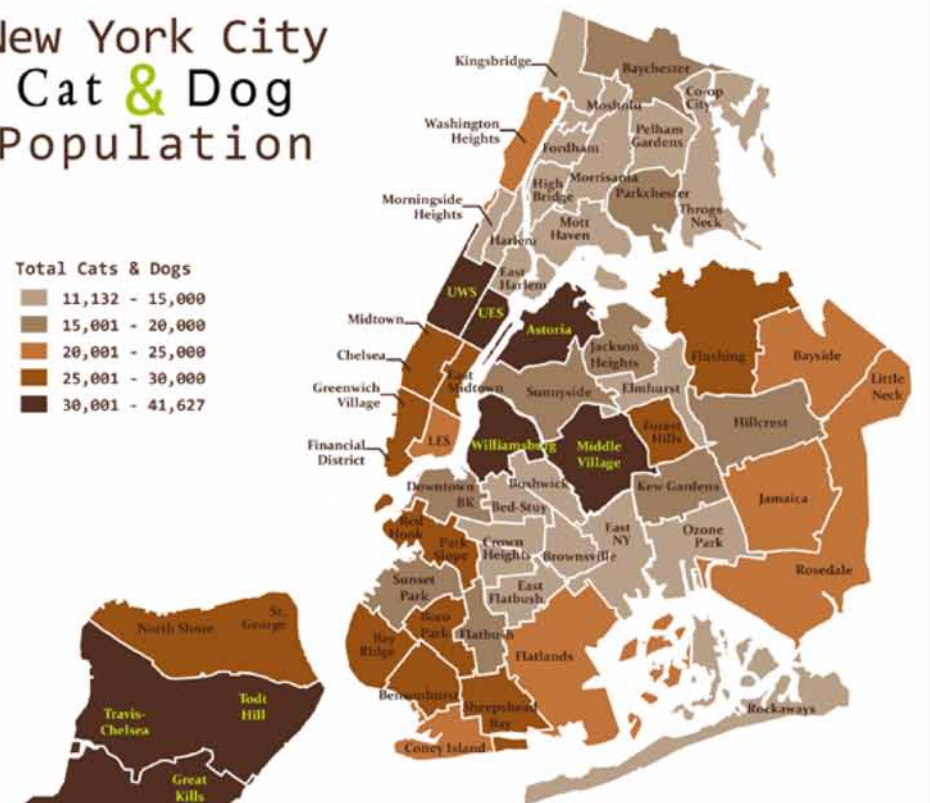
Panorama-excursies zijn mede zo leuk doordat je met vakgenoten kunt praten over wat je ziet, en bovendien wordt gewezen op wat je nog niet had gezien. Bij elk project dat we de afgelopen jaren samen hebben bezocht, werden wel kritische kanttekeningen gemaakt. Misschien nog wel het meest bijzondere van de High Line vond ik dat ik van niemand, maar dan ook echt niemand, een kritische kanttekening heb gehoord. Het totaalontwerp, de materialisering, de detaillering, de variatie, de eenheid, het beplantingsplan, het onderhoud, zelfs de ijsjes en de koffie: er was niets op aan te merken, helemaal perfect. Griezellig. Of huist daarin misschien juist een vorm van kritiek?

Berno Strootman

New York City Cat & Dog Population

Total Cats & Dogs

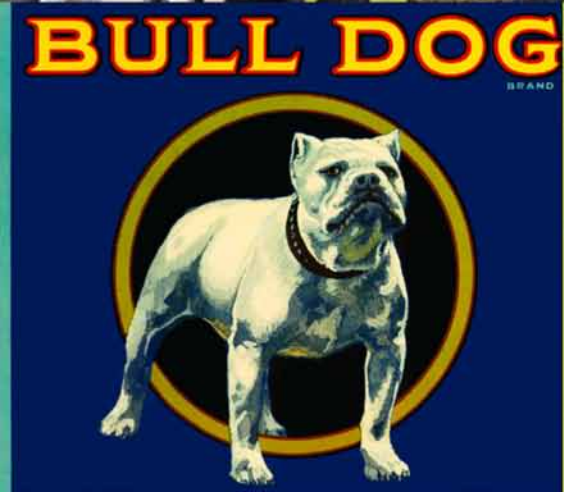
11,132 - 15,000
15,001 - 20,000
20,001 - 25,000
25,001 - 30,000
30,001 - 41,627



Ed Joosting Bunk







NO DOGS
NO ACTIVE
RECREATION

No smoking within the park
No fumar dentro del parque
在公園裏禁止吸煙

CAUTION
Dogs must yield to
pedestrians at all times
Please go slow

No smoking within the park
No fumar dentro del parque
在公園裏禁止吸煙

CENTRAL PARK
PAWS



IT'S THE LAW
clean up
after
your
dog





Did You Know?

Central Park covers 843 acres. Dogs and their owners can enjoy much of the Park off-leash before 9:00 am and after 9:00 pm.

Thousands of dogs and their owners visit the Park regularly. Many choose to visit one of the 23 dog-friendly areas that are scattered around the Park.

There are 15 dog fountains around the Park and more will be installed. Please allow your dogs to drink from these special fountains, not standard drinking fountains, or bring your own receptacle.

There are 136 acres of woodlands in the park where we plant and preserve our native species. Please visit these areas and enjoy the scenic beauty of the woodlands along the Park pathways with your dog on-leash at all times. Remember to carry out what you carry in.

Over 275 species of migratory birds have been sighted in the Park. Please enjoy wildlife from a distance and do not allow your dog to chase other animals.

Over 175 species of trees grow in the Park. Urine damages trees, so do not allow your dog to urinate on tree pits.

The 250 acres of lawns in the park are used in many ways throughout the day. You may allow your dog to play in open spaces but not to dig. Please pick up after your dog so other visitors can enjoy the Park as well.

There are 6.1 miles of roadway in the Park that pedestrians, skaters, and cyclists use each day. Accidents can sometimes happen, so always be attentive and keep your dog on a short leash when crossing the drives.

There are 150 acres of water in 7 water bodies in the park, with many fish, turtles, and water-fowl. Please respect the animals and do not allow your dog to swim in the bodies.



A Dog Owners Guide to Central Park

New York State law and New York City Health Code require that dogs be vaccinated against rabies and every dog owner carry proof of a current dog license and rabies vaccination while in public.

For more information about licensing and vaccinations, contact the Department of Health & Mental Hygiene through 311, or visit www.nyc.gov/health.

Dogs Off-Leash:

6:00 AM - 9:00 AM / 9:00 PM - 1:00 AM

Dogs On-Leash:

9:00 AM - 9:00 PM

Dogs Not Allowed Any Time

Bellfields
East Green
East Islands at the Mall
Great Hill Glade
Lilac Walk
Ornamental Fountains
Playgrounds
Reservoir Running Track
Sand Volleyball Court
Sheep Meadow
Water Bodies

Dogs On-Leash at All Times

Arthur Ross Pinetum
Bridle Path
Cedar Hill
Conservatory Garden
Kerbs Boat House Plaza
Shakespeare Garden
Strawberry Fields
Turtle Pond Lawn
Woodlands

Map Key

- Dog-Friendly Area
- Water Body
- Dog Drinking Fountain
- Park Drive
- Restroom (some open seasonally)
- Path
- Wheelchair Accessible Restroom (closed in winter)
- Restroom

If you are unsure about the rules for a particular place in the Park, ask a zone gardener or consult a nearby sign.



NYC Observations



*Studiereizen roepen vooral vragen op.
De trip naar New York biedt geen uitzondering.
Ik ben thuis gekomen met de volgende:*

New York; wiens werkelijkheid hebben we gezien?

Openbare ruimte; welke prioriteiten worden gesteld?

Evergreens; welke plekken werken goed en waarom?

Transitiegebieden; welke kant gaan deze op?

Vrijheid; op welke terreinen en waardoor begrensd?

De New Yorkers; wat is hun motto?

*Antwoorden heb ik niet gevonden, hoogstens aanwijzingen.
Dat is goed; onopgeloste puzzels blijven langer inspireren.*

Frank van der Zanden

LOCAL New York



GLOBAL New York





ambitions realized.....



.....EDGES OF ATTRACTION



MEANWHILE IN THE GRID.....

.....crumbling infrastructure



stable values.....



.....stable spaces





redevelopment.....



FREEDOM



PATERNALISM



.....or structural decline





pretention.....



.....optimism

Amerika: land van immigranten

Hans Dekker

10 juni. Wandelend langs het Reservoir in Central Park, die respectvol (of berouwvol?) is vernoemd naar Jackie Kennedy Onassis, komt bij mij de vraag naar boven wat het is om Amerikaan te zijn. Tijdens mijn eerste bezoek aan dit deel van de nieuwe wereld in 1982, toen ik samen met Rik de Visser op stage was bij de futuristische architect Paolo Soleri in de Sonora Desert, was mij opgevallen hoe gevoelig en onzeker Amerikanen kunnen zijn. In die tijd, waarin Ronald Reagan het presidentschap vervulde en bij ons wat lacherig werd gedaan over die gemanneerde acteur en ook over dat land dat volgens het Goede Doel niet echt bestaat, heb ik geen Amerikaan ontmoet die openlijk zijn leider of zijn land afviel. Andersom was het ook als buitenlander not done dergelijke kritiek te uiten. Maar wat maakt de Amerikaan daar nou zo gevoelig voor?

Immigranten

Sterker nog dan bij ons toont het publieke domein een mêlée aan huidskleuren en kleding. Amerika is een smeltkroes van culturen. En hét land van de immigranten. De zwarte afro-americanen die in slavernij werden gedwongen om op plantages te werken, waren een van de eerste groepen 'immigranten'. Maar het land van de onbegrensde mogelijkheden kent sinds jaar en dag ook veel vrijwillige immigratie. Voor de droom van vrijheid en het idee zelf je eigen leven te kunnen 'maken', maar ook gedreven door pure armoede, waren veel mensen uit de oude wereld al vroeg bereid hun thuisland op te geven en naar het magische Amerika te vertrekken.

Oude en nieuwe garde

Daardoor is sprake van een oude (blanke) garde die er al lang woont en is ingeburgerd, en goed is opgeklommen op de sociale ladder, zoals Schotten, Ieren en Duitsers. En naast hen de vroege immigranten uit Zuid- en Oost Europa: Italië, Griekenland, Rusland, Polen, Oostenrijk-Hongarije en de Balkan. Vanaf de tweede helft van de twintigste eeuw is er een grote toestroom geweest van immigranten afkomstig uit de Caraïben, Midden en Zuid Amerika, die meer dan de helft van alle immigranten in de Verenigde Staten uitmaken. Dit proces gaat door tot op de dag van vandaag. En het einde daarvan is nog niet in zicht.



West Side Story

Onder de immigranten lijkt sprake van een duidelijke pikorde. Blank is beter dan gekleurd. En laatst aangekomenen zijn minder dan eerdere generaties. In de legendarische filmmusical West Side Story uit 1961 wordt dit perfect verwoord door Bernardo, afkomstig uit Puerto Rico, en leider van de jeugdbende the Sharks. In een ruzieachtige scene met zijn vriendin Anita, die als opmaat fungeert voor het beroemde America, rept hij over de benijdenswaardige sociale status van de oude immigranten: 'Your mother's a Pole, your father a Swede but you are born here. That's all you need. You're an American'. Om zich direct daarna te beklagen over de wijze waarop de spics door hun Amerikaanse landgenoten, de zich inmiddels autochtoon voelende immigranten uit de oude wereld, met de nek werden aangekeken: 'But us?: foreigners, lice, cockroaches.' En hij uit zijn teleurstelling over de droom die niet lijkt uit te komen: 'When I think of how I thought how it would be for us here. We came like children, trusting with our hearts open, with our arms open.' Maar verwachtingen komen nou eenmaal meestal niet uit. Dat geldt zeker voor deze en andere immigranten die werden en nog steeds worden geleid door de perverse idee van de Amerikaanse droom. De immigrant is 'poor', beklagenswaardig en behoeft ons medelijden zoals Bob Dylan cynisch bezingt op zijn lp John Wesley Harding uit 1968.

National Puerto Rican Day Parade

10 juni; 5th Avenue. We zijn beland in een van de grootste optochten die in de stad en in de VS (!) gehouden wordt: The National Puerto Rican Day Parade. De parade was oorspronkelijk bedoeld om de veerkracht van de Puerto Ricaanse samenleving te tonen en andere Latijns Amerikaanse immigranten, de latino's, een hart onder de riem te steken. En dat was zeker in het jaar van de eerste parade, 1958, geen overbodige luxe. In die tijd moesten deze spics nog vechten voor erkenning zoals de West Side Story laat zien.

De enorme karavaan van praalwagens met glitters, veel bling bling en wellustig verklede, overwegend jonge mannen en vrouwen, stort een oorverdovend muzikaal bombardement uit op het mee joelende publiek. Fusions van techno en Ricky Martin muziek. Eén dag in het jaar lijken de Puerto Ricanen New York in hun bezit te hebben. Maar de getoonde flair is te schreeuwerig om te overtuigen. Het hele gebeuren heeft zelfs iets tragisch. Alsof deze immigranten zelf niet geloven in de idee van Amerika en het uitkomen van de Amerikaanse droom, en dat zij geen echte Amerikanen zijn en ook niet zo worden gezien door hun mede inwoners. Ligt dát misschien achter die gevoeligheid en onzekerheid die zich uit in een schreeuw van trots: voor altijd immigrant zijn, je roots elders hebben, en je, tegen beter weten in, vast klampen aan hoop?

New York City

Hans Oerlemans

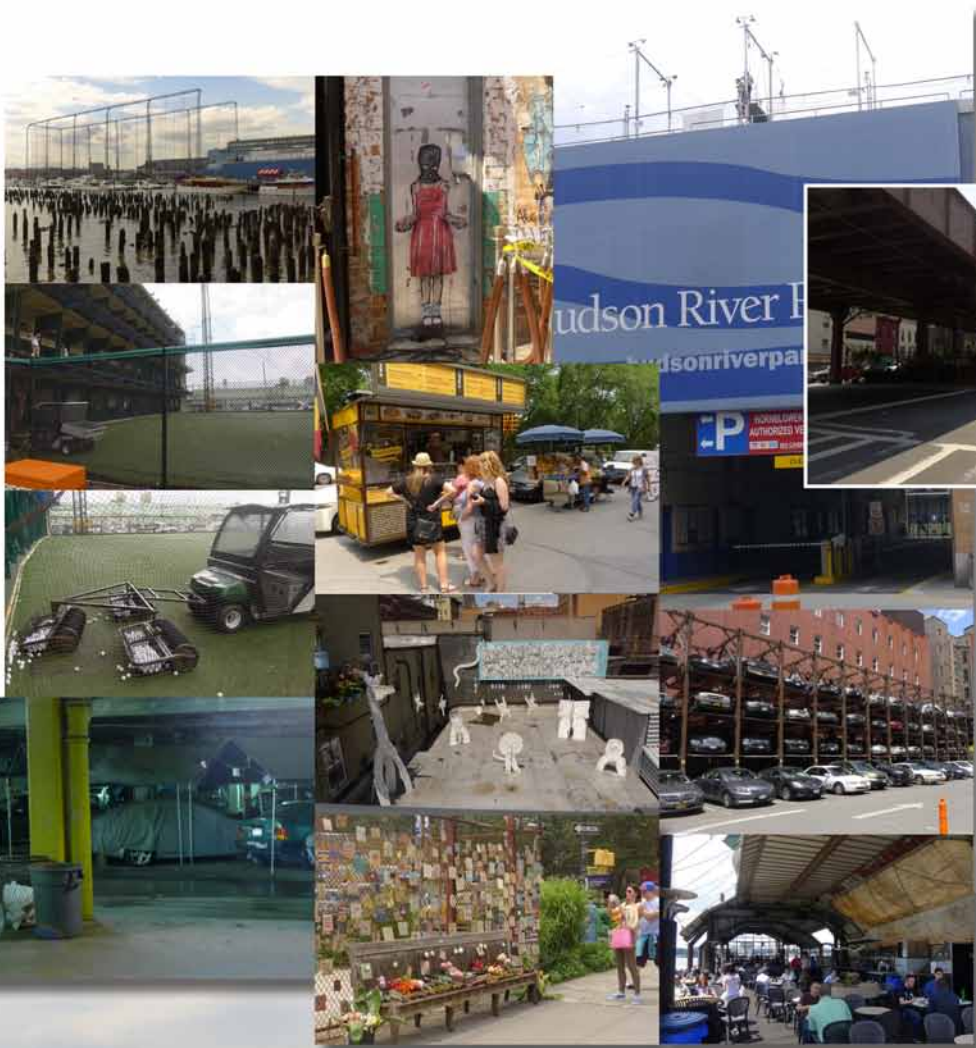


Van ruig, bottom-up en community based, naar highbrow, geld slurpend prestige project

Het contrast tussen Rauw en Gepolijst
Guerilla ingrepen en Extreem designed
Anonieme achterbuurt en Privaat gecontroleerde parken
Stad vol eigen initiatief en zelfkant armoede
Verrassing van wereld beroemde iconen in de achtergrond van uiterst gewone plekken
Maatschappelijk bedroevend en individuele glimlach
Inventiviteit van intensief gebruik, op, onder, naast en na elkaar
De verdringing van alternatief initiatief door geld en burgerlijkheid
Verfrissende innovaties in oude stadswijken
De ontkenning van gewild gebruik om rechtszaken te voorkomen
Het plezier van straatfeest en parkconcert
Een ongeluk zit in een klein hoekje
Vallen en opstaan, als je kunt.



Vier nachten Empire State vanuit onze hotelkamer



Park Avenue: van achterbuurtstraat, via omslagpunt naar dure boulevard



De essentie van een park: gras, paar bomen, plek om te zitten, wat om naar te kijken





S FIBER ON EYE BLACK FALCONS RB TURNER CHARGED WITH DUI, SPEEDING

ENTER



New York New York, a city so great they had to name it twice!

Ik vind het niet zo gek om het 2 keer te noemen, het is het zelfde dubbele dat je altijd een beetje hebt met de USA. Groots in goed en slecht.

Voor wat betreft onze reis viel mij op dat de gemeente New York het toch niet makkelijk heeft met zo veel achterstallig onderhoud aan de infrastructuur, metro en wegen. Dat doet echt wel afbreuk aan de beleving van de stad, die afgebladderde binten in de ondergrondse en de hotseknots wegen.

Aan de andere kant die enorme werklust en ijver om er zelf iets van te maken als de overheid het niet doet. Al het particuliere geld dat via stichtingen zorgt voor de mooiste projecten en het beste onderhoud van parken dat ik in jaren heb gezien. De vervallen steigers in de Hudson; de nieuwe pieren daarnaast en op de achtergrond het Vrijheidsbeeld. Symbolischer kan het niet.

In Den Haag proberen de stadsdelen sinds enige tijd om bewoners wat onderhoud te laten plegen en delen daarvoor bezems en vuilknijpers uit. In sommige stadsdelen lukt het inderdaad om bewoners achter hun vitrages weg te halen en enthousiast te krijgen. Maar toch wezenlijk anders dan daar. In Nederland voelt het meer als de teloorgang van de verzorgingsstaat terwijl het daar voor de betrokkenen iedere keer een overwinning moet zijn dat ze iets geflikt hebben voor zichzelf.

Ik heb meteen na terugkomst uit New York New York een aantal foto's gemaaild naar een werkgroep waarin ik participeer om een buurtpark in het centrum een facelift te geven. Een aantal burgers wil de public poverty niet accepteren en werft zelf fondsen en heeft een 'vrienden van' club opgezet om tot een beter resultaat te komen. Letterlijk werd in een van de vergaderingen gezegd dat een yoga leraar wel buitenlessen wilde verzorgen. Dat bordje zag ik staan in Bryant Park!



Ik vond deze zelforganisatie van burgerij en bedrijfsleven het meest intrigerend om te ervaren. *Jan Verburg*

EMPIRE STATE OF MIND

Karien van Blijsterveldt

Oooh, New York
Oooh, New York

Grew up in a town
That is famous as a place of movie scenes
Noise is always loud
There are sirenes all around
And the streets are mean
If I can make it here
I could make it anywhere
That's what they say
Seeing my face in lights
Or my name in marquees
Found down on Broadway

Even if it ain't all it seems
I got a pocketful of dreams
Baby, I'm from...

New York, concrete jungle where dreams
are made of
There's nothing you can't do
Now you're in New York
These streets will make you feel brand
new
Big lights will inspire you
Hear it for New York, New York, New York

On the avenue
There ain't never a curfew
Ladies work so hard
Such a melting pot
On the corner selling rock
Preachers pray to God
Hail a gypsy cab
Takes me down from Harlem to the
Brooklyn Bridge
Someone sleeps tonight
With the hunger far more
Than from an empty fridge

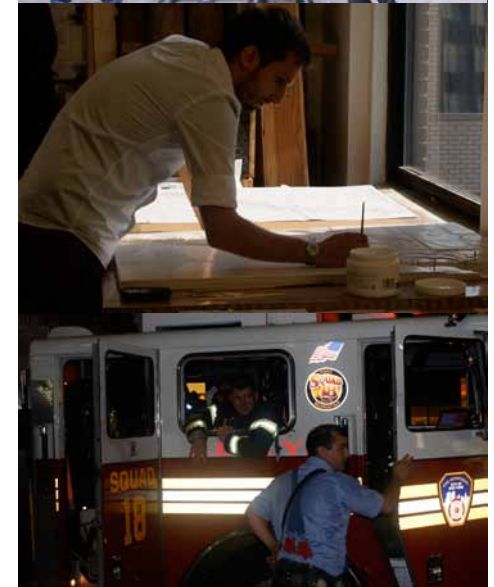
I'm going to make it by any means
I got a pocketful of dreams
Baby, I'm from...

New York, concrete jungle where dreams
are made of
There's nothing you can't do
Now you're in New York
These streets will make you feel brand
new
Big lights will inspire you
Hear it for New York, New York, New York

One hand in the air for the big city
Street lights, big dreams, all looking
pretty
No place in the world that can compare
Put your lighters in the air
Everybody say yeah, yeah, yeah, yeah

New York, concrete jungle where dreams
are made of
There's nothing you can't do
Now you're in New York
These streets will make you feel brand
new
Big lights will inspire you
Hear it for New York

Alicia Keys





HOW TO BIKE IN NEW YORK CITY

One big difference between the US and the Netherlands is that America is primarily a car culture and Holland is much more bicycle-oriented. In fact, most motorists in Amsterdam are also cyclists. They know what it is like to be on a bicycle in traffic. And most cyclists know what it is like to drive over the canals and across the city center in Amsterdam and be surrounded by bikes.

In New York, bike people and car people are still a world apart. Drivers generally find cyclists a nuisance and think they are insane. And cyclists are no sweethearts either, they shout and hit cars that get in their way and often ignore the rules and regulations of the road. Now with more cyclists and more information and advocacy on their behalf, this antagonism is definitely changing, but we still have a ways to go. Maybe everyone should try out the other side for a change? I am positive they would understand each other better and be able to coexist more pleasantly and productively. To the man who told me he did want to bike in New York but didn't want to die, here are some tips and tricks to biking the City, while staying happy and alive!

Een stedentrip betekent meestal zere voeten van het sjokken langs bezienswaardigheden. Maar er is goed nieuws: een groeiend aantal steden raakt in de ban van de fiets.

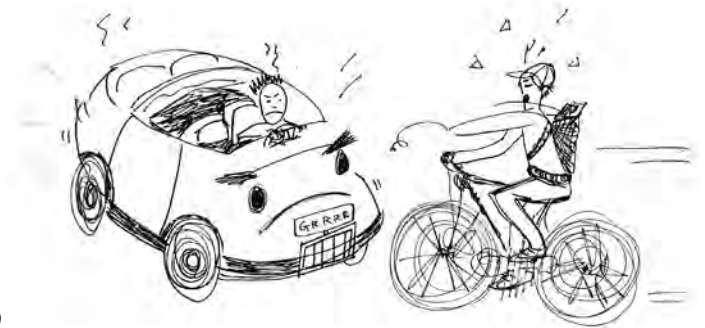
Ride with me NYC

Karin van Essen

Steeds meer steden hebben de fiets ontdekt om zich milieubewust te profileren. Wereldsteden als Parijs, Berlijn en New York investeren in de aanleg van nieuwe fietspaden. In Parijs heeft de Vélib' ervoor gezorgd dat de fietser een gewoon element in het straatbeeld is geworden. Deze huurfietsen zijn overal op te pakken en weer neer te zetten. Je bent opeens verkeerdeelnemer met de Parijzenaars, het is net of je er woont. Ook de bewoners van Berlijn hebben de fiets ontdekt. Er zijn veel fietspaden en daarnaast is Berlijn net als Nederland vlak, dus je hoeft geen heuvels te beklimmen. Je kunt de fiets zelfs makkelijk meenemen in de S- en U-bahn. Berlijn is eigenlijk inmiddels fietsvriendelijker dan Amsterdam. In Amsterdam proppen we onszelf door smalle straten, terwijl je in Berlijn rustig kunt fietsen ove ruime, brede wegen.

Zelfs in het autogekke Amerika bloeit voorzichtig een stedelijke fietscultuur op. New York legt in rap tempo fietspaden aan. Niet per se uit liefde voor de fietser, maar omdat het verkeer anders vastloopt. Kon je vroeger niet in het wild met fiets je weg over Manhattan, Queens of Brooklyn zoeken, tegenwoordig neemt het aantal fietspaden in The Big Apple snel toe. Voor de rest ben je in Amerika nog een idioot als je op twee wielen rondrijdt.

Naast flitsende fietskoeriers zie je in New York tegenwoordig ook sportfietzers in strakke pakjes, studenten op retro-fietsen, forensen in pak en minder welgestelden op roestige mountainbikes. 2006 was het keerpunt, in dat jaar kondigde de gemeente aan het aantal kilometers fietspad te verdubbelen. De lokale overheid in New York en belangengroepen als Transportation Alternatives hebben de afgelopen jaren ongeveer 320 kilometer fietspad aangelegd. Kort daarop kwam the New York City Department of Transportation met een plan om de straten van New York 'duurzaam' te maken: meer keuze in mobiliteit, minder belastend voor milieu en klimaat en veiliger voor alle verkeersdeelnemers.



3000 kilometer in 2030

New York had ook eigenlijk geen keus. De stad moest wel van strategie veranderen. Naar verwachting groeit het inwonertal van acht miljoen naar ruim negen miljoen in 2030. Die passen niet allemaal in de metro en op straat is zeker geen ruimte voor nog meer auto's. Daarom moet tegen die tijd een kleine drieduizend kilometer aan fietspaden in de vijf stadsdelen liggen.

New York werkt er hard aan om de straten geschikt te maken voor fietsers en voetgangers. Stukken winkelstraat worden autovrij gemaakt. En populaire bestemmingen voor fietsers worden nu met borden aangegeven. Uniek is de lokale wet die regelt dat fietsers het recht hebben om hun fiets mee naar binnen te nemen op het werk. Een uitkomst, want het aantal fietsrekken in de stad is nihil.

Dat het New Yorkse fietsbeleid zijn vruchten afwerpt is duidelijk. De Amerikaanse fietsersbond riep de stad zelfs uit tot Bicycle Friendly Community. Het woon-werkverkeer en het aantal fietsritten van New Yorkers stijgt explosief. Naar schatting fietsen er dagelijks 185 duizend forensen door de stad. In veel gevallen hebben zij een kortere reistijd dan wanneer ze met de metro gaan. En als er iets is wat New Yorkers belangrijk vinden, is het tijd. Als iets tijd bespaart, zullen ze het doen. Er komen vast nog hordes fietsers bij.

**New York is leuk.
Er fietsen nog leuker.**



Parijs

Doen: Langs het kanaal bij de boulevard Saint-Martin fietsen. De omgeving is landelijk en idyllisch en al fietsend zie je de rondvaartboten in het kanaal en de sluisjes die nog met de hand worden bediend. Als je het kanaal volgt, rijd je zo de stad uit en kun je nog kilometers langs het kanaal fietsen.

Niet doen: Fietsen alsof je in Amsterdam bent en de verkeersregels negeren. De politie is streng en als je op de stoep fietst of door rood rijdt, heb je zo een bekeuring te pakken.



Berlijn

Doen: De route naar Schloss Charlottenburg rijden. Een groene route, die een minder toeristische kant van Berlijn laat zien. Wel weer met volop biertuinen onderweg om te pauzeren.

Niet doen: Fietsen in het centrum rond de Kurfürstendamm en de Gedächtniskirche. Het verkeer is te druk om van de bezienswaardigheden te kunnen genieten. Lopen is hier een betere optie.



New York

Doen: Fietsen van Manhattan naar Brooklyn. Neem op de heenweg de Brooklyn Bridge en benut de dag om Brooklyn te bekijken, er te winkelen en een van de vele restaurantjes uit te proberen. Neem op de terugweg de Williamsburg Bridge en geniet van het uitzicht vanaf de brug op de verlichte stad.

Niet doen: Rijd in de eenrichtingsstraten niet rechts. De rechterkant is gereserveerd voor bussen. Neem in plaats daarvan de meest linker rijstrook, want dan kunnen de automobilisten je beter zien en heb je oogcontact als ze linksaf willen slaan.



GET A BIKE

If you are just visiting for a few days, it is probably best to rent one. If you live here, buy one. In the near future, there may be a third option, i.e. to pick up a bike (up on the street in a bike-sharing program, but not yet). If you want to rent a bike, most shops offer rentals. Make sure you get a lock as well, since you will need it if you want to visit a museum or restaurant along the way. In the back of this book is a list of bike shops all over the city (the red ones have bikes for rent.) The average rental price ranges from \$30 to \$40 a day. Here are some recommendations:

A Bicycle Shop • 163 West 22nd Street between Sixth and Seventh Avenue. Great place that also rents second- at reasonable prices. Availability is sometimes 12-691-6149

Al's Cycle Solutions • 693 Tenth Avenue between 47th and 48th Street in Hell's Kitchen. Rents and sells good quality bikes. Roll right out onto the Hudson River bike path. 212-247-3300

Frank's Bike Shop • 553 Grand Street at Lewis Street near the East River. Located on the Lower East Side, rents out cool retro cruisers and Schwinn's. 212-533-6332

Bike & Roll • Pier 84, Battery Park, South Street Seaport, Governors Island. Big player with professional service and conveniently located. Open April-October. 212-260-0400

THE WORKS

This is vital in New York: buy TWO good locks (preferably one big chain and one strong U-lock) and know how to use them. The way I always do it, with success, is to lock my front wheel and frame with the big chain to something, a bike rack, a pole, a friendly fence, and my rear wheel to the frame with a U-lock. A New York trick is to lock your saddle to your bike with a rubberized chain (ask your bike store), since all the adjustable parts can be stolen. You also need a light (and reflectors) at night and you may want a bell (many bicyclists love a good bell, I don't really, it's just personal.)



EXTRA TIPS

TAKING YOUR BIKE IN THE SUBWAY

In New York City, you are allowed to take your bike on the subway. But it is not advisable to do so in the morning or afternoon rush hour when the subway is packed. Otherwise it is not so hard, once you get the hang of it. Take your bike down the stairs or in the elevator. Let the person in the booth know you want to go through with your bike. They will tell you to swipe your card and rotate the turnstile with your hand, just to show you have paid to enter. Then roll your bike through the gate. In the train, look for a spot where you occupy as little space as possible, usually in a corner, and hold your bike steady. When you leave, go through the gate again. The alarm might sound but don't worry, it is not the end of the world. Just walk through and the guard will turn it off.

HOW TO CARRY YOUR LOCKS

If you want to do it like the cool guys do, bike messengers and nowadays hipster types as well, wear your chain lock around your waist. However, it may not be the smartest thing to do. If you lose the key, you are stuck. Better is to simply wrap the chain around the stem of your saddle or to put it in your basket, if you have one. The U-lock fits into your back jeans pocket (this is also an 'in' thing to do in New York), but easier is to put it in a special holder fastened to your bike. Click it in, click it out.



HOW TO BIKE IN A DRESS AND HIGH HEELS

This seems much harder than it is. Actually it feels great, especially on a hot summer night. Just make sure your dress is not too tight, or you'll end up biking around in your underwear. If the dress is too long and wide, it may not be a good idea either, since it can get stuck in the chain. A solution may be to tie it up. Apart from this, most dresses work fine. I've worn a dress many times on a racing bike and loved it. If you pace yourself slowly you won't sweat and will arrive nicely energized. Plus, biking in heels is often actually easier than walking.

GO OUT AND DO IT

PAY ATTENTION TO

ONE-WAY OR TWO-WAY STREETS

One-way and two-way streets are second nature to New Yorkers, but not to a Dutch person. Most avenues and streets are one-way. This affects your looking behavior. Going up an avenue, at one corner you look right for crossing cars, then on the next corner you look left. Of course it is always sensible to look both ways, since you never know when a ghost rider might cross your path.

POTHOLES

Potholes in the asphalt are sometimes pretty scary and deep. If you are not used to them, potholes really add an extra dimension to your biking experience. In addition to paying attention to the traffic and your own bike, you have to actively watch the ground beneath your wheels.



OPENING DOORS AND TURNING CARS

Perhaps the worst hazard to bikers in New York City. My advice: expect that no one sees you and that no one is looking for you. Your safety depends on you driving for yourself and everyone else on the road by anticipating as much as you can. If a car is about to turn left and you don't want to wait behind it, it is sometimes better to move to the next car lane and simply pass by on the right. In general, there are times where it will work better for you to bike between the cars. For example, when there is a line of cars turning the same direction or you are near a popular parking location like Penn Station or Port Authority on Eighth Avenue. If you see someone hailing a cab, be extra careful, as cabdrivers are notoriously



quick to cut you off while stopping to pick up a passenger. If you see a taxi stopped at the curb with people inside, leave some extra distance to the door, as the passengers rarely check the road before exiting.

OTHER CYCLISTS

This is becoming increasingly important. It used to be rare to see another biker on a NYC street, now you'll find several waiting together in front of a traffic light. And hey, cyclists are not perfect. They sometimes ride against traffic (delivery guys are notorious for this) or make unexpected moves. The same as with every other element on the road, try to anticipate as much as you can. Be polite and try to be nice. Next time it might be you making a little mistake, and I am sure you would like it if a fellow biker said, 'no problem' and smiled.

PEDESTRIANS

Pedestrians are not perfect either. New Yorkers like to jaywalk. Again, try to be polite, ring your bell or gently demand your right of way. After all, it IS your right of way.

WAYS TO MAKE PEOPLE AWARE OF YOU

- Ring your bell
- Make eye contact
- Signal with your hands
- Be confident and present
- Have a little attitude and don't be afraid
- In case of emergency, shout it out!

Mannahatta before the Dutch



Kim Kogelman

In September 1609, Henry Hudson sailed into New York Harbor and saw before him a narrow green island, whose lush landscape had changed little for many thousands of years.

Topographic Variety of Mannahatta Leads to Ecological Diversity

The Dutch and the Lenape had found a land of varied topography that included rolling hills, sandy coastal plain, craggy cliffs and deep inland forests, supporting an extraordinary amount of ecodiversity. The key to the diversity of species, then and now, is Manhattan Island's position on top of a major estuary, a place where sea meets land. At the time of Henry Hudson's first arrival in what would become New Amsterdam (before being taken by the British and renamed New York), the sliver of island offered salt water, sandy beaches, salt marshes with brackish water, mudflats, tidal wetlands, many fresh water streams, springs, and ponds, cedar swamps, grassy meadows, and towering primeval forests of old-growth trees. The sheer variety of landscape created inviting habitats for animals as diverse as the right whale and the oyster, black bears and beavers, bald eagles and hummingbirds.

Bron: <http://farmschool.wordpress.com/2009/09/11/going-back-to-mannahatta/> en <http://suite101.com/article/manhattan-before-the-dutch-a147636>
<http://www.amazon.com/>

Mannahatta before the Dutch



Mannahatta before the Dutch

New York - After the Dutch

Is er nog kans voor ecologie in New York?

Exposities

The Silver Grid

Gedurende de maanden september, oktober en november 2011 zullen de beeldend kunstenaars Semâ Bekirovic (1977) en Lotte Geeven (1980) verblijven in New York. Het verblijf is gericht op onderzoek en de ontwikkeling van nieuw gezamenlijk werk. The Silver Grid moet in 2012 leiden tot een tentoonstelling in Nederland en een in NYC.

Binnen The Silver Grid gebruiken zij deze verschillende zienswijzen om te focussen op één onderzoeksterrein: het grensvlak tussen natuur en cultuur in Manhattan, de kern van de stad New York City.

New York City wordt hierbij gezien als symbool voor alle grootstedelijke metropolen ter wereld. Het bizarre contrast tussen het toch aanzienlijk grote Central Park en de grootstedelijke hoogbouw gestructureerd in het rechte grid van streets en avenues dat haar geheel omsluit kan bovendien gezien worden als symbool voor het onderwerp van het onderzoek: de krachtmeting tussen natuur en cultuur.

Alle data en bevindingen en al deze vragen en – zo die er zijn - antwoorden vormen een poëtisch geheel, waaruit Bekirovic en Geeven het ecologisch dialect van de stad zullen destileren. Alle gegevens worden verwerkt in een persoonlijke topografische kaart van de stad, als het ware een blauwdruk van dat dialect.

Bron: <http://www.martijnlucassmit.com/projects/the-silver-grid>



Mannahatta before the Dutch

De Media



New York City, a paragon of ecological diversity

New York Magazine runs a great feature on the ecological diversity of New York City. Not only does it recap the higher profile wildlife sightings throughout the City—coyotes on Manhattan's west side, wild turkeys on Staten Island—but also makes larger points about the depth and rarity of many of the City's ecological resources, not just in spite of urban development, but in some cases, because of it.

If New York City's ecology has taught us anything, it is that nature likes intrusions—counts on them, even. Change makes for vibrancy. We are not just a city of bedbugs and rats; we are a wellspring for regional vitality

Bron: <http://freshkillspark.wordpress.com/2010/09/21/new-york-city-an-ecological-paradise/>



Mannahatta before the Dutch

New York - After the Dutch

Het toekomst perspectief



Bron:
<http://www.urbanplantscapes.com/plan-has-new-york-seeing-green/>

Mannahatta before the Dutch



Kim Kogelman

Hout in de openbare ruimte

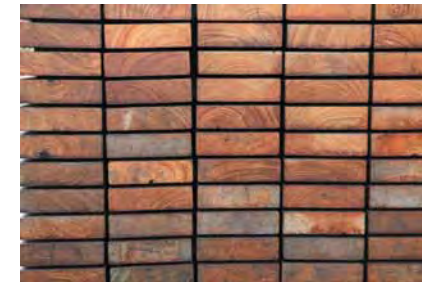
Mark van der Bij

In Nederland blijft het problematisch: het toepassen van hout in de openbare ruimte, en dan met name in de beloopbare delen. Ons klimaat is er gewoonweg te vochtig voor; het hout kan niet gedurende een lange aaneengesloten periode drogen (in de zon en in de kou). Hierdoor wordt de gebruiksduur van het materiaal aanzienlijk verkort.

Maar toch blijven we dit mooie materiaal toepassen, vanwege de prettige eigenschappen (vorm, uitstraling, mogelijkheden). Stalen strips, rubber of epoxy met een korrel moeten dan worden ingezet om de gebruiker van de nodige grip te voorzien en een beschermende laklaag wordt ingezet om het zitvlak prettiger te maken. We koken dit hout (Plato) of we spuiten er een zuur in (Accoya) om de levensduur ondanks ons klimaat te rekken. Of gebruiken tropisch soort hardhout die al deze problemen in mindere mate hebben, ondanks groeiend maatschappelijk besef m.b.t. gebruik van verantwoorde materialen.

Landen zuidelijker en noordelijker van ons ervaren deze problemen minder. Ook aan de andere kant van de oceaan lijkt het gebruik van hout in de openbare ruimte ongecompliceerd te zijn. In NYC ziet men geen problemen hout in de openbare ruimte toe te passen. Ondanks een hoge gebruiksintensiteit blijft het materiaal er goed uitzien. Wellicht heeft dat ook te maken met de keuze voor intensief onderhoud als men besluit een plan uit te voeren. Opvallend is de aandacht voor detail. Verbindingen zijn sterk, maar ook mooi gemaakt en afgewerkt.

Ook in NYC is hergebruik van materiaal een hot item. Op de high-line is een groot deel van het meubilair van oud materiaal gemaakt, geheel in lijn met het herbestemmen. Zelfs de relictten van houtconstructies in de stad zijn prachtig!





Public space- private quality | Private space - public quality

Een aanrader. Neem de fiets in New York en rij over Park Avenue van noord naar zuid, van Harlem tot Grand Central Terminal, 9,5 km. Heuvel op en weer af, ontdek de verschillen tussen de individuele buurten, laat je verrassen door verstopte plekjes zoals het tuincentrum onder het spoorviaduct en kom er achter dat een stedenbouwkundig grid zeker niet saai is, maar juist vol verrassingen. En intussen heb je steeds de Avenue als hoofdkanaal door de stad en altijd op de achtergrond het geruststellende op- of aftellen van de zijstraten.

Park Avenue staat bekend als de meest chique straat van New York. De 43 meter brede Avenue wordt geflankeerd door strak in het gelid staande bebouwing van gemiddeld vijftig meter hoog, met centraal gelegen een zes meter brede, rijk beplante middenberm.

Wie de moeite neemt om iets noordelijker te gaan, voorbij 97th Street, ontdekt een geheel andere Park Avenue. Het spoor, hier bovengronds, deelt het profiel in tweeën, de bebouwing lager en minder prestigieus. Nog steeds Park Avenue, maar dan met twee verschillende karakters, met het omslagpunt exact op de plek waar het spoor onder de grond verdwijnt en daarvoor in plaats de plantsoenen verschijnen.

Vóór 1900 liep het spoor nog door tot aan 49th street. Rond 1830 werd net als bij de High Line gezocht naar alternatieven. In plaats van het spoor op te tillen, plaatste men het in een open tunnelbak. Later werd de tunnelbak gesloten en voorzien van een parkstrook, toen nog op een volle breedte van wel zestien meter met wandelpromenade. Er was in die tijd weinig vertrouwen vanuit de overheid voor het realiseren van een park als daktuin bovenop het spoor. Particuliere initiatieven zamelden fondsen in, waarmee delen werden ingericht en onderhouden. En het werkte. Tussen de jaren '50 en '70



Marlies van Diest

was het de gemeente die het onderhoud op zich nam, maar kon de ambities niet volhouden. In 1980 werd er opnieuw een fonds opgericht: het Fund for Park Avenue dat nu zorgt voor het onderhoud van de plantsoenen.

Fietsend over de nieuwe, keurig ingerichte Wibautstraat boven op een tunnelbak als lange lijn door de stad, begin ik weer te twijfelen. Ik was zeer onder de indruk van de High Line, Park Avenue en ook natuurlijk Paley Park, allemaal voorbeelden waarbij particulier initiatief openbare ruimtes van zeer hoge kwaliteit heeft gegeneerd, vooral met grote betrokkenheid vanuit de omwonenden en een overheid die meer ondersteunend is dan sturend, die meer strategieën bedenkt dan ontwerpt.

Toch blijft het mijn stellige overtuiging dat het in Nederland een verworvenheid is, dat het toch ons streven blijft om alle publieke ruimtes van een goede kwaliteit te laten zijn. Ook op die plekken waar geen vermogende ondernemers wonen of rentenierende dames/heren die een nuttige tijdbesteding zoeken. Ook op plekken als de Baarsjes of Amsterdam-West, waar gelukkig ook kwalitatief goede openbare ruimtes worden gerealiseerd, en waar meer de emotionele dan financiële betrokkenheid van de bewoners bij de leefomgeving wordt gezocht.

Martien van Osch





groen

bruin





water

mensen



Highlights

Mathieu Derckx

Het was een fantastische excursie. Ik heb met volle teugen genoten. Het programma zat goed in elkaar, de sfeer in de groep was uitstekend en het weer kon niet beter. De laatste keer dat ik in NY bezocht was in 1994 met Panorama. Eerder was ik er in 1990 en 1982 toen ik er mijn 30ste verjaardag vierde. Veel is hetzelfde gebleven, veel is veranderd. De stad blijft me boeien.

Het Hotel Pennsylvania was een ervaring op zich. Vergane glorie, gedateerd, massaal en helemaal niet meer van deze tijd. De hal is vergelijkbaar met een stationshal van een grote stad; akoestisch onmogelijk. En toch gaandeweg vond ik het steeds leuker, zeker ook door de luidruchtige opgewonden Puerto Ricanen die hier hun kwartier hadden opgeslagen voor hun grote Parade.

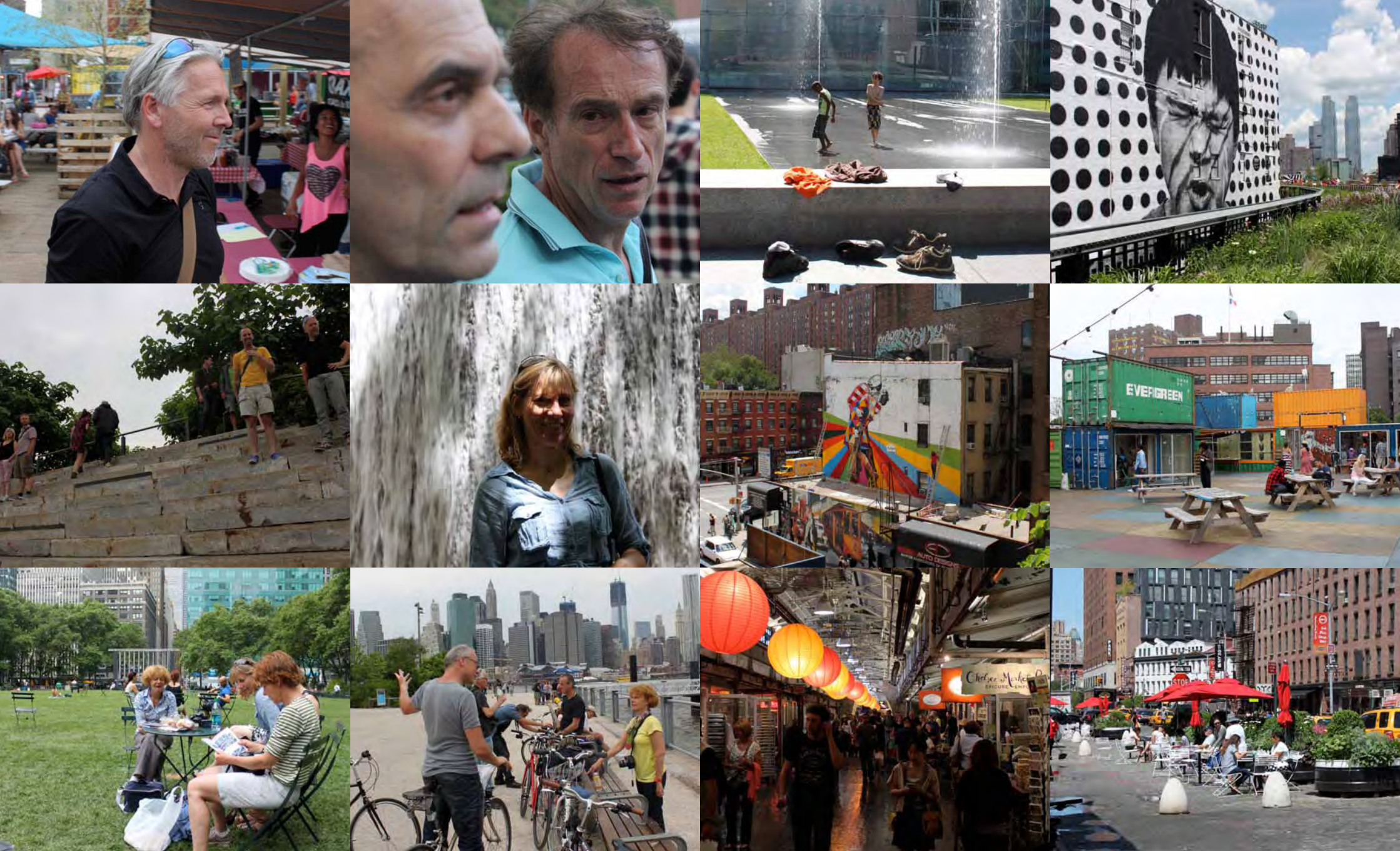


Hoogtepunt voor mij was de High Line. Ik kende het project van foto's en documentaires, maar daar zijn voelt toch heel anders. Het concept is in de uitwerking op alle schaalniveaus tot in de kleinste details doorgezet. Het plan heeft alles mee. De spectaculaire ligging in de lucht in een wijk waar al veel dynamiek is, een strategisch slim opgezette promotie en financiering, een geweldig ontwerpsteam, en een professioneel onderhoud. Dit alles maakt de High Line tot een overweldigend succes.

De High Line heeft vele gezichten: een park, een verhoogde tuin, een botanische collectie, een esplanade, een statement voor de stad en koestering van erfgoed. Het is de ultieme vertaling van de Belvédère gedachtegoed 'behoud door ontwikkeling'.

Een ander project dat mij zeer aanspreekt is het Teardrop Park. Dit plan is voor mij een inspiratie voor het nieuwe Jaguarverblijf dat ik momenteel ontwerp voor Artis in Amsterdam. Teardrop Park ligt in het binnenterrein van een bouwblok dat uit immens hoge gebouwen bestaat. Op zich geeft de situatie weinig ruimte een goed leefmilieu te maken. De ontwerpers zijn er desondanks in geslaagd dit gegeven naar hun hand te zetten. De gebouwen zijn opgevat als een soort canyon, het binnenterrein als een groene rotsachtige vallei. Met name de rotswanden opgebouwd uit 'geologische' lagen limestone maken het binnenterrein tot een geabstraheerd landschap. Samen met de dichte beplanting ontstaat een intiem gebied die maar af en toe fragmenten van de omringende bebouwing laat zien.

Fietsen door New York is een belevenis op zich. Op onze 'fietsdag' hebben we grote delen van de stad in korte tijd kunnen doorkruisen. Het was geweldig. Het was zoveel dat het leek alsof ik in een film zat. De foto's laten achteraf wat ruimte om het op mijn gemak opnieuw te beleven. High lights waren voor mij zoal de verschillende nieuwe en bestaande parken langs de Hudson, Battery Park, Brooklyn Bridge, DUMBO, Brooklyn en Governors Island (met de vrolijke maffe festival sfeer).



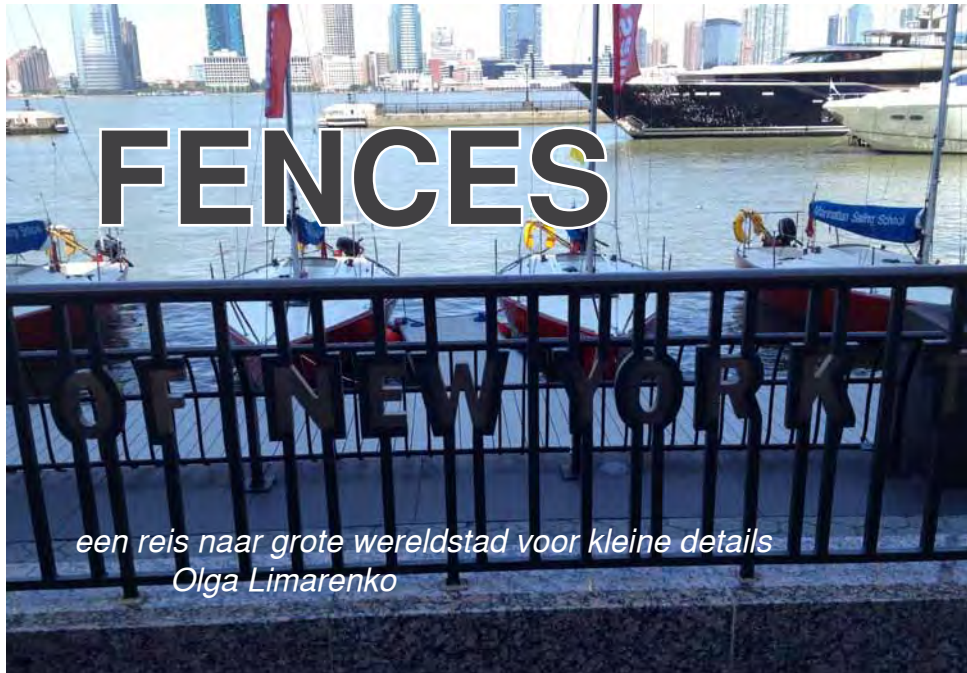
Fotoverslag NY Matthijs Willemsen
Panorama People

moie plekken



moie dingen

moie mensen



FENCES

een reis naar grote wereldstad voor kleine details
Olga Limarenko

Dit stukje is een beeldverslag over een element dat onmisbaar is in een stedelijk gebied en expliciet aanwezig is in de stedelijke ruimte: hekwerken.

Is een hekwerk een puur functioneel element in de stad? Maar heeft het altijd veel nut en noodzaak om een hekwerk te plaatsen? Is het een 'vormgegeven obstakel dat verbiedt, afscheidt of waarschuwt'? Dan praat ik over een combinatie van functie en design. Hoort een hekwerk tot het meubilair van de openbare ruimte? Hoe zit het dan met de gebruikswaarde van een hekwerk? Althans dat waren mijn vragen toen ik, als stedenbouwkundige, in aanraking kwam met het ontwerpen van een hekwerk in de openbare ruimte.

Het markeren van de grenzen tussen verschillende eigendommen en diverse functies is logisch. Er is nauwelijks ruimte voor de overgangen zonder afscheidingen in de schaarse ruimte van een stad. Door het beperkte ruimtebeslag zou een hekwerk de meest ideale oplossing moeten zijn...

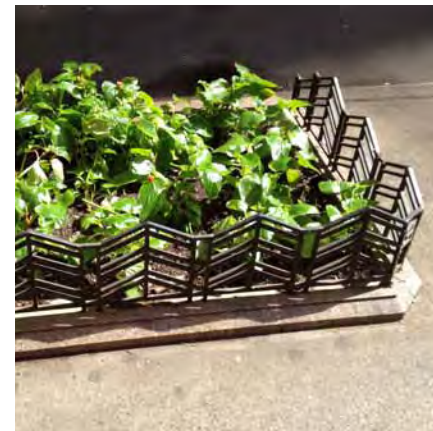
New York verzamelt hekwerken in alle vormen en afmetingen: van opvallend mooi tot bijzonder lelijk. Natuurlijk speelt het kostenplaatje een belangrijke rol in de uitstraling van een hekwerk, al valt het hier en daar te betwijfelen.

Neem een kijkje in mijn observatie van NY, in mijn korte zoektocht naar een antwoord op de vraag: hoe ziet een stijlvol hekwerk eruit? Of beter gezegd: hoe PAST een hek op zijn plek in de omgeving?

Een universele oplossing bestaat niet, NY pakt het veelzijdig op.



Manhattan-stijl: lage hekwerkjes in plaats van boomroosters



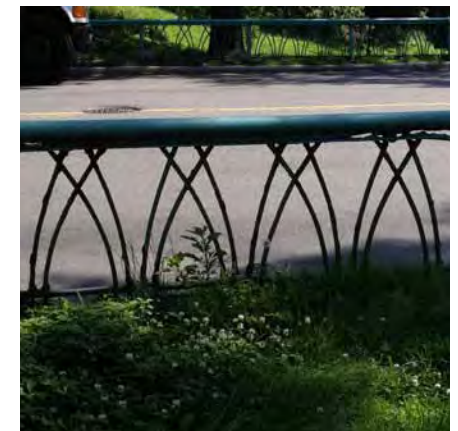
sierlijk geknikt



of strak

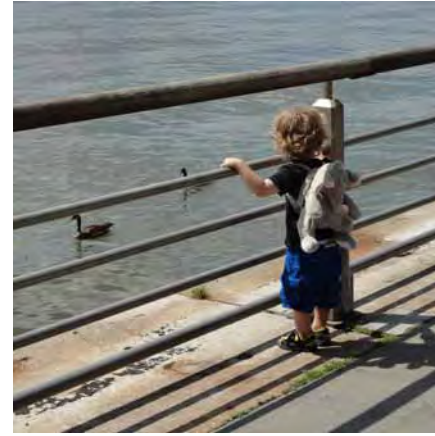


tussen gras en asfalt met ornament als motief





Typisch voor New York: kilometers leuningen in vele variaties



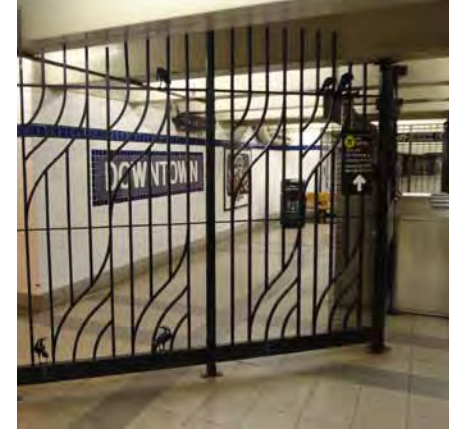
uitermate geschikt voor kleine mensen en... dieren



met hoek-oplossing en... zonder oplossing



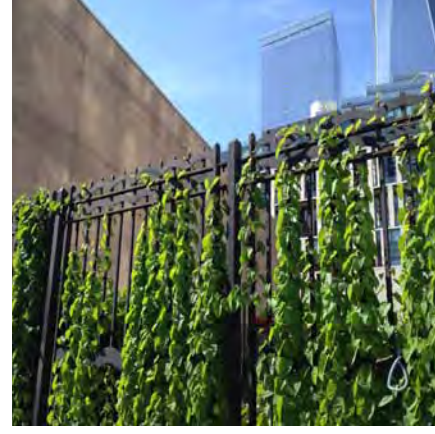
versierd met varens in de lucht...



en met vogels onder de grond



shabby en gevaarlijk om aan te leunen en met alle leuncomfort



groen



...en nog groener



hoog, niet overklimbaar...



...en altijd open



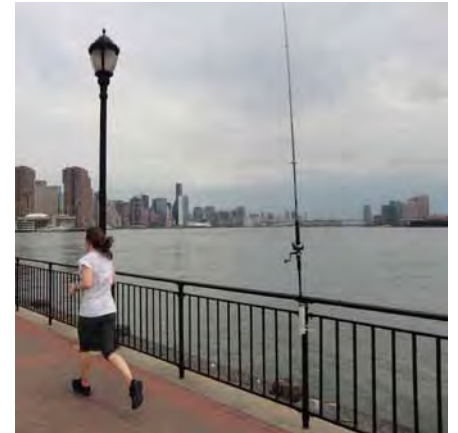
afscheiding van privé 'voortuin' en bescherming op meerdere hoogteniveaus



gecombineerd met eindloze rij banken ...of met een paar plekken om te bellen



om fietsen tegen aan te zetten of de hengel aan op te hangen



om makkelijk door te kijken



...en om naar te kijken



een van de meest recente.... en het bekendste klassieke in het Center Park



en nog veel meer...

Voor 't eerst in NY

Renée Santema

Tot 6 juni 2012 kende ik New York alleen van films: gangsterfilms met snelle achtervolgingen door een modern New York met brede avenues, glazen wolkenkrabbers en heel veel mensen, en heel veel gele taxi's. Of The Bronx, met zijn betonnen spaghetti van fly-overs, opstijgende stoomkolommen in armoedige straten met ruziënde groepen jongeren. Het beeld dat ik daarbij altijd had was dat van een kille afstandelijke stad, waar je je als mens alleen maar klein, nietig en onbetekenend kon voelen. Het beeld ook van een stad van uitersten: aan de ene kant glamorous, snel en trendy; tegelijk arm en vies.

Alles bleek te kloppen, behalve het gevoel van afstandelijkheid en nietigheid. Zelden heb ik een stad meegemaakt die je zó omarmde: ik voelde me er meteen thuis. Zou dat mede komen door een gedeelde geschiedenis? We weten allemaal dat New York door Hollanders is gesticht als Nieuw Amsterdam. Het deed me echter heel veel toen ik de bronzen plaquette zag (waar ook al weer?) met daarop het verhaal over de eerste Nederlanders die hier voet aan wal hadden gezet. Ik bleek ineens deel van deze stad te zijn, het was een raar emotioneel moment ... (herkent iemand dit??).

En ja, alles is groot en enorm en veel. Zelfs de Red Robins in Central Park zijn wel 4x zo groot als onze eigen Roodborstjes. Maar alles in de juiste verhouding: hoogtes, breedtes, lengtes en aantallen kloppen met elkaar, waardoor het nooit 'too much' is. Des te opvallender was daardoor het beeld van de metro: klein, armoedig, sleets, met nauwe in- en uitgangen, claustrofobisch bijna. Dat beeld strookte totaal niet met alle grootsheid bovengronds. Juist hier, in deze miljoenenstad zou ik een rijk gedecoreerd, ruim opgezet, modern gangenstelsel verwachten, zo iets als in St Petersburg. Misschien voldoet het stelsel zoals het er nu bij ligt? Of ontbreekt het geld voor een ruimere opzet?

Omdat dit mijn eerste keer in New York was had ik van tevoren besloten om de stad 'over me heen te laten komen': Het leuke van ergens voor het eerst zijn vind ik altijd dat juist dan de sfeer van een plek het sterkst voelbaar is. Dan ben je nog niet beïnvloed door 'kennis van' en sta je open voor juist dat wat niet direct zichtbaar is. Wat mij direct opviel was een enorme positieve energie: een geweldig optimisme dat nog het sterkst tot uitdrukking kwam bij Ground Zero. Wat een moed en levenskracht om op bijna dezelfde plek een nieuw WTC te bouwen, met zoveel werkdrijf en energie alsof al het verdriet en de boosheid om wat daar 10 jaar geleden was gebeurd in een stimulerende positieve kracht was omgezet. Zeer indrukwekkend.

Misschien is die werkdrijf, dat fanatieke wel typisch New York's, of in het algemeen Amerikaans? Het viel me ook op bij de joggers langs de Hudson en in Central park. Wanneer ik voor een paar dagen van huis ga neem ik steevast een paar hardloopschoenen mee. Zo ook nu. Matthijs bleek ze ook bij zich te hebben en zo begaven wij ons in alle vroegte op zondagochtend met de metro naar Central Park om daar een rondje te rennen. We voegden ons in de toen al gestage stroom joggers, die in alle kleuren, afmetingen en snelheden hun rondjes liepen. De meesten met muziek in hun oren en bijna allemaal met een verschrikkelijk gedreven blik in hun ogen. Een enkele keer zie je zo iemand in Den Haag, maar hier waren ze allemaal zo: ik heb m'n ogen uitgekeken.

Een ander memorabel moment was voor mij de avond dat we met een klein groepje (Vibeke, Berno, Matthijs, Jan, Mathieu) besloten om te gaan picknicken in Brooklyn Bridge Park, pal onder de gelijknamige brug. We hadden een fenomenaal uitzicht op Manhattan Bridge en de skyline van Manhattan, waarachter de zon langzaam onderging, alles weerspiegeld in de brede East River. De combinatie van dit veranderende uitzicht, met de gigantische hoogte en maat van de zware gietijzeren brug boven ons, en het alles overstemmende geluid van ijzer op ijzer van treinen die over deze brug op grote hoogte voorbij denderden, alles in veelvoud, vond ik onvergetelijk.

En dan heb ik het nog niet eens gehad over het geweldige excursieprogramma, over alle boeiende projecten die we hebben gezien, de interessante bureaubezoeken en het fijne reisgezelschap... Om toch met een vakgerelateerde opmerking te eindigen: ik denk dat er voor diegene onder ons die een buitenlandse uitdaging zoekt en bereid is keihard te werken heel veel te doen is in New York. Onze kennis van en ervaring met openbare ruimte en groen is daar goed toe te passen.



Groter dan de appel

The city that never sleeps, waar *The American Dream* voor velen waarheid is geworden. The Big Apple, blauwdruk van een de mega stad, script van een droom, explosief gegroeid in een tijd van ongekennde technologische vooruitgang en nieuwe mogelijkheden, gefinancierd met nieuw geld. Wat fascinerend is om te zien is het New York wat niet is, maar wat het wel had kunnen zijn. Het New York gezien door de ogen van pioniers uit begin 20e eeuw in een periode van ongekennde groei maar ook al snel de eerste grote nieuwe crisis. Een stad waar de menselijke schaal al snel verloren dreigde te gaan, maar die vreemd genoeg stand heeft gehouden. Hoe groots en overweldigend het betonnen oerwoud ook is, het blijft prettig toeven in de straten van New York waar alleen de plint van de bebouwing, de eerste 3.5m cruciaal is voor het leven op straat. Alles daarboven lijkt alleen maar te zorgen voor visuele en ruimtelijke impact. Maar New York had vandaag de dag ook heel anders kunnen zijn. Hierna volgt een selectie van spectaculaire en minder spectaculaire studies en plannen voor New York welke nooit tot uitvoering zijn gekomen. De studies en plannen zijn afkomstig uit het boek *Unbuilt America* (ISBN 0-89659-341-X). Ze laten zien hoe men worstelde met nieuwe problematieken die horen bij een unieke metropool. In het kleinste project huist misschien nog wel de grootste gedachte, een droombeeld van wat ooit was en niet meer is.

Roel van Wees

Harvey Wiley Corbett (San Francisco 1873—New York 1954)
 Education: Engineering degree, University of California; 1900,
 Diplôme, École des Beaux Arts, Paris.
 Among Major Works: 1923, Roerich Museum; 1923,
 Criminal Courts Building, N.Y.C.; 1930–1932, Rockefeller
 Center (Corbett was the senior architect in the firm of Corbett,
 Harrison and MacMurray, which was one of the three firms in
 the design of the center).

In 1922, Corbett prepared zoning envelope studies in
 collaboration with Hugh Ferriss. He was the chairman of the
 architectural committee for the Chicago Century of Progress
 Exposition of 1933, and chairman of the advisory committee
 for the 1939 New York World's Fair theme.

The Problem of Traffic Congestion—1927

Location: New York City.

Status: Prototype.

My belief is based upon the fact that a city is
 composed of human elements which may
 constantly present changing equations. The city
 may be likened to a living body, with arteries,
 veins, and capillaries. As the corpuscles of the
 blood carry the nutriment through the arteries,
 slow down to deposit it in the capillaries, take up
 the waste and carry it away through the veins—
 so, metaphorically speaking, do the various
 forms of conveyance in the city carry the people
 and freight, which are the food of the city,
 through the avenues, slow down in the side
 streets, stop and deposit their loads in the
 buildings, take up new loads, and again continue
 the cycle. This movement of traffic is just as
 essential to the life of the city as the movement
 of the blood is to the life of the body.

To retain existing property lines, in principle,
 even though the city increases the restrictions
 over what may be done within those lines, is
 always simpler than any attempt to change those
 lines. I therefore question the desirability of a
 wholesale cutting of new streets or a widening of
 present streets, but since the city must grow, the
 streets must be increased in capacity, and since
 they can't be widened or increased in number,

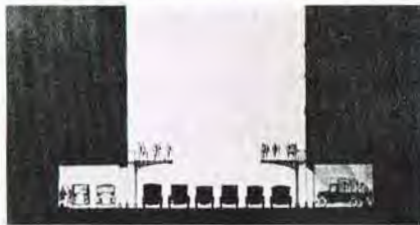
some form of double decking of streets is not a
 new idea. Leonardo da Vinci proposed it in a
 scheme to replan Milan.

It seems rational in any scheme proposing to
 divide traffic into divisions through a process of
 double or triple decking the streets, that we start
 by placing the wheel traffic, the largest and most
 rapidly growing, on the present street level,
 which is already there and requires neither to be
 dug out nor built up; that all rail traffic be placed
 underground, as subways; and that foot traffic be
 raised one story above the street level, carrying
 bridges across at all corners, and at one or two
 points in the long blocks as well, so that people
 can move uninterruptedly throughout as large a
 district as is covered by the expansion of the
 double decking idea. Double decking, while
 difficult, is not impossible. Supposing even this to
 become crowded it could continue until the



96. Present Condition of an Average Street.

98. Parking Space Provided Beneath Buildings.



entire surface under the buildings is available for
 traffic, if ever such a condition should demand it.

Visualizing the result we see a city with
 sidewalks arcaded and with solid railings. We see
 the smaller parks of the city, of which we trust
 there will be many more than at present, raised to
 this same sidewalk-arcade level, public parking
 space for autos being provided underneath, and
 the whole aspect has become that of a very
 modernized Venice, a city of arcades, piazzas
 and bridges, with canals for streets, only the
 canals will not be filled with water but with freely
 flowing motor traffic, the sun glittering on the
 black tops of the cars and the buildings reflected
 in this waving flood of rapidly rolling vehicles.

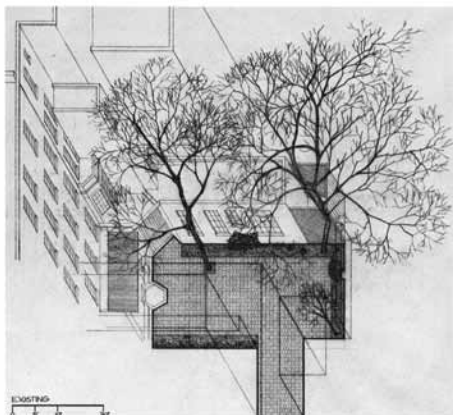
Abridged from Harvey Wiley Corbett
 in *Architectural Forum*, XLVI, March
 1927.



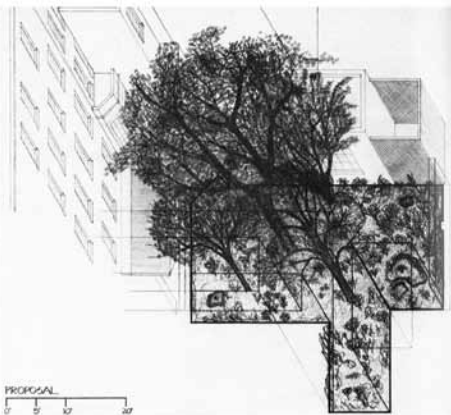
97. First Step Toward Improvement.

99. Arcaded Sidewalks Within Buildings.





351. Time Landscape. Aerial View of Site.



352. Time Landscape. Aerial View of Proposed Changes.

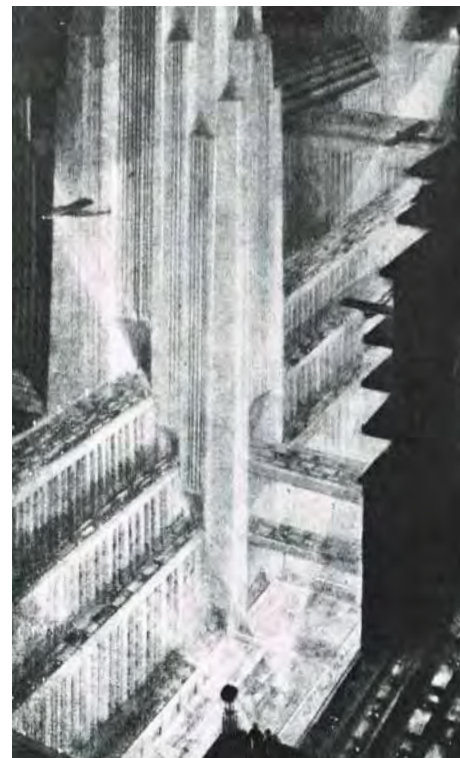
Alan Sonfist (Brooklyn, New York 1946—)
 Residence: New York City.
 Education: 1963, Art Students League, N.Y.C.; 1965–1966, Pratt Institute; 1967, BA Fine Arts, Western Illinois University; 1969, MFA, Hunter College.
 Among Recent Major Exhibitions: 1972, (One-Artist) "Army Ants: Patterns and Structures", Automation House, N.Y.C.; 1974, (Group) "Materials and Manipulation" Whitney Museum of American Art, N.Y.C.; 1975, (One-Artist) "Running Dead Animal" Stefanotty Gallery, N.Y.C.; "Autobiography of Alan Sonfist," Cornell University, Ithaca, N.Y.; (Group) Biennale de Paris, France.

Time Landscape—1969

Location: New York City.
 Status: Unbuilt due to bankruptcy of client.
 The Time Landscape is a contemporary re-creation of the natural phenomena that once existed on a particular site. It is a public monument honoring the history of these elements in a city. Different periods of time can be selected for re-creation.

The project for New York City was developed in 1969 for an area adjacent to the Finch College Art Museum on 78th Street between Madison and Park Avenues. This Time Landscape would have re-created the pre-Colonial forest, beginning at the first succession and planning for natural evolution to a mature forest. Presently, the 2,000 square foot site is partially paved and partially landscaped with nonindigenous trees and shrubs.

Alan Sonfist.



Overhead Traffic-Ways.

Hugh Ferriss (St. Louis 1889—New York City 1962)
 Education: 1911, BS Arch., Washington University.
 Among Published Works: 1929, *The Metropolis of Tomorrow*; 1953, *Power in Buildings*.

From 1912 to 1915, draftsman for Cass Gilbert during that firm's design of the Woolworth Building, N.Y.C.; 1936–1939, design consultant for New York World's Fair; 1947–1949, special consultant and official renderer to the committee designing the United Nations, N.Y.C.

In the 1920s, Hugh Ferriss became one of the most popular renderers in the country, delineating most of the great Art Deco skyscrapers. His work was influential not only in selling new concepts to clients and in advertising buildings, but also in influencing public acceptance of the modernistic skyscraper style. Though Ferriss was trained as an architect, he never had a building of his own design constructed.

Overhead Traffic-Ways—1929

Location: New York City.
 Status: Study of future city development.
 To the skyscraping heights of the Future City, the popular fancy usually adds something remarkable in the way of overhead traffic avenues. Scores of drawings have been produced, showing viaducts at the twentieth floor! Indeed, in some sketches, architectural values have been so completely neglected as to show the taller towers connected at their very pinnacles by a network of aerial traffic bridges which would infallibly cast their gloomy shadow permanently on the city beneath.

Following such leads, one might easily imagine, as in the accompanying drawing, that all "set-backs" of buildings have been aligned and made into automobile highways. One could drive at will across the façades of buildings, at the fifth, tenth, fifteenth or twentieth story. Automobiles below one, automobiles above one! Furthermore, there will be the aeroplanes. The drawing suggests tower-hangars in whose shelves they will—why not?—land neatly!

Abridged from Hugh Ferriss, *The Metropolis of Tomorrow*, 1929.

Apartments On Bridges—1929

Location: New York City.

Status: Study of future city development.

Not only upward, in skyscrapers, does the city appear forced to move, but also outward—over its bridges. At a recent meeting Architect Raymond Hood outlined the plausible possibility of utilizing the framework of bridges for apartments or offices. The idea could, of course, be visualized in various forms—in the accompanying sketch, the suspension type of bridge is assumed; the towers rise up into fifty or sixty story buildings; the serried structure between is suspended—the buildings literally hung—from cables.

At first glance it would appear that such a location for office or residence is unusually desirable as to exposure, light and air. We may naturally assume landing stages, at the bases of the towers, for launch, yacht and hydroplane—whence it would be only a minute by elevator, to one's private door.

Facetious minds have suggested that the placing of apartments in such a fashion would introduce a bizarre—not to say dangerous—element into domestic life! On the other hand, serious minds have claimed that the project is not only structurally sound but possesses unusual advantages, financially.

Hugh Ferriss, *The Metropolis of Tomorrow*, 1929.



Dome Over Midtown Manhattan—1968

Location: New York City.

Status: Prototype.

Those who have had the pleasure of walking through the great skylighted arcades, such as the Galleria in Milan, Italy, are familiar with the delights of covered city streets. They can envision the effect of a domed-over city, where windows may be open the year round and gardens bloom in the dust-free atmosphere. From below, the dome would appear as a translucent film through which the sky, clouds and stars would be visible.

There is no method more effective in wasting heating and cooling energy than the system employed by New York and other skyscraper cities of the world. A dome over mid-Manhattan would reduce its energy losses approximately 50-fold. Such a dome would reach from the East River to the Hudson at 42nd Street on its east-west axis, from 64th to 22nd Street on its north-south axis, and would consist of a hemisphere two miles in diameter and one mile high at its center. When such large domes are made, the

captive atmosphere in itself is enough to support the structural shell, as in a large pneumatic tire. The cost of snow removal in the city would pay for the dome in 10 years.

Electric resistance wires imbedded in the skin of the surface of the dome, would maintain a temperature sufficient to melt snow and ice. Both the melted snow water and rain would run neatly to a guttering, clear of the pollution of the streets, down into a canal around the dome's lower rim from whence it would flow to great collection reservoirs. The dome would be high enough to cause the water to flow gravitationally back to the storage reservoirs in Westchester County.

The dome's skins, consisting of wire-reinforced, one-way-vision, shatter-proof glass, mist-plated with aluminum, would have the exterior appearance of a mirrored dome, while the viewer inside would see out without conscious impairment. This will cut down the interior sunlight to non-glare level. Such domes would also provide a prime shielding against atomic radiation fallout.

Abridged from R. Buckminster Fuller
in *Think*, XXXIV, January–February,
1968.



On top . Sandra Schuit



Ik ken nog niet alle uithoeken van de wereld; in de Verenigde Staten was ik nooit eerder. Laat het zo zijn dat wie New York bezocht Amerika niet kent, onze excursie was wel een ervaring die me bij blijft.

Het kost me weinig moeite mijn eerste indrukken terug te halen. De aankomst op een provinciaals aandoend vliegveld met een grote naam, JFK. De treinreis door het semi-urbane achterland, niet wat ik verwachtte van de omgeving van een metropool. Dan verdwijnt de trein onder de grond. We stappen over op de metro en pas weer uit midden in Manhattan. Via een smalle donkere trap bereiken we de straat. Temidden van stromen mensen kijk ik onwillekeurig omhoog. Grote gebouwen en een eindeloos rechtdoor. Later ontdekte ik hoeveel lage gebouwen er óók in New York staan, maar dat was later. Met mijn neus in de lucht en het geraas om mij heen, het is 'rush hour', valt me op hoeveel werk er gemaakt is van de detaillering van de kolossen die samen het grid van de stad vormen. Hoe mooie details en het simpele onderscheid van onderbouw, midden- en bovenbouw van een verzameling grote gebouwen een niet-overweldigende en prettige stad kunnen maken.

Ik kan me niet herinneren op welk moment ik de eerste zag. Er valt niet langs heen te kijken want op vrijwel ieder gebouw van meer dan zes verdiepingen staan ze, de watertanks. Kloek, rond, ogenschijnlijk oud en met een opvallend puntdak. Rascha Peper schreef erover in 'Wie scheep gaat'. Ik zie ze terug op veel van mijn foto's en heb er later internet op nagepluisd. Ik doe verslag.



Twee familiebedrijven zorgen al vanaf het midden van de 19e eeuw voor de bouw van de tanks. Ze lijken van ver van staal maar zijn gemaakt van hout. Dat is licht, goedkoop en gemakkelijk naar het dak te vervoeren. Ze bevatten 20 tot 40 duizend liter water, deels voor dagelijks gebruik, deels gereserveerd voor bluswater. Ze werken als de stortbak van een toilet en worden automatisch bijgevuld als het peil beneden een zeker niveau daalt. De tanks zijn een onmisbare schakel in de waterhuishouding van New York.

Een knap en flexibel systeem voorziet vanaf de 19e eeuw de stadsbewoners en omwonenden van water, inmiddels zo'n 9 miljoen. Het water komt voornamelijk uit twee stroomgebieden in de Catskill Mountains en wordt geborgen in een reeks reservoirs en meren. Via twee aquaducten en twee tunnels wordt het water naar de stad gevoerd. In 95% van het water wordt voorzien door gebruik te maken van de zwaartekracht, voor het resterende deel is pompkracht nodig. Een derde tunnel, bedoeld om één van de beide andere tijdelijk uit gebruik te kunnen nemen, is sinds 1970 in aanbouw. De tunnel, met een diameter van circa 7 meter en 97 kilometer lang, is het grootste bouwproject uit de geschiedenis van New York en de verwachte oplevering in 2020 komt dichterbij.

Tot de jaren '80 van de vorige eeuw was de kwaliteit van het water goed. Dan wordt geconstateerd dat de veehouderij in het stroomgebied het water vervuult. Waterzuivering lijkt onvermijdelijk, wat de bouw van dure filterinstallaties zou vereisen. Om dat te voorkomen is met alle partners in het stroomgebied jarenlang overleg gevoerd, en met succes. Sinds 1997 is er een overeenkomst die de kwaliteit van het water in de stroomgebieden beschermt. Met dat doel heeft NYC op vrijwillige basis 85.000 hectare gevoelige gronden aangekocht rond rivieren en reservoirs, nieuwe afspraken gemaakt om vervuiling van het water tegen te gaan en geld geïnvesteerd in het verbeteren van bovenstroomse voorzieningen zoals rioleringen. Een niet-commerciële organisatie met lokaal gekozen bestuurders is verantwoordelijk voor de uitvoering van de overeengekomen maatregelen. Met de landbouwers in de regio heeft NYC een aparte afspraak. De stad draagt 100 miljoen dollar bij aan het ontwikkelen van een 'whole farming approach'. De landbouwers worden ondersteund in het overschakelen naar duurzame vormen van landbouw en 95% van de boeren in de stroomgebieden heeft zich hierbij aangesloten.

Zes dagen in juni en alles wat ik later las; ik ben onder de indruk.
Gaan we volgend jaar weer?

Bryant Park

Saskia Bongers

Tijdens de excursie in New York zijn we met een aantal mensen regelmatig neergestreken in het Bryant Park. Het park (8 hectaren groot) is centraal gelegen in Manhattan tussen de Fifth Avenue, Sixth Avenue (die officieel Avenue of the Americas heet), 40th Street en 42nd Street. Het park heeft een prettige relaxte, maar ook levendige sfeer en vormt een mooie open groene ruimte in het door hoogbouw gedomineerde Manhattan.

Dit is niet altijd zo geweest. In het onderzoek 'Naar een succesvol gebruik van de openbare ruimte?' (Jan-Derk van 't Rot, 2009) is in een case-studie beschreven op welke wijze het park dat in de eerste jaren van de 20e eeuw in verval geraakte, uiteindelijk in 1998 het tij wist te keren en middels de 'Placemaking methode' een aantal belangrijke ruimtelijke verbeteringen kon realiseren. Inmiddels is het Bryant Park één van de meest populaire plekken van New York.



Hieronder volgt een korte weergave van de case studie uit het genoemde onderzoek:

Met private investeringen is in 1998 de Bryant Park Restoration Corporation (BPRC) opgericht (Bryant Park Coöperation, 2008). De BPRC benaderde William H. Whyte en Project for Public Spaces (PPS) om inzicht te krijgen in de manier om het park te verbeteren. De Placemaking methode werd hierbij toegepast.

Stap 1 het inventariseren van problemen

PPS is gestart met het maken van een inventarisatie van de problemen. Hiervoor werd gesproken met de opdrachtgever, de BPRC, maar ook met de gebruikers van het park en belanghebbenden. De gebruikers van het park werden door PPS geïnterviewd en gevraagd naar hun redenen om het park al dan niet te bezoeken. Mensen die het park zelf nooit bezochten, maar wel in een van de omliggende kantoren werkten werden ook bij dit onderzoek betrokken. Het kantoorpersoneel kon andere behoeften hebben dan mensen die het park vanuit recreatief oogpunt bezochten. Door inventarisatie van deze wensen werd het mogelijk deze behoeftes met elkaar te combineren.

Stap 2 het formuleren van hypotheses en

Stap 3 Het verzamelen van de gegevens op de plek zelf

Nadat de wensen en kritieken waren genoteerd, werd er onderzoek verricht om de wensen en opmerkingen beter te kunnen plaatsen in de context. Het gedrag van de bezoekers werd daarom geobserveerd. Werden bepaalde delen van het park gemeden? Wat zou daar de oorzaak van kunnen zijn?

Stap 4 Het analyseren van de gegevens

Uit de analyse van de gegevens kwam naar voren dat de ingang van het park te donker was en dat mensen het park niet in konden kijken. Dit zorgde ervoor dat het park als onoverzichtelijk werd ervaren en vergrootte de angst bij potentiële bezoekers. Uit de observaties bleek daarnaast dat juist bij deze duistere ingangen veel drugstransacties plaatsvonden. Een andere belangrijke ontdekking was dat er in het park voor bezoekers niets anders te doen was dan op donkere plekken onder de bomen zitten waar andere mensen sliepen of rondhingen. Men kon er niks te eten krijgen (de kiosken die er ooit stonden waren gesloten door de overlast), het park miste een openbaar toilet en er waren er geen gebeurtenissen die zorgden voor iets extra's.

Stap 5 Het zoeken naar oplossingen

Bij de discussie van de uitkomsten kwamen een aantal problemen naar voren. Een van de problemen waar in het proces tegenaan werd gelopen waren de zitmogelijkheden. Juist in een park hoor je als bezoeker te kunnen zitten aldus PPS. De bankjes hadden echter ook een aantrekkingskracht op minder gewenste personen. De oplossing werd gevonden in de plaatsing van stoeltjes. Deze stoeltjes boden zitcomfort aan de bezoekers maar voorkwamen dat mensen erop gingen slapen. Toch was dit niet het enige aspect. Juist de verplaatsbaarheid van de stoeltjes geeft de bezoekers, in de optiek van Whyte, een gevoel van 'empowerment'. De bezoekers hebben zo zelf invloed op de plek en de richting waar ze gaan zitten.

Stap 6 Het vertalen van de concepten naar een plan van aanpak

Doel bij de herinrichting was het creëren van een oase achtige sfeer. Hierbij werden de plannen om de ingangen aan te pakken uitgevoerd en werden de struiken weggehaald zodat mensen beter in het park konden kijken. Daarnaast werden er twee kiosken gebouwd bij de hoofdingang met de intentie om de bestaande 'handel' (in drugs) te vervangen door die in broodjes en koffie. Overal in het park werden de voorgestelde groene stoeltjes en enkele tafeltjes neergezet zodat mensen konden zitten waar ze wilden. Tegelijkertijd werd voorkomen dat zwervers niet terug kwamen. Door gebruik te maken van stoeltjes was het centraal gelegen grasveld niet langer een open lege plek maar werd het nu intensief gebruikt door de bezoekers. Aan de rand van het grasveld is een openbaar toilet gerealiseerd. Op deze wijze heeft het park een open en gastvrij karakter gekregen en is er een sterkere synergie tussen de fysieke elementen.

Stap 7 Het implementeren van de aanpak in de praktijk

Bij deze laatste stap wordt ook nadrukkelijk gekeken naar het beheer van de openbare ruimte. Het toegenomen gebruik van het park is in de ogen van PPS ook voor een belangrijk deel te danken aan dit beheer. Naast het schoonmaken van het park, het repareren van kapotte elementen en extra toezicht door geüniformeerde toezichthouders zorgt de Bryant Park Cooperation dat er diverse activiteiten (zoals concerten, modeshows, gymnastiek, schaken, gratis internet, etc.) in het park plaatsvinden. Dit verklaart mede het succes van het park. Mensen komen graag naar een plek wanneer er iets te doen of te beleven is.





Sylvia Karres



NEW YORK – DE GELAAGDE STAD NEW YORK, THE CITY THAT NEVER SLEEPS

De stad die mijn hart gestolen heeft. Een stad waar alles mogelijk is, waar onder boven komt en boven onder lijkt en waar geschiedenis de toekomst wordt. Waar toeschouwers hoofdrolspelers worden in hun eigen werkelijkheid. Waar natuurgebieden verschijnen op plaatsen waar ooit de schepen werden gelost en waar het geld werd verdiend. De stad waar wij als Nederlanders, gewend aan platte polders, onze hoogtevrees bedwingen en de schokkend hoge bruggen befietsen. De stad waar individueel geld de collectieve waarden financieren en moeders van schoolkinderen plantsoenarbeiders worden. Kortom een stad om steeds weer terug te keren en deel te worden van deze onafgebroken stroom van energie.





Piers

Titia Hajonides

Toen ik langs het water van de Hudson River liep zag ik in gedachten volle kades, bedrijvigheid van mensen met koffers op weg naar de nieuwe wereld. Stoomboten meerden aan. Gele taxi's reden heen en weer om mensen door de straten in de stad te voeren. Massa's mensen stonden de Titanic uit te zwaaien toen het schip voor de laatste keer vertrok.

Ooit waren de randen van Manhattan de verbinding met de rest van de wereld. De oevers van de Hudson River hoorden bij de stad. Als een soort loopplank strekten de pieren zich uit in het verlengde van het grid van de straten. Natuurlijk legt men tegenwoordig op een andere manier contact met de wereld, nu hebben we vliegtuigen, iPhone's en Skype. De Titanic is vergaan. Daardoor is de waterkant van Manhattan in de loop van de 20ste eeuw in onbruik geraakt en vervallen. Bovendien kwamen langs de rand van Manhattan de highways en parkways, die de waterkant isoleerden van de stad.

Langs de rivier wordt nu gejongd en gefietst. Nieuwe pieren worden ontwikkeld waar men allerlei soorten vrijetijdsbesteding kan vinden. Een veelheid aan ontwerpers heeft zich erover gebogen. Zo ontstaat langzaam een reeks van parken, Riverside Park, Riverside Park South en Hudson River Park.



Soms is de sfeer van verval en vergane glorie nog steeds voelbaar. Ik was ernaar op zoek. Mijn oog viel vooral op de houten restanten van de pieren, die in hun ritme langs de oever zijn achtergebleven. Ik was naar de geschiedenis op zoek omdat ik het nieuwe karakter van het park niet kon vinden.

Met name Hudson River Park ervaar ik nu als een soort niemandsland. Alle ingrepen hebben nog niet geleid tot de levendigheid van weleer. De rivier die ooit onderdeel uitmaakte van de stad is nog steeds los van de stad. Er zijn nog heel weinig goede fiets- en voetgangersverbindingen gemaakt tussen de stad en het park.

Ik ben benieuwd hoe het is over 10 jaar wanneer het plan NYC 2020 Waterfront is uitgevoerd. Zou de directe relatie tussen stad en rivier hersteld zijn? Misschien dat de nieuwbouwplannen hiertoe gaan bijdragen? Misschien zullen de oost-west lopende "Streets" weer tot op de pieren lopen?

INTERESSANTE BOMEN/ BOOMBEPLANTINGEN IN NEW YORK

Veronica van Amerongen

Straten met gemengde beplanting in Manhattan (foto's)



Verrassend zijn de straten in het Meatpacking district, oa. Horatiostreet (foto), waar allerlei boomsoorten door elkaar zijn gebruikt. Voor veel ontwerpers, die veelal zweren bij een eenvormige straatbeplanting, wellicht een 'gruwel', een rommeltje. Het geeft mijns inziens echter een soort natuurlijke sfeer, en heeft als groot voordeel dat bij een besmettelijke boomziekte niet de halve straatbeplanting ziek, zwak en misselijk is (en vervolgens wordt omgezaagd). Om maar wat serieuze boomziekten te noemen: de kastanjabloedingsziekte, essensterfte, iepenziekte etc.. Aangetroffen boomsoorten: honingboom, gleditsia, ginkgo, noorse esdoorn, *Fraxinus pennsylvanica*, sierkers. Elke boom moet natuurlijk wel de ruimte krijgen om enigszins uit te groeien, zeker wanneer het, zoals hier, bomen met verschillende eindhoogtes betreft.

Een gemengde beplanting is uiteraard niet voor elke straat of laan gewenst, hoewel je met twee of drie boomsoorten met dezelfde eindhoogte ook een mooi resultaat kunt bereiken. Door juist wel/juist niet een contrast te vormen met de (eenvormige) bebouwing bijvoorbeeld.

De **Memorial Garden** van Andy Goldsworthy, behorende bij het Museum of Jewish Heritage. In deze Garden of Stones liggen een aantal grote keien, waar eiken uit groeien. Een bijzondere aanblik. Het betreft de dwergeik, *Quercus prinoides*. Het 'geheim' van de bomen in de keien is een holte aan de onderzijde van de kei dat van onderen naar boven taps toeloopt. Dit gat is gevuld met grond. Door de beperktheid van de opening bovenin de kei kunnen de bomen wel in de problemen komen (zie foto met afgeknelde stam). De bomen worden maximaal 2 tot 3 m, dus een echt groot drama is het niet als de boom mogelijk afbreekt ter hoogte van de smalle opening. De in totaal 18 keien symboliseren de 18^e letter van het heeeuwbreeuwse alfabet, dat 'leven' betekent. De tuin is in 2003 geopend voor het publiek. In september zijn de kleine zaailingen in de stenen geplaat door de kunstenaar zelf, Holocaust overlevenden en hun families. Het is een plek ter bezinning, bedoeld om regelmatig bezocht te worden en elke keer verschillend beleefd te worden door de tijd heen, terwijl de tuin zich ontwikkelt. De Memorial Garden is zichtbaar vanaf bijna elke verdieping van het museum.

<http://www.mjhnyc.org/garden/#>



De boomzak

Nog niet gezien in Nederland: een zak om de voet van recent geplante bomen, de 'Treegator'. Het is de bedoeling dat de zak gevuld wordt met water, dat vervolgens heel langzaam aan de onderzijde van de zak in de boomspiegel drupt in 5 tot 8 uur, aldus de fabrikant. De vraag is of dit een effectieve methode is. Het is juist erg belangrijk dat af en toe veel water gegeven wordt, zodat het water diep in de bodem zakt en de wortels gedwongen worden naar beneden te gaan, op zoek naar vocht. Hetgeen ook de standvastigheid van de boom bevordert.



Bomen op 9/11 Memorial plaza en de Survivor Tree

In het park op het 9/11 Memorial plaza (ontwerp van Peter Walker) is een dicht woud van 415 eiken geplant. Het betreft de *Swamp White Oak* ofwel de tweekleurige eik (*Quercus bicolor*). Deze boom is inheems in het noorden van de Verenigde Staten, ten zuiden van de Grote meren. Hij groeit van nature op vochtige plaatsen als rivieroeveren en bij moerassen. De boom bereikt een hoogte van circa 20 meter. De tweekleurige eik is groenblijvend, met brede omgekeerd eivormige bladeren, 12-18 cm lang en 7-11 cm breed, die op de bovenzijde donkergroen, en aan de onderzijde door de dichte beharing zilvergrijs zijn. In de herfst kleuren deze geel-bruin, soms rood. De schors is donker en afbladderend.

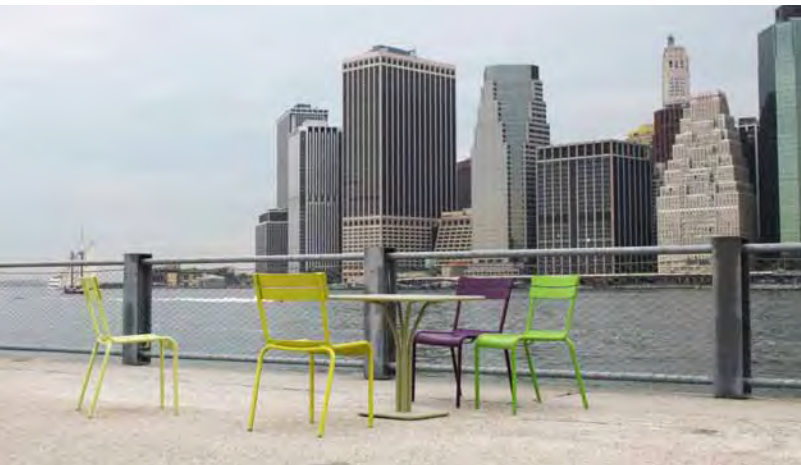


Onder het puin van de twin towers is ook een gehavende boom vandaan gekomen, nu bekend onder de naam *Survivor Tree*. Het is een *Pyrus calleryana* 'Chantecleer', waarvan de kroon sterk teruggezet moest worden. De boom is in depot gezet en later herplant bij het 9/11 Memorial.



Waardevermeerdering onroerend goed door nabijheid van bomen/parken

Het grootste deel van de parken in New York wordt voornamelijk met privaat geld aangelegd en/of beheerd. Dat private investeerders baat hebben bij groen rond een bebouwing blijkt keihard uit het feit dat in Dallas door privépersonen ca. 60 miljoen dollar betaald is om bestaande bebouwing te verwijderen en op die plek een openbaar park aan te leggen. Hierdoor stijgt namelijk de waarde van de omringende flatgebouwen (hopelijk goed verwoorde informatie van Thomas Balsley, van Thomas Balsley Associates d.d. 07.06.2012). Alweer een sterk voorbeeld dat groen niet alleen belangrijk is maar ook in baar geld kan worden uitgedrukt. Nu nog mijn vakgenoten zo ver krijgen om verenigingsgeld te investeren in de opzet van een boomwaardemethode die de geldelijke boomwaarde mede laat afhangen van de omringende huizenwaarde.



Brooklyn Bridge Park 'escape in the city'

Vibeke Scheffener

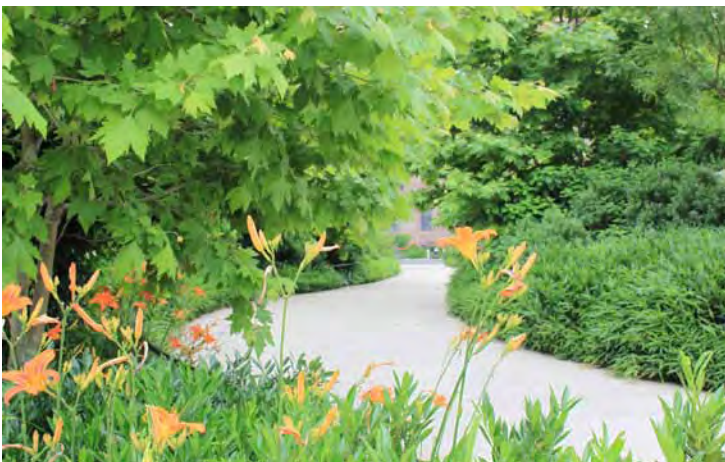


Na het verdwijnen van watergebonden havenbedrijven en opslagloodsen op de pieren langs het water aan de voet van Brooklyn, waren er 30 jaar geleden plannen om een 'international city' te bouwen. Deze plannen waren zo groots dat ze zelfs het uitzicht vanaf de wandelpromenade 'Brooklyn Heights' zouden blokkeren. Gelukkig is het op deze locatie met spectaculair uitzicht anders gegaan.

Door toedoen van buurtorganisaties uit Brooklyn werd de aanleg van een park langs de rivier afgedwongen waarbij maximaal 10% bebouwd oppervlak gerealiseerd mocht worden. In 2005 heeft het landschapsarchitectenbureau van Michael Van Valkenburgh en Associates (MVVA), een Masterplan voor de 6 pieren gemaakt.

Er zijn al veel pieren als openbaar gebied heringericht in New York. Op Manhattan monden veel straten direct uit op de nieuwe pieren of de oever langs de Hudson River. De verwevenheid van deze openbare pieren met de stad is hierdoor heel groot. Het voormalige havengebied in Brooklyn is geen makkelijke locatie voor een park. Allereerst is er het vele tientallen meters hoogteverschil, waarin een gestapelde Expressway (snelweg) is opgenomen, die een onneembare barriere vormt vanuit de woonbuurten. Het park bestaat daarom uit een route, opgespannen tussen in/uitgangen aan begin en eind, waaraan de pieren gekoppeld liggen.

Op de 2,5 ha grote 'Pier 1' is een van de eerste delen van het park gerealiseerd. In eerste instantie zou je als ontwerper kunnen denken als alle loodsen opgeruimd zijn: Ah, eindelijk...ruimte! Lekker openhouden dat uitzicht. Maar nee hoor, Michael van Valkenburgh maak twee vrijwel besloten ruimtes. En een boulevard langs de rand. Dat wel. En dit concept blijkt genoeg om van een park aan de rivier te genieten.



locatie is optimaal benut

Vanaf de brede boulevard langs de waterrand is er continue uitzicht op de rivier en de skyline van Lower Manhattan aan de overkant. Er zijn grote hoogteverschillen in het park aangebracht die zorgen voor hoger gelegen uitzichtpunten met nog meer overzicht over de gebeurtenissen op het water. Aan de stadskant zullen de wallen het verkeersgeluid van de Expressway dempen. Vanuit de twee besloten ruimtes zijn er door beplanting ingekaderde doorzichten naar de skyline van Manhattan uit de ene ruimte en de kolossale bouwwerken van de Brooklyn en Manhattan Bridge vanuit de andere. Een combinatie van een introvert en extravert deel.

lijkt veel groter dan het is

De rechthoekige kavelvorm van Pier 1 maakt een ruimtelijk interessant ontwerp mogelijk. Wát een voordeel is dat boven de lange en smalle pieren langs de Hudson River! In de binnenwereld lopen veel paden met een sterk meanderend tracé parallel naast elkaar door dichte beplanting. Ook zijn er afwisselende sferen zoals een ecologisch deel met veel water, moerasvegetatie en een aantal speelplekken. Hierdoor lijkt het park groter dan het is.

beplanting is erg decoratief

Meerstammige esdoorns in het gras, lage bamboe gecombineerd met onder andere Hydrangea quercifolia en oranje lelies leveren qua textuur en kleur een prachtig beeld op. Er is erg dicht geplant waardoor het park al bijna volwassen oogt. Op termijn zal men onder de dicht op elkaar geplante meerstammige esdoorns langs de rand van het grasveld een prachtige voorgrond en in de zomer een schaduwzone hebben.

meubilair past op deze locatie

Op het bureau van MVVA noemde men het Brooklyn Bridge Park een 'post-industrial park'. Het meubilair sluit hierbij aan. Geen design, maar stevige stoere stalen hekwerken en dikke rondhouten masten waaraan verlichtingsspots. De ruwe functionele vormgeving past heel goed bij de enorme maat van de rivier en de gebouwen erlangs.

duurzaam

Regenwater vanuit de omgeving wordt in grote tanks onder het verhoogde maaiveld opgeslagen, gezuiverd in het moerasgebied en hergebruikt voor irrigatie van het park. Veel materialen zijn hergebruikt en afkomstig uit dit of andere havengebieden zoals de houten palen en grote granieten blokken van de tribune.

verknoopt de stad met de rivier

Michael Van Valkenburgh constateert over hedendaagse parkontwerpen dat 'new parks seek to engage the urban landscape, embracing the waterfronts and urban fragments, rather than framing them in a picturesque distance. Parks are now not so much as to escape from the city but as an escape in the city'.

Life and Death of Greenwich Village

Vibeke Scheffener

De bedevaartstocht naar het huis van Jane Jacobs werd een lange blarentrekkende wandeling. Eindelijk streken we neer op een caféterras naast de voormalige snoepwinkel waarboven het gezin Jacobs woonde. In dit rode huis (met de witte stoeltjes) op 555 Hudson Street in Greenwich Village, schreef Jane het beroemde boek 'The Death and Life of Great American Cities (1961)'. Haar eigen wijk diende in de jaren 50/60 als voorbeeld van kleinschalig, levendig en sociaal veilig. Met een grote diversiteit aan mensen op straat, op diverse tijdstippen en met diverse doelen. Jane Jacobs had veel kritiek op de planningspraktijk in haar tijd. Ze waarschuwde voor de nadelige gevolgen van de aanleg van een snelweg met grootschalige sloop en nieuwbouw. Het kleinschalige en gezellige buurtkarakter zou hierdoor verdwijnen. De wijk bleef onder andere door haar actievoeren gespaard van grote ingrepen en ook de Expressway is er niet gekomen.

Helaas gaat het de laatste decennia erg slecht met Greenwich Village. Er wonen bijna geen families met kinderen meer. Wel yuppen. Er is sprake van leegstand. Antiekwinkels, cafés, buurtwinkels en hiermee het kleinschalige en gezellige karakter is aan het verdwijnen.

Designer stores en internationale ketens nemen de café- en winkelruimtes over voor huurprijzen van \$30.000 per maand. Het tienvoudige van wat een vorige huurder betaalde. Starbucks, Ralph Lauren en Marc Jacobs kunnen dit makkelijk betalen. Voor een buurtcafé is dit onmogelijk.

Het huis van Jane Jacobs op 555 Hudson Street is in 2009 verkocht voor \$3,3 miljoen. In de winkel staan nu handgeblazen glazen te koop voor \$45 per stuk. Omdat het gebied is aangewezen als Historic District, is het gebouw als zodanig beschermd. Maar tot wanneer zullen de ketens de toenemende eenvormigheid van Greenwich Village en heel New York blijven beïnvloeden? Kan en wil het stadsbestuur dit voorkomen? En is het tij nog te keren in de omgeving van bijvoorbeeld The High Line in Chelsea?

Meer hierover in:

The suburbanization of New York

Is the World's Greatest City Becoming Just Another Town?

Princeton Architectural Press, New York, 2007

ISBN 978.1.56898.678.4

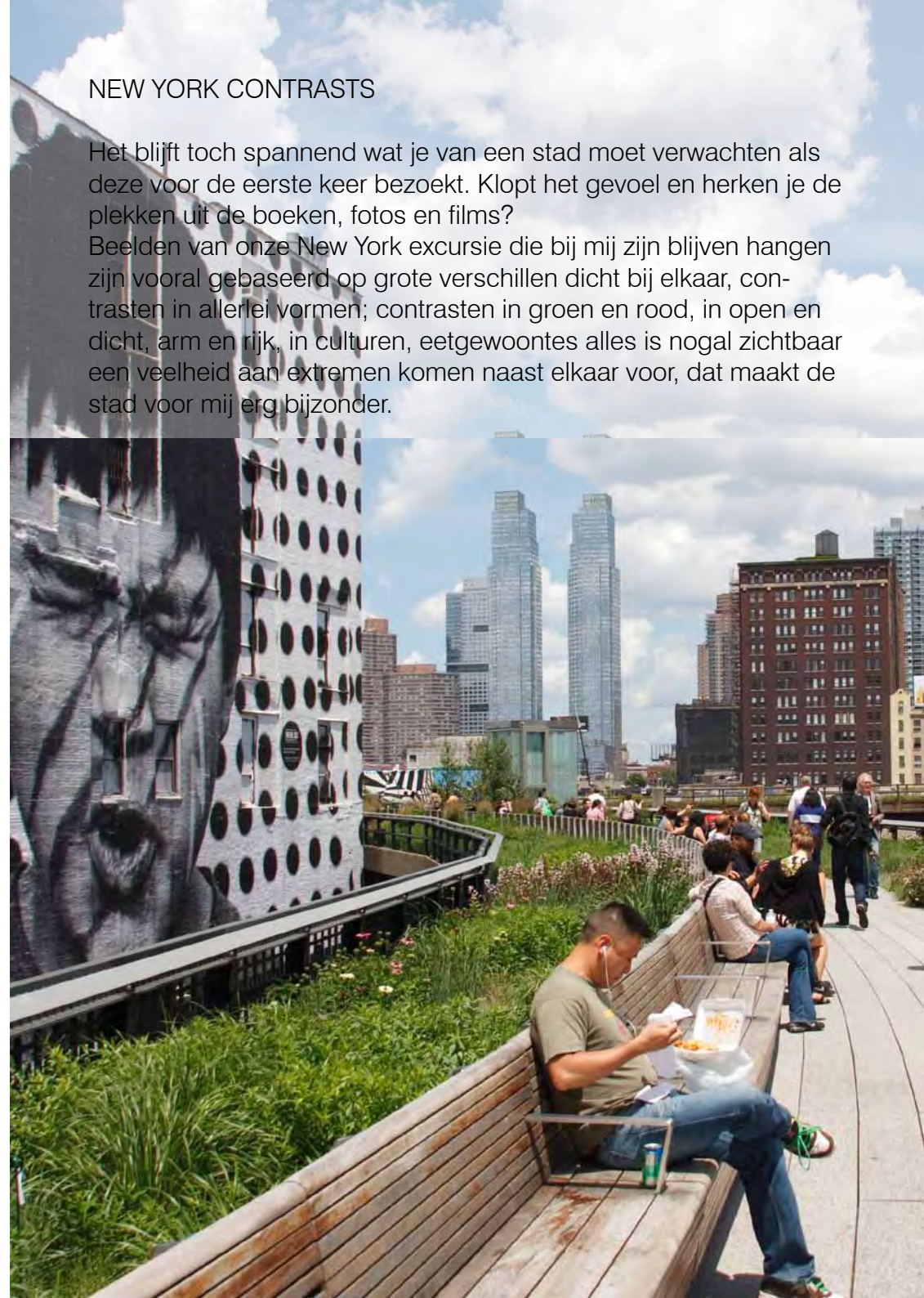


NEW YORK CONTRASTS

Het blijft toch spannend wat je van een stad moet verwachten als deze voor de eerste keer bezoekt. Klopt het gevoel en herken je de plekken uit de boeken, fotos en films?

Beelden van onze New York excursie die bij mij zijn blijven hangen zijn vooral gebaseerd op grote verschillen dicht bij elkaar, contrasten in allerlei vormen; contrasten in groen en rood, in open en dicht, arm en rijk, in culturen, eetgewoontes alles is nogal zichtbaar een veelheid aan extremen komen naast elkaar voor, dat maakt de stad voor mij erg bijzonder.

Wim van Krieken





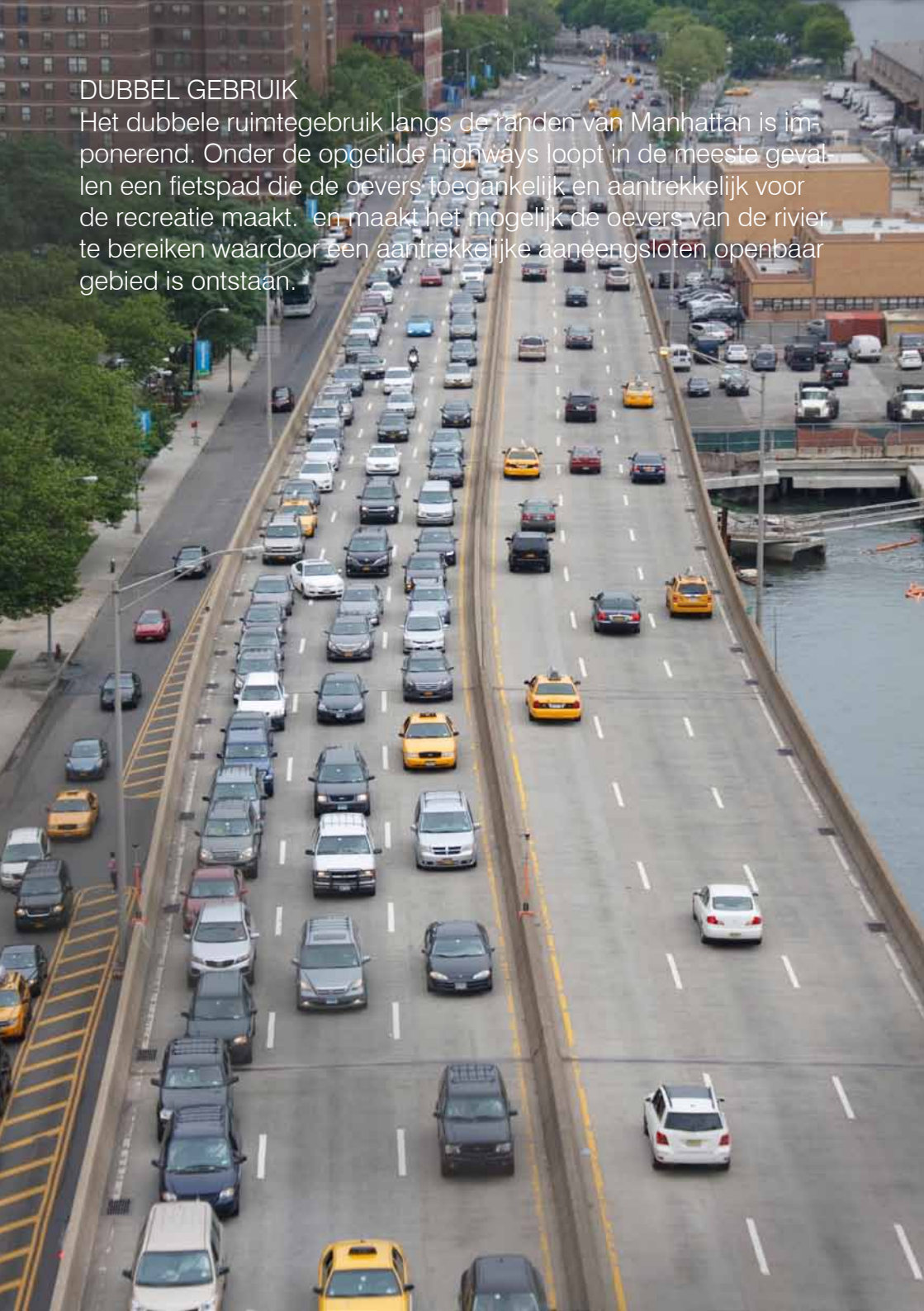
GROEN TEGEN ROOD

Het Teardroppark en Central Park zijn superextremen van groen in de stad. Het is een verademing om even in een park te zijn waar natuur is, waar rust en stilte is. Het brengt je even tot jezelf waarom we deze plekken ook alweer nodig hebben. Heerlijk om je lichaam en geest even te laten ontspannen en frisse lucht naar binnen te laten. Het is indrukwekkend om te zien hoe vanzelfsprekend deze groene plekken overkomen, zonder al te veel vormtaal en toch zeer herkenbaar.



HIGHLINE

In de meeste straten van New York komt weinig groen voor. De High Line daarentegen is een groene snelweg verheven boven het maaiveld van de stad. Het is geweldig om vanuit een luie stoel op deze hoogte de stad als een decorstuk te zien. Het project is erg goed verzorgd en vormt een bijzondere toeristische attractie voor de stad.



DUBBEL GEBRUIK

Het dubbele ruimtegebruik langs de randen van Manhattan is imponerend. Onder de opgetilde highways loopt in de meeste gevallen een fietspad die de oevers toegankelijk en aantrekkelijk voor de recreatie maakt, en maakt het mogelijk de oevers van de rivier te bereiken waardoor een aantrekkelijke aaneengsloten openbaar gebied is ontstaan.

PUBLIEK MAAR TOCH PRIVAAT

In New York vloeit het publieke naadloos over in het private, het is vaak onduidelijk wat eigendom is en onderhouden wordt door de stad en wat door private partijen wordt onderhouden. Dit maakt het leven op de straat vriendelijker en er ontstaan automatisch onverwachte plekken met een menselijke schaal die goed voelen.



OPEN EN DICHT

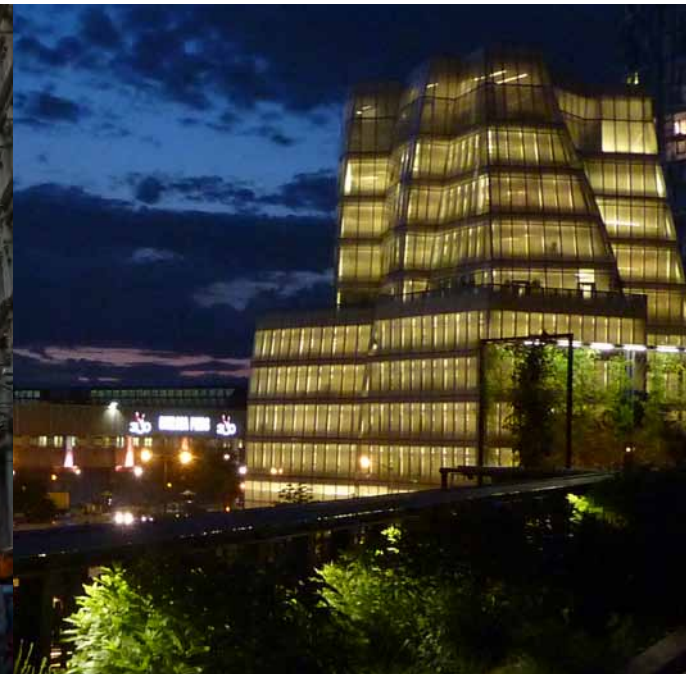
Het verwachte gevoel van gebouwen die op je afkomen van deze hoge dichtheid stad valt erg mee. Door de eenvoudig te herkennen stedenbouwkundige opzet van streets en avenues is het erg makkelijk oriënteren en is vrijwel overal een streep lucht te zien die de stad toch een open karakter geeft.



Ymkje van de Witte



New York - Impressie van beelden, plekken en ontwerpen die de grootste indruk hebben achtergelaten...





High Line

High Line



Brooklyn - oud versus nieuw: een chique appartementencomplex tussen oude loodsen



Brooklyn - broedplaats voor alternatief gebruik van de stad: rooftop farm aan de Eagle St.



Colofon

Lay-out en omslag
Inleiding
Uitgave

Karin van Essen
Vibeke Scheffener
Stichting het Panorama
1e druk oktober 2012
© www.hetpanorama.nl



Het Panorama **New York City review** 2012

n.a.v. de excursie in juni 2012
New York City review
Stichting Het Panorama

© www.hetpanorama.nl