



Stedenbouwkundige Henk Hartzema  
over stedenbouw 3.0

# ‘Stedenbouw is een kwestie van gezond verstand’

Onvermoeibaar komt Henk Hartzema – in essays, brieven, ingezonden stukken en in zijn ontwerppraktijk – op voor wat hij ziet als het bestaansrecht van de stedenbouw: lijnen uitzetten waarlangs steden zich kunnen ontwikkelen en elke groep tot zijn recht komt. ‘Trap niet in de val van eindeloze discussies over voorschriften, maar nodig architecten en bouwers uit om samen aan die stad te bouwen.’

## WIE IS HENK HARTZEMA?

Henk Hartzema studeerde in 1995 af aan de TU Delft in de richtingen architectuur en stedenbouw. Hij was tot 2002 verbonden aan West 8 en richtte in 2005 Studio Hartzema op. Al die tijd was Hartzema tevens docent aan verschillende universiteiten, waarvan de periode als professor aan de Accademia di Architettura in het Zwitserse Mendrisio (2000-2009) de langste was. In 2009 was hij de eerste lector Design in Urbanism aan de Academie van Bouwkunst in Amsterdam. Met Studio Hartzema werkt Henk Hartzema aan grootschalige gebiedsontwikkelingen zoals Leiden Bio Science Park (sinds 2002), VU Campus Amsterdam (2005), Park Vogelzang in Bennebroek (2010) en Havengebied Plaspoelpolder in Rijswijk (2017). Voor al deze plannen is Hartzema tevens stedenbouwkundig supervisor zoals hij dat ook was voor de herontwikkeling van het Van Heekplein en omgeving in Enschede en villawijk Nieuw Stalberg in Venlo. Naast het ontwerpwerk doet Henk Hartzema veel onderzoek naar de ruimtelijkheid van stad en land.

Tekst Marieke Berkers en Mark Hendriks  
Foto's Christiaan Krouwels

>>

Hij zou dolgraag een tijdschrift beginnen. Een blad dat elke editie een specifiek thema uitdiept, en, heel belangrijk, verschillende opinies en visies tegenover elkaar plaatst. Stedenbouwkundige Henk Hartzema ziet het helemaal voor zich: 'Ik denk aan een grote groep redacteurs die in wisselende samenstelling nummers maken. Niet op basis van actualiteit, maar op basis van hun interesses en drijfveren. Een nummer over kathedralen bijvoorbeeld, of over vergezichten voor mijn part.' Als bouwkundestudent in Delft bracht Hartzema vele uren in de bibliotheek door. Het bladeren door boeken en periodieken was als een ontdekkingsreis. 'Je kreeg een goed beeld van wat er speelde, maakte kennis met uiteenlopende ontwerpvisies. Die verschillende meningen scherpten mijn geest. Soms las ik iets waarvan ik dacht: daar is geen speld tussen te krijgen. Maar dan bekeek ik het weerwoord en dacht ik precies hetzelfde. Zo werd ik gedwongen om een eigen mening te vormen.' Van de huidige generatie ontwerpstudenten bestaat het beeld dat ze maar weinig in de bibliotheek komen. Laat staan dat ze een boek lezen of een abonnement op een tijdschrift of krant hebben. *Gaat je dat niet aan het hart?* 'Dat is jammer, maar ik begrijp het wel. Door de komst van internet wordt zo veel informatie over ze uitgestort. Je weet niet meer waar je moet beginnen. De ontdekkingsreis is vandaag de dag een dwaaltocht.' Een korte stilte. Dan: 'Ik vond het lastig om wat ik las te vertalen naar mijn ontwerpwerk. Ik deed meer aan grasduinen en noteerde woorden of zinsneden die me op dat moment raakten, die samenvielen met waar ik mee bezig was. Eerlijk gezegd nam ik theorieën en verhandelingen nooit helemaal tot me, ik pikte eruit wat ik kon gebruiken.'

### Brief aan de koning

De voorliefde voor het geschreven woord uit zich in een imposant oeuvre aan ingezonden brieven en opiniestuk-

ken. Hij schreef – voor zover hij weet als enige stedenbouwkundige – in 2012 een reactie op de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte van minister Schultz, waarin hij haar adviseerde om niet alles aan lagere overheden over te laten. Hij ageerde in *Het Financieel Dagblad* tegen het voornemen om de bouwregels langs de kust te versoepelen, deed mee aan een essaywedstrijd over de toekomst van de Randstad en richtte zich per brief rechtstreeks tot premier Rutte en koning Willem-Alexander. *Wat schreef je de koning?* 'Ik haakte aan bij de onvrede over de EU, over het gevoel dat bij mensen leeft dat alles in Brussel besloten wordt. Ik schreef hem dat we juist daarom datgene waar we in Nederland nog wel zeggenschap over hebben niet moeten verkwaselen: de zorg, de pensioenen en de ruimtelijke ordening.' *Wat was zijn antwoord?* Lachend: 'Dat ie zich niet met zulke concrete zaken bezighoudt.' Opmerkelijk genoeg laat Hartzema zijn stem nauwelijks horen in de vakwereld zelf. Hij zegt daarover: 'Ik merk dat ik in panelgesprekken of vakdebatten niet op mijn plek ben. Ik wil dan te graag dieper op een onderwerp ingaan dan mogelijk, voorbij de waan van de dag. Daarom vermijd ik dat soort gelegenheden zoveel mogelijk.' Een uitzondering was zijn ingezonden brief in het maantnummer van *Blauwe Kamer*. Daarin reageerde Hartzema op het interview met Edzo Bindels in het *Blauwe Kamer Jaarboek* van 2017. Bindels schetst daarin een somber beeld van de stedenbouw. 'In veel projecten maak ik mee dat de kongsi al rond is, tussen de financiële en juridische jongens, de verkeerskundigen en de bouwers. Wij (de stedenbouwkundigen, red.) mogen een mooi plaatje van de buitenruimte maken, architecten mogen alleen nog een gevel tekenen', aldus Bindels. Hartzema nu: 'Het lijkt alsof Edzo (samen wonnen ze ooit de Jonge Maaskantprijs, bij West 8 waren ze jarenlang partners, red.) het geloof in de stedenbouw verloren heeft.' *Hij vindt dat stedenbouwkundigen buitenspel staan.* 'Ja, en ik snap ook wel waar dat vandaan komt. Het voelt soms alsof het vak ons door de vingers glijpt. Maar dat betekent niet dat we ons daar bij neer moeten leggen. Juist dan moeten we in actie komen, zorgen dat we onszelf in

die kantelende wereld opnieuw uitvinden.'

*In je e-mail aan de redactie spreek je van stedenbouw 3.0. Wat is dat?* 'Ik weet, het is een vreselijke benaming, maar ik bedoel niets meer dan dat we weer de lijnen uitzetten waarlangs steden zich kunnen ontwikkelen, dat we structuren ontwerpen waarbinnen de samenleving vooruit kan, waarbinnen elke groep tot zijn recht komt. Dit kunnen dijken zijn, wegen, straten, parken, linten, pleinen. Dit is niet nieuw – het is de kern van wat stedenbouw ooit geweest is.'

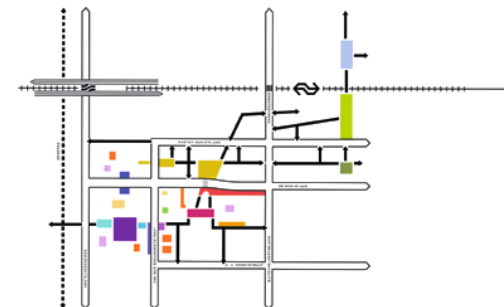
### Maakbaarheidsdenken

Om zijn punt kracht bij te zetten schetst Hartzema hoe het vakgebied zich van 'stedenbouw 1.0' – dienend aan de samenleving om ontplooiing, individualiteit en vooruitgang te stimuleren – ontwikkelde tot een totalitaire discipline die op basis van normen, regels en een doorgeschoten maakbaarheidsdenken burgers in een keurslijf wilde drukken. 'Van een dienend vakgebied verwerd de stedenbouw na de oorlog tot een voorschrijvend vakgebied. Wij wisten hoeveel procent sociale huurwoningen goed was voor een buurt, welke voorzieningen per honderd woningen nodig waren, hoeveel groen noodzakelijk was, hoe breed een steop. Deze controledwang uitte zich elke tien jaar in een ander stedenbouwkundig vormbeeld. In de jaren zestig en zeventig de stempels, daarna de bloemkoolwijken, op het laatst de lage rijwoningen in de Vinex-wijken.' *Je kan toch ook zeggen dat de ontwerpers van de naoorlogse wijken – toen stedenbouw nog niet aan de markt toebehoorde – idealisten waren, dat ze het beste met de samenleving voorhadden?* 'Dat is ook zo, en ik zeg ook niet dat het niet goed bedoeld was. Maar dat "ideale maatschappijbeeld" was gebaseerd op een rigide maakbaarheidsdenken. De ontwerpers van toen waren ervan overtuigd dat zij wisten wat goed was voor de mensen. Maar in hun plannen bestond geen enkele ruimte voor creativiteit, voor eigen initiatief, laat staan voor particulier opdrachtgeverschap of bottom-up.' Het is, vindt Hartzema, niet vreemd dat deze vorm van stedenbouw zo goed samenging met de modernistische architectuur, met haar onverbidde drang naar sobere en geometrische vormen. 'Ik kreeg in Delft les van modern van de derde generatie die mij vertelden dat



Op park Vogelzang in Bennebroek moest de openbare ruimte wonen en zorg verbinden – door de integratie van functies, de aanleg van open verbindingen en het benutten van een historische as.

Schematische weergave van het stedenbouwkundig plan voor de campus van de Vrije Universiteit in Amsterdam. Door samenhang en herkenbaarheid in de openbare ruimte, ontstaat een raamwerk waarbinnen ingrepen tot stand kunnen komen.



Impressie en straatprofiel van de 'Hollandse' inrichting op het Bio Science Park in Leiden: veel water, inheemse bomen, bruggen en wandelpaden.





Henk Hartzema: 'Niet voorschrijven, maar loslaten.'

‘De kwaliteit van de Randstad staat onder druk en ik denk dat we alleen met een plan het tij kunnen keren’

een gevel puur moest zijn, maar zonder dat ze wisten waarom. In mijn eerste weken hielden ze ons voor dat we onze ouderlijke woningen, met kappen en baksteen en waar we zo fijn waren opgegroeid, uiteindelijk zouden bestempelen als lelijk.’

### Façades

Met een vergelijkbare nadruk op esthetiek, op gevelbeeld zelfs, kreeg Hartzema te maken in zijn tijd bij West 8. ‘Op een gegeven moment werkten we aan de vernieuwing van Crooswijk, een slechte buurt in Rotterdam waar ik toevallig ook woonde. Ons voorstel was niet meer dan een klassiek sloop-nieuwbouwplan, waarbij in de nieuwbouw, net als op Borneo-Sporenburg in Amsterdam, de individualiteit van de bewoners weer spiegeld moest worden in het gevelontwerp. Ik vond dit moeilijk te verteren. Hoe kan je de vernieuwingsoperatie van zo’n moeilijke wijk terugbrengen tot een discussie over façades? Ik wilde me richten op het mechanisme van de individualiteit achter de gevels, van de mensen: wat willen zij, wat hebben zij nodig?’

*Waarom was daar geen oog voor?*  
‘Het is deels de invloed van de landschapsarchitectuur, een discipline afkomstig uit de tuinkunst die gaat over esthetiek, over het creëren van illusies, het ensceneren van ruimtes. In zekere zin is dat een decadente bezigheid, die moet je niet loslaten op Crooswijk.’  
Na een moment: ‘Overigens leerde ik in Delft van hoogleraar Clemens Steenbergers dat het creëren van illusies ook bevrijdend werkt. Landschapsarchitecten in Italië, Frankrijk en Engeland gaven vorm aan de verbeelding, maakten omgevingen om te ontsnappen aan het alledaagse.’

### Buzz van de Zuidas

In de hoek van de vergaderkamer van Hartzema’s kantoor aan de Rotterdamse Westblaak staat een maquette. Het is het plan voor de campus van de Vrije Universiteit in Amsterdam – een project waarvan hij al dertien jaar supervisor is en waarin hij zijn ‘stedenbouw 3.0’ in de praktijk brengt. ‘Zo’n campus is een dynamische omgeving. Studenten komen en gaan, de buzz van de Zuidas is pal

om de hoek. Zo’n gebied heeft herkenbare openbare ruimtes nodig: pleinen met een huiskamergevoel, straten die prettige associaties oproepen, duidelijke grenzen waardoor de campus in de grote stad herkenbaar blijft.’ Met zijn vinger volgt Hartzema de diagonale lijn die vanaf het zogenoemde Campusplein rechtstreeks naar trein- en metrostation Zuid loopt. Waar de lijn de De Boelelaan kruist, ontwierpen Hartzema en zijn mensen een knik in het voor de rest kaarsrechte straatprofiel. ‘Heel simpel, maar effectief. Daardoor weten automobilisten dat ze een bijzondere plek naderen.’

### Alwetende ontwerper

Wat Hartzema wil zeggen is dat als de samenhang in de openbare ruimte goed geregeld is, je als stedenbouwkundige verder niet zoveel hoeft te doen. ‘Geef anderen de ruimte om binnen die structuur hun projecten en ambities vorm te geven.’

*Dus niet voorschrijven, maar loslaten?*  
‘Precies. Ga niet vooraf lopen drammen over bouwhoogtes of waar de voordeur moet komen. Dat zijn nou uitgerekend de redenen waarom we als stedenbouwkundigen soms vergeuisd worden. Trap niet in de val van eindeloze discussies over voorschriften, maar nodig architecten en bouwers uit om samen aan die stad te bouwen.’

*Bedoel je dat beeldkwaliteitseisen niet nodig zijn?*  
‘Architecten en ontwikkelaars hebben vaak al een goed beeld van wat ze willen bouwen. Het is aan ons hen te wijzen op enkele stedelijke principes, zoals het voorkomen van tochtgaten, een bankje in de zon, een comfortabele entree, een plek voor fietsen. Helemaal niet ingewikkeld eigenlijk, gewoon gezond verstand.’

Dat dit ‘loslaten’ bevrijdend werkt, ondervindt Hartzema in Leiden waar hij sinds 2004 werkt aan een masterplan voor het Bio Science Park. ‘Daar hebben we te maken met tientallen eigenaren. Die zitten niet te wachten op de alwetende ontwerper die de gehele stedenbouwkundige indeling op de schop wil nemen. Daarom moet je op zoek naar wat hen bindt, naar *common ground*.’

Dat bleek daar de breedgedragen wens om de uitstraling van de openbare ruimte te verbeteren. Samen met Juurlink en Geluk stelde Studio Hartzema een ‘Hollandse’ inrichting voor, met veel water, inheemse bomen, bruggen en wandelpaden. Zo hopen de ontwerpers het bedrijventerrein om te vormen tot campus.

*Loop je niet het risico dat ingewikkelde problemen genegeerd worden omdat ze toevallig niet tot de common ground behoren?*

‘Dit klinkt gek, maar in Leiden zeggen we in het stedenbouwkundig plan niets over duurzaamheid, biodiversiteit, verkeer of sociale veiligheid. Als een vraagstuk urgent is, komt het heus wel op tafel. Je kunt zulke zaken beter in stilte regelen. Ons ontwerp voor de openbare ruimte houdt dus wel degelijk rekening met zaken als duurzaamheid en biodiversiteit.’

*Gaat dat zoeken naar een common ground weleens mis?*  
‘Op een zorglandgoed in Bennebroek wilden we de openbare ruimte inzetten als ontmoetingsplaats voor de cliënten van een zorgcluster en de bewoners van nieuwe woningen op het terrein. Mede doordat het zorgcluster zich meer afzonderde, vormde de parkruimte nu een wig tussen de twee werelden die we juist wilden verbinden.’

### De aard van de Randstad

Al jaren speelt Henk Hartzema met het idee van een plan voor de Randstad, een metropool die volgens hem nog altijd ruim en landschappelijk is opgezet, maar vol en onoverzichtelijk aanvoelt. Of zoals hij schreef in het essay ‘De Randstad is van niemand’: ‘Hoe kan het dat heel Nederland is gepland, maar dat we desondanks ontvreden zijn met het eindresultaat?’

Het antwoord op deze vraag ligt, hoe kan het ook anders, in het gebrek aan een samenhangende structuur. Hartzema meent dat ons snelwegennet de ware aard van de Randstad – ‘losse kernen en buurtschappen in een Ruysdaeliaans groen landschap’ – negert. Onder meer doordat dit van rijkswegen ontworpen verkeersnetwerk geleid heeft tot kilometerslange bedrijventerreinen, kantorenparken en nieuwbouwwijken.

*Dit neigt naar nostalgie.*  
‘Wat ik bedoel is dat als we ons nu door West-Nederland bewegen, we geen zicht hebben op de werkelijke metropool die de Randstad is. Dat komt mede doordat we geen alternatieven hebben. De rijksstraatwegen, ooit aangelegd door Napoleon en die van kerk tot kerk liepen, zijn om zeep geholpen. Het is gewoonweg niet mogelijk om binnendoor, als doorsnede van het alledaagse leven, van stad naar dorp naar stad te rijden.’

*Moeten we de oude provinciale wegen in ere herstellen?*  
‘Dat is een optie. Het gaat mij om de kwaliteit van de Randstad, rustige wijken en kernen die zich op onafhankelijke wijze ontwikkelen, van elkaar gescheiden door de ruimte van een groen hart. Dat moeten we niet zomaar weggooien. De afstand en onafhankelijkheid staan onder druk en ik denk dat alleen een plan houvast kan bieden om het tij te keren.’

*Dus zoeken naar gedeelde kernwaarden?*  
‘Misschien moeten we wel volop inzetten op wat ons allemaal boeit: sloten, bruggen, sluisjes, fietsroutes – verbinding van kern tot kern, een enscenering van de echte Randstad.’

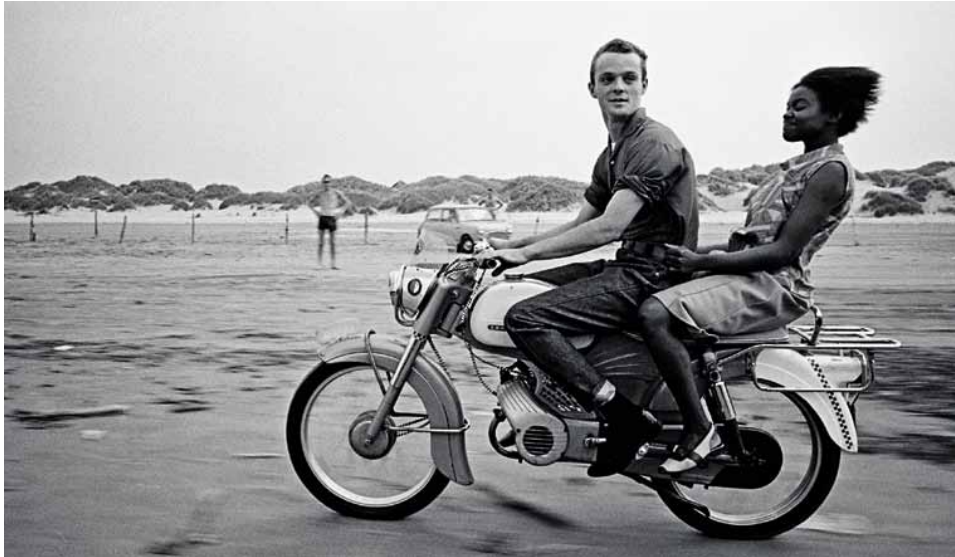
### Faliekant fout

Voor het weggaan komt columnist Max Pam ter sprake die in de *Volkskrant* stelde dat Nederland ‘door de infrastructurale rotzooi langs onze snelwegen’ tot een van de lelijkste landen ter wereld is gaan behoren, en die en passant tot zijn schrik ontdekte dat zoets als ruimtelijke ordening al sinds 2010 (toen het ministerie van VROM werd opgedoekt) niet meer bestaat. Hartzema glimlacht: ‘Het is illustratief voor hoe we met betrekking tot ruimte en landschap in het leven staan. Onverstoorde, zo van: ons kan niets gebeuren. Terwijl het achter onze ruggen dus faliekant fout gaat.’

&lt;&lt;



1/



2/



**1 / MOTORRIJDERS OP HET STRAND VAN OOSTVOORNE, 1966, AART KLEIN**

Het tijdelijk ongestoord mogen toe-eigenen van een van onze meest karaktervolle landschappen is vrijheid in de overtreffende trap. Ongelooflijk wat een plezier deze foto uitstraalt. Het autostrand bestaat niet meer, en brommers trouwens ook niet, maar ik denk dat het gevoel van vrijheid het hoogste is wat een stedenbouwer kan afleveren. En dat is best nog wel lastig. Op een festival met gelijkgestemden, dat gaat nog, maar in de stad als vat van tegenstelling best een opgave.

**2 / PONTE DEI SALT, VAL VERZASCA (TSJECHIË)**

Brug van de sprongen, in het Nederlands. In de Alpen en Apennijnen kom je ze overal tegen de *ponti romani*. Ponte Vecchio in Dolceacqua is be-

roemd, Ponte Gobbo in Bobbio minder, maar wel zo bijzonder. Ponte dei Salti is wel het meest exemplarisch. Met overspanningen van veertien meter en een hoogte boven de rivier van wel vijftien meter is de brug lichtvoetig, sierlijk, beweeglijk en uiteindelijk het resultaat van rechthoekige ingenieurskunst die contrasteert met de woestheid van de natuur.

3/



**3 / CRISTO VELATO, 1753, GIUSEPPE SANMARTINO, CAPPELLA SANSEVERO, NAPELS (ITALIË)**

Veruit de meest indrukwekkende sculptuur die ik tot nu heb gezien. In een kleine kapel met ongeveer 50 kunstwerken uit de late Barok. Een voile bedekt het levenloze lichaam. Alles verhullend maar tegelijkertijd met grote nauwkeurigheid het

lijden tonend. Het doodskleed bedekt het onderscheid tussen kleding, huid en ogen en maakt daarmee een zwaar marmeren sculptuur vederlicht. De afwerking van vouwen, plooiën en de detaillering van de kanten afwerking zijn fenomenaal.

**4 / HUIS MULLER, ADOLF LOOS, PRAAG (TSJECHIË)**

Ik was helemaal perplex toen ik dit huis bezocht. Een rijke verzameling ruimtes met verschillend gebruik, hoogte, maatvoering en materialen. Een labyrintische schakering die doet denken aan hoe een tuinarchitect ontwerpt. Niet de waarheid of een bepaalde zuiverheid staat centraal maar een zintuigelijke ruimte-ervaring. De persoonlijkheid van de woning zit niet in snuisterijen of afbeeldingen, die zijn er allemaal niet, maar in de rijke

afwerking, de keuze van texturen en kleuren, de smaakvolle overdaad. Super uitgesproken, nergens vulgair.

**5 / ARGEGNO, SS340 VIA MILANO (ITALIË)**

Straten als een satéprikker, daar houden we van. Eerst was er een meer, de bergen, toen dorpen en er moest nog een weg doorheen. Niets klopt aan deze weg. De stoep valt hier en daar weg, de scherpe hoeken van gebouwen afgeschaafd door autolak en het verkeer is veel en luidruchtig. En toch zijn dit soort wegen de mooiste van Europa. Hier in Argegno aan de westkant van het Comomeer in Italië komt het leven in deze weg bij elkaar. Op de foto nog op de vroege ochtend, maar straks gaat iedereen weer z'n goddelijke gang.

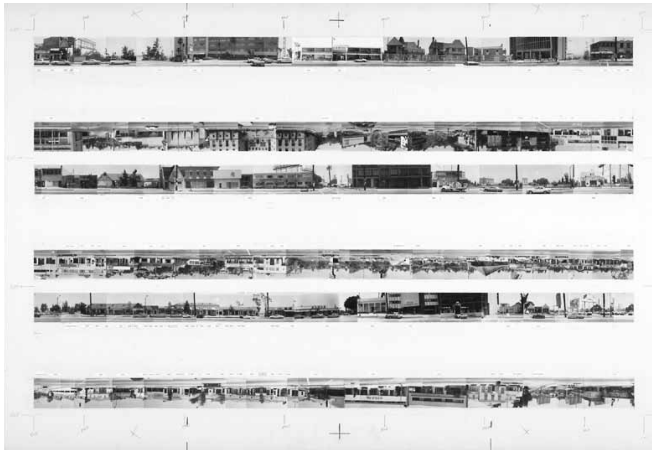
5/



4/







6 /



7 /

**6 / EVERY BUILDING ON SUNSET STRIP, ED RUSCHA, 1966 (VS)**

Straten zijn een afspiegeling van de maatschappij. Daarom is het acht meter lange, harmonica-gevouwen boekwerk met alle gebouwen aan weerszijden van Sunset Strip een collector's item. Sowieso al bijzonder dat Ed Ruscha de moeite nam om alles te fotograferen en aan elkaar te plakken. Het is een toewijding waarin we ons wel herkennen. Als we iets doen, doen we het goed. Daar hoort soms ook monnikenwerk bij, maar dan heb je ook wat!

wat ik mijn studenten ook mee probeer te geven. Kijk!

**8 / 6TH AVENUE, NEW YORK (VS)**

In ons onderzoek naar wegen als spiegel van de samenleving halen we vaak de snelwegen uit Duitsland aan; een oneindigheid die ontstaat doordat de wegen de steden mijden. In Parijs gebeurt het omgekeerde

doordat wegen bepaalde gebouwen op een voetstuk plaatsen. In Amerika staat Thomas Jefferson centraal die met zijn grid het land parcellende. De rechte straten die hieruit volgden tonen de beheersing van de natuur en onbeperkte mogelijkheden. Doordat door de stadsvorm niemand elkaar in de weg zit geeft de stad een enorm thuisgevoel.

**7 / PARIJS JAREN '70, HERMAN HERTZBERGER**

Ruimte maken ruimte laten, gebruiken we als motto op onze website. Het is de titel van een collegedictaat van Herman Hertzberger dat ik in Delft moest bestuderen. Zijn colleges hebben iets achtergelaten. Het besef dat menselijk gedrag bepaalde patronen kent en om bepaalde omstandigheden vraagt waar je als ontwerper greep op hebt of soms helemaal niet. Het leert je om je heen kijken. Er zijn veel waarheden, maar slechts één werkelijkheid. Het is iets

8 /



Oldehoofsterkerkhof in Leeuwarden (uit: De Stad op Ooghoogte)

**Irenestraten en de wederopbouw**

Sociaal geograaf Leo van den Berg fotografeerde alle bestaande Irenestraten, -lanen, -drievlen en -pleinen die Nederland rijk is. Daarmee legde hij de enorme verscheidenheid van de alledaagse wederopbouwstraten vast. Aanvullend aan deze reeks van bijna 400 beelden schreef architecte Madeleine Steigenga een essay over het ontstaan van de wederopbouwarchitectuur. Ook portretteerde ze bewoners en vertegenwoordigers van betrokken organisaties. Zo is een uniek en liefdevol overzicht ontstaan van de architectuur van die tijd, van de bedoelingen van toen en de kwaliteiten, problemen en perspectieven van vandaag.

Paperback, 160 pg's, 23 x 22 cm  
ISBN 9789492474001 / €24,50



**De stad op ooghoogte**

De kwaliteit van de publieke ruimte is de basis van een duurzame stad. Plekken waar je graag langer wilt verblijven, een menselijke maat en een prettige interactie met gebouwen en straten. Met goede plinten, een actieve begane grond en een aanpak waarbij de gebruikerservaring centraal staat. Dat is waar het in de stad op ooghoogte om draait. De Stad op Ooghoogte is een boek afkomstig uit het kennisnetwerk van Stipo, een internationale organisatie voor stedelijke ontwikkeling. Deze editie richt zich op recente voorbeelden in Nederland en bevat bijna 40 verhalen van gemeentes, ontwikkelaars en andere stadmakers.

Paperback, 256 pg's, 17 x 24 cm  
ISBN 9789492474148 / €29,50  
Ook verkrijgbaar in het Nederlands.



**Steden voor mensen**

In Steden voor mensen belicht Jan Gehl de methoden en instrumenten die hij gebruikt om mensonvriendelijke steden om te vormen in steden voor mensen. Hij legt uit hoe je steden kunt ontwikkelen die levendig, veilig, duurzaam en gezond zijn. Gehl benadert zelfs de grootste metropool op een kleine schaal. Hij bekijkt steden op ooghoogte en ervaart ze met alle zintuigen. Steden voor mensen bevat een instrumentarium met grondbeginselen, heldere overzichten van gebruikte methoden en trefwoordenlijsten. Het boek bevat meer dan 700 verhalen van gemeentes, wereldwijde invloed en werkveld illustreren.

Hardcover, 268 pg's, 25x19 cm  
ISBN 9789075271997 / €49,50

