

2016-2017
FHK Graduation Studio

UIT

Utrecht In Transition

LI GUBAI
20161104

CITY IN TRANSITION

By connecting existing public/green space and adding new street level mix use function, an “After school corridor” will be created. This corridor will not only create a safe and attractive walk way link to all of schools in Kanaleneiland apart from car road, but it is expected to improve neighborhood stability and better social interaction within its social context.



- Rotterdam (7): Rotterdam Oud West, Rotterdam Oud Noord, Bergpolder, Overschie, Oud Zuid, Vreewijk, Zuidelijke Tuinsteden
- Amsterdam (5): Bos en Lommer, Amsterdam Noord, Nieuw West, Amsterdam Oost, Bijlmer
- Den Haag (4): Stationsbuurt, Schilderswijk, Den Haag Z-West, Transvaal
- Utrecht (4): Kanaaleiland, Ondiep, Overvecht, Zuilen Oost
- Arnhem (4): Klarendal, Presikhaaf, Het Arnhemse Broek, Malburgen/Immerloo
- Eindhoven (3): Woensel West, Doornakkers, Bennekel
- Groningen (2): Korrewegwijk, De Hoogte
- Alkmaar: Overdie
- Amersfoort: De Kruiskamp
- Deventer: Rivierenwijk
- Dordrecht: Wielwijk/Crabbehof
- Enschede: Mekkelholt/Deppenbroek
- Heerlen: Meezenbroek
- Leeuwarden: Heechterp/Schieringen
- Maastricht: Maastricht Noordoost
- Nijmegen: Hatert
- Schiedam: Nieuwland
- Zaanstad: Poelenburg
- Social investment do not have significant influence
- Large amount of rental apartments
- Apartment do not have mix value (all low value)
- Physical intervention is needed
- Missing public space
- High percentage of immigrants inhabitants

Motor vehicles on national trunk roads per hour, 2014

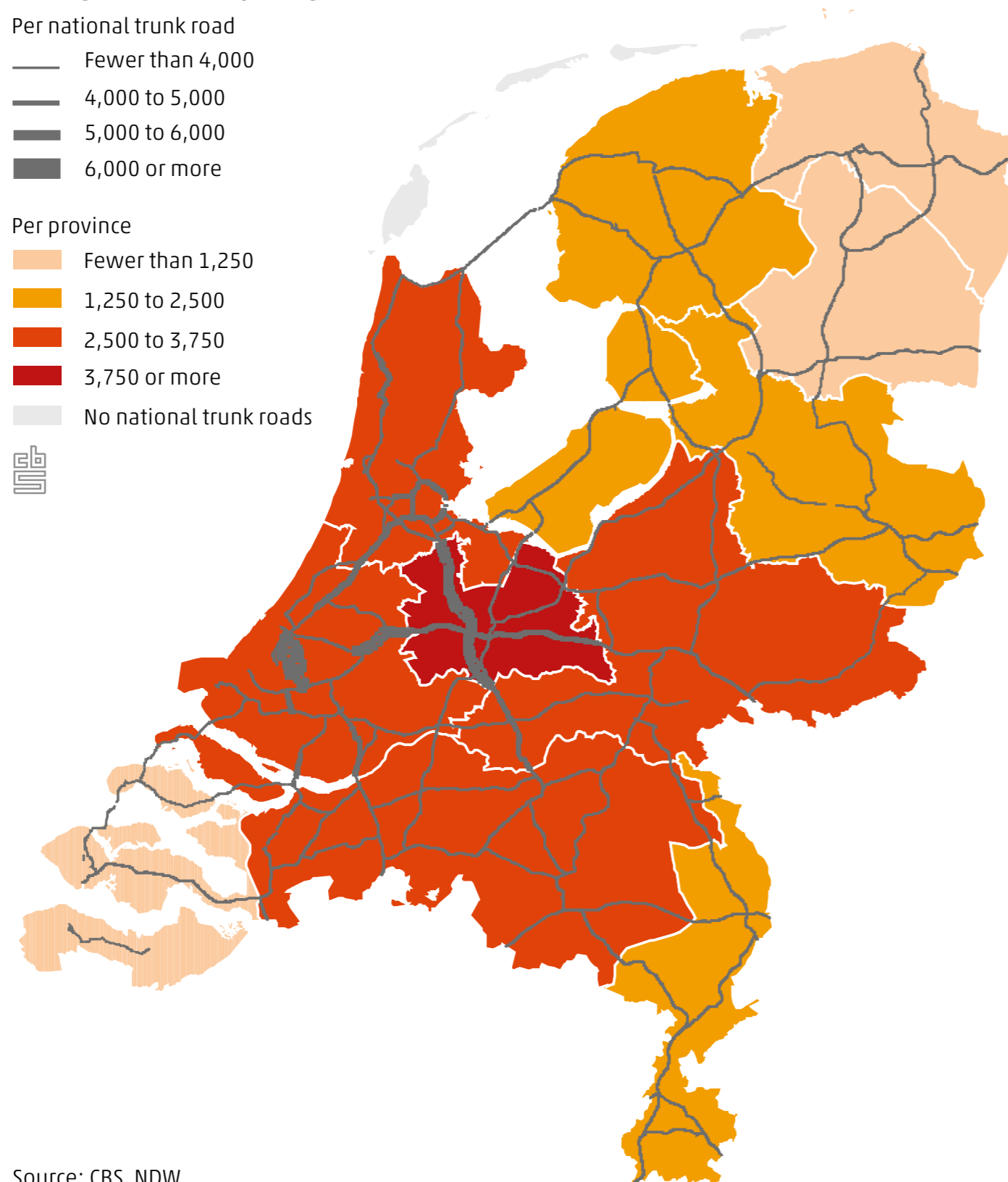
Average number of passages

Per national trunk road

- Fewer than 4,000
- 4,000 to 5,000
- 5,000 to 6,000
- 6,000 or more

Per province

- Fewer than 1,250
- 1,250 to 2,500
- 2,500 to 3,750
- 3,750 or more
- No national trunk roads



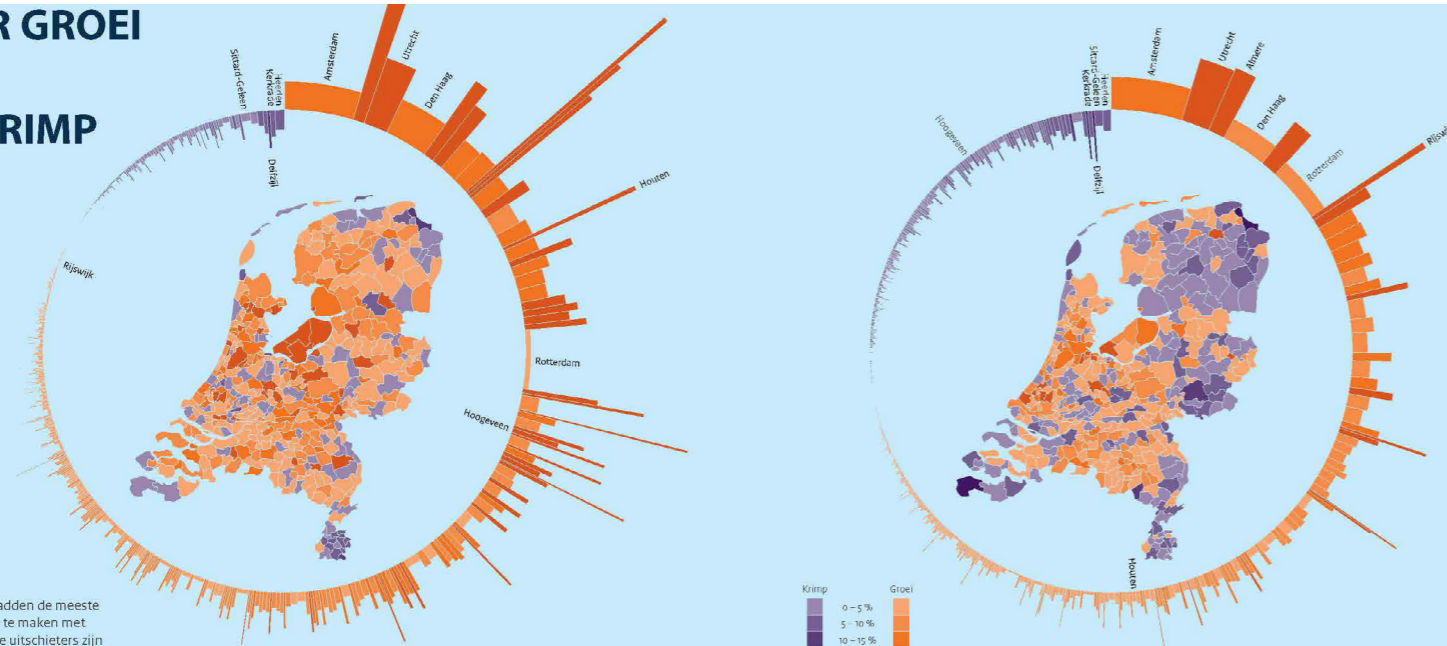
Source: CBS, NDW.

145.8 billion km covered
by Dutch motor vehicles in 2014



12

Afgelopen 15 jaar
1997 – 2012



In de afgelopen 15 jaar hadden de meeste Nederlandse gemeenten te maken met bevolkingsgroei. De grote uitschieters zijn vrijwel allemaal groeikernen, waaronder Almere en Houten. Ook de grote steden, zoals Amsterdam, Utrecht en Den Haag, kenden een forse bevolkingstoename. De groei in Rotterdam, de tweede grootste gemeente, bleef daar ver bij achter.

In ongeveer één op de tien gemeenten is het inwonertal sinds 1997 met meer dan 2,5 procent gekrompen. De gemeenten met de sterkste krimp liggen diep in het zuiden en hoog in het noorden.

In de toekomst gaat krimp in meer gemeenten een grote rol spelen. In de komende 15 jaar neemt het aantal inwoners in één op de vier gemeenten noemenswaardig af (met meer dan 2,5 procent). Wederom

Krimp

0 – 5 %

5 – 10 %

10 – 15 %

Meer dan 15 %

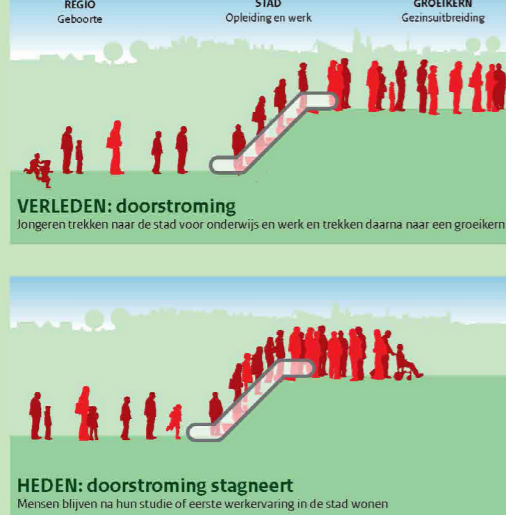
Groei

Absolute groei
Aantal inwoners
bij aanvang
15-jaars periode

zijn dit de gemeenten in het diepe zuiden en uiterste noorden, maar ook andere gemeenten krijgen te maken met krimp; niet alleen in de grensstreek maar ook meer in het binnenland en in het Groene Hart.

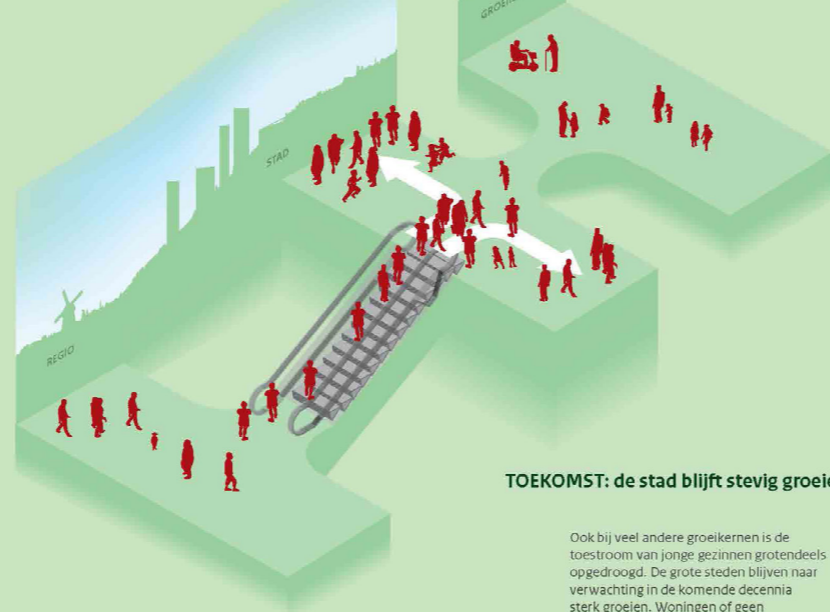
De grote steden verstevigen hun positie: Amsterdam blijft de grootste gemeente, en Rotterdam de op een na grootste. De sterkste groei is te zien in Utrecht en Almere. Ook enkele kleinere gemeenten groeien flink, zoals Rijswijk.

56



In 1992 bedacht de Britse wetenschapper A.J. Fielding de metafoor van 'de roltrap'. Hiermee beschreef hij het fenomeen van de trek van jongeren naar de stad om er te gaan studeren of de eerste stappen in hun carrière te zetten (de roltrap opstappen); die daarna hun positie op de arbeids- en woningmarkt verbeteren (met de roltrap omhoog); en uiteindelijk de stad verlaten en – vaak in het kader van gezinsvorming – naar een randgemeente of groeikern verhuizen (de roltrap afstappen).

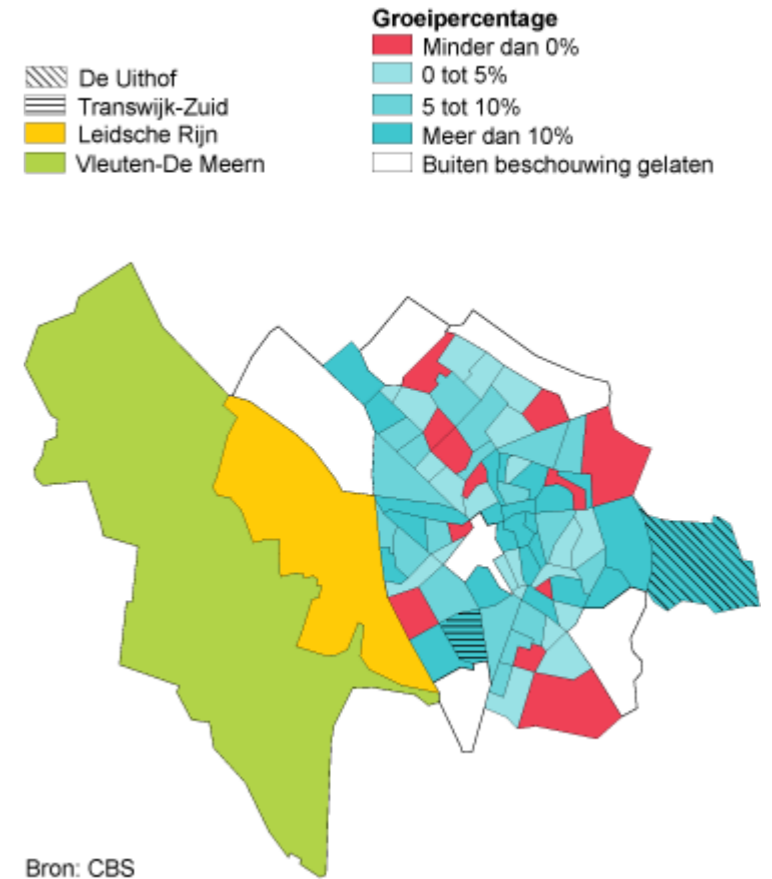
Fieldings metafoor leent zich in de Nederlandse context uitstekend voor een beschrijving van de bevolkingsontwikkeling van de vier grote steden en diverse universiteitssteden (met Groningen voorop). Ook na 2008, de jaren van de economische crisis, blijven de grote steden en universiteitssteden met hun 'roltrapfunctie' een grote aantrekkingskracht uitoefenen op jongeren. Het 'afstappen van de roltrap' lijkt in de laatste jaren echter te stagneren; afgestudeerden trekken niet meer zo vaak weg,



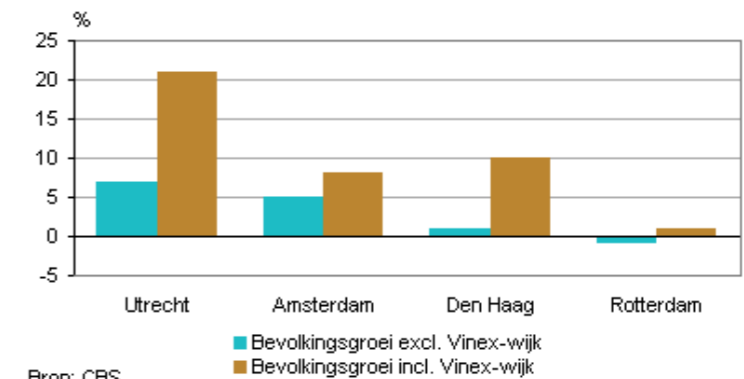
maar blijven wonen in de stad. Deze ontwikkeling hangt nauw samen met het lokale beleid om goed opgeleide en koopkrachtige jongeren te behouden voor de stad. Onderdeel van dit beleid zijn de herstructurerings van oude woonwijken en de bouw van Vinex-wijken aan de rand van de stad; hier

zijn woningen gebouwd die ook voor gezinnen genoeg ruimte bieden. Doordat de stad populairder is geworden als woonplaats, wordt er minder verhuisd naar de omliggende groeikernen. Zo neemt de verhuistroom van Amsterdam naar Almere al ruim tien jaar gestaag af.

Ook bij veel andere groeikernen is de toestroom van jonge gezinnen grotendeels opgedoogd. De grote steden blijven naar verwachting in de komende decennia sterk groeien. Woningen of geen woningen, de jongeren blijven komen; nieuwe woonvormen zoals (studenten)-containerwoningen nemen mede daardoor toe in populariteit. Daarnaast wordt er vaker samengewoond in hetzelfde pand, en wordt er nog een flink aantal woningen bij gebouwd. De groeikernen zijn grotendeels 'uitgegroeid'.



Bron: CBS



Bron: CBS



**Kanaleneiland and Leidsche Rijn's will grow very fast
in coming 10 years**



Post war design

Kanaleneiland is a typical example of a post war district,

- High rate of unemployment twice as high as the national average;
- Significantly lower average income social group
- Significantly lower level of education; outflow of businesses and jobs;
- Relatively less attractive dwellings;
- The existence of large vulnerable addicts, homeless thuislozen and unemployment was twice as high as the national average;
- Intensive land use and industrial building method;
- North-South orientation;
- Large scale, and was designed to prioritise car use;
- Missing public space

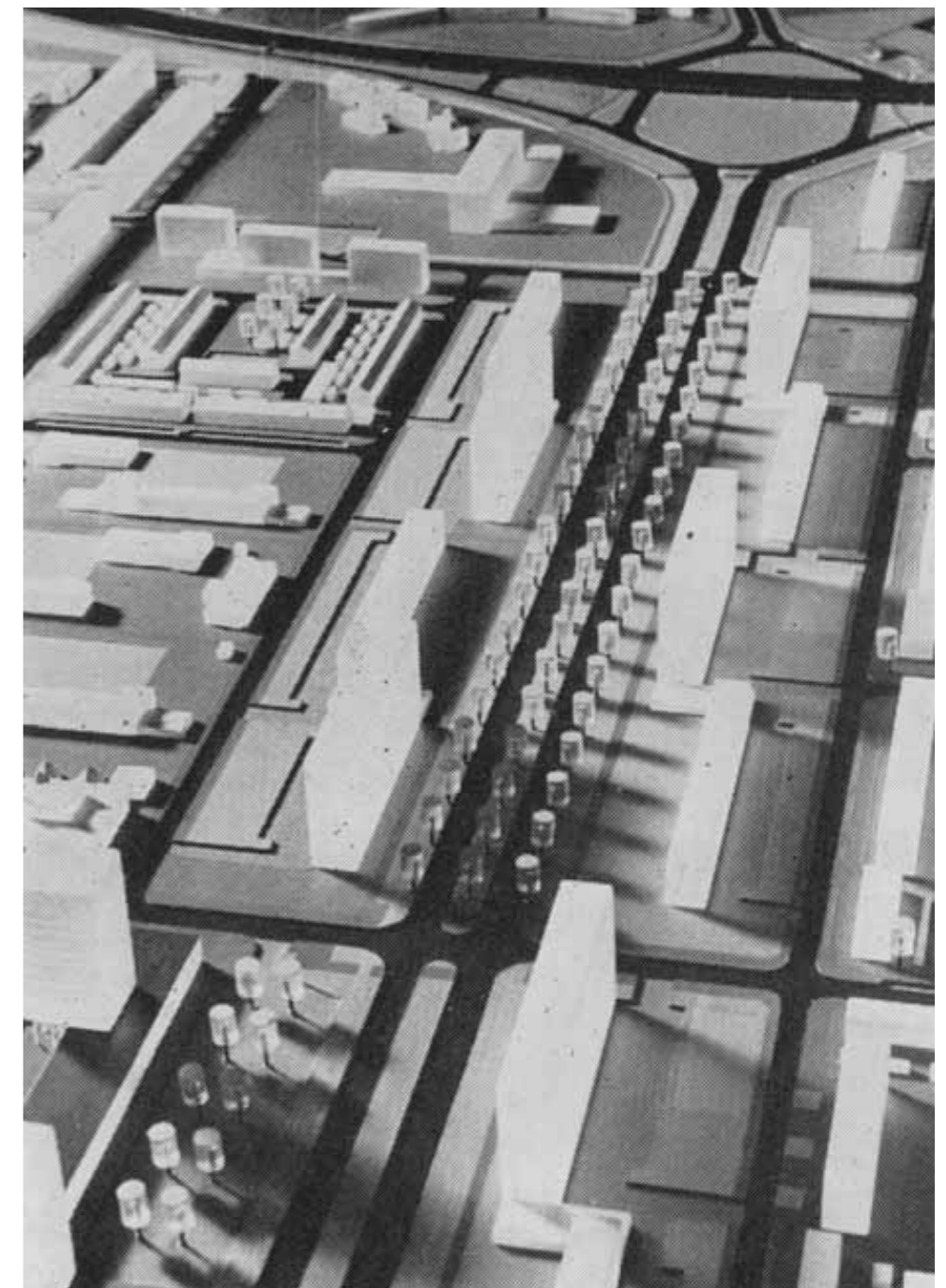
*<Civil Society in de Krachtwijkaanpak in Kanaleneiland>
by Jochen Geraedts*

So Kanaleneiland





informatiestand met plankaart, perspectieftekeningen, maquette en woningplattegronden



maquette van Kanaleneiland, Beneluxlaan met kruising
Weg der Verenigde Naties, 1960



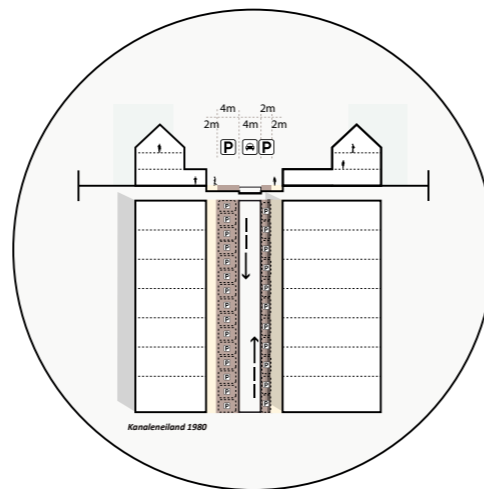
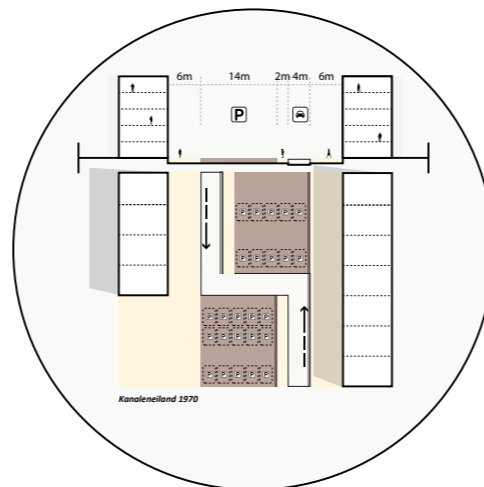
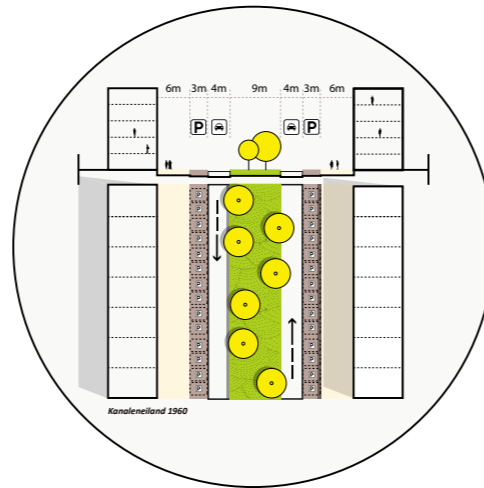


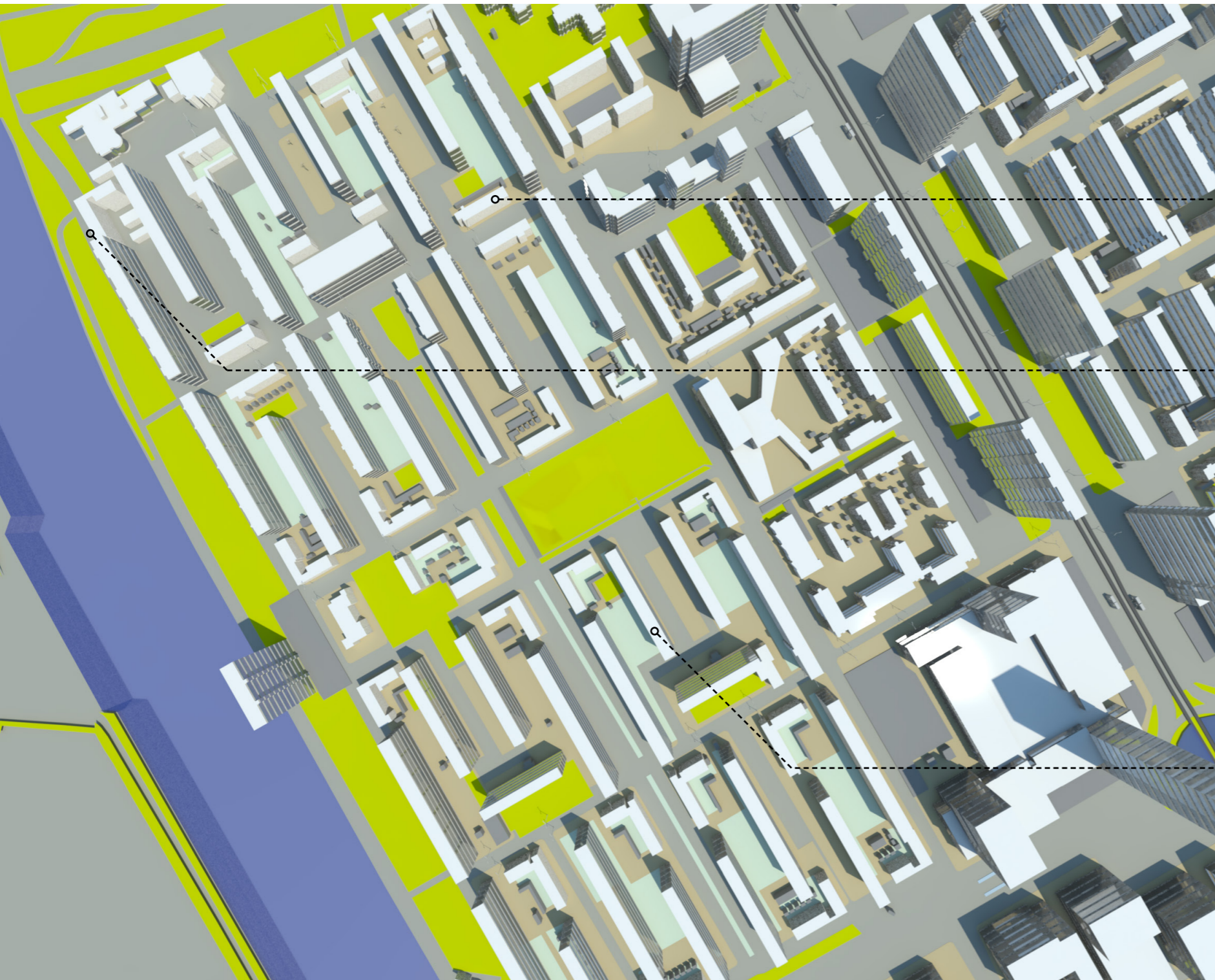
- 30000 inhabitants
- 70% immigrants
- 60%+ rental housing
- 0-17 years old 28.1% (Utrecht 18.9%)





- **Public transportation is good**
- **Four different Buses**
- **10 mins to central station by Tram**
- **There is no distinguish of car path and walk way**
- **walking path are less attractive**

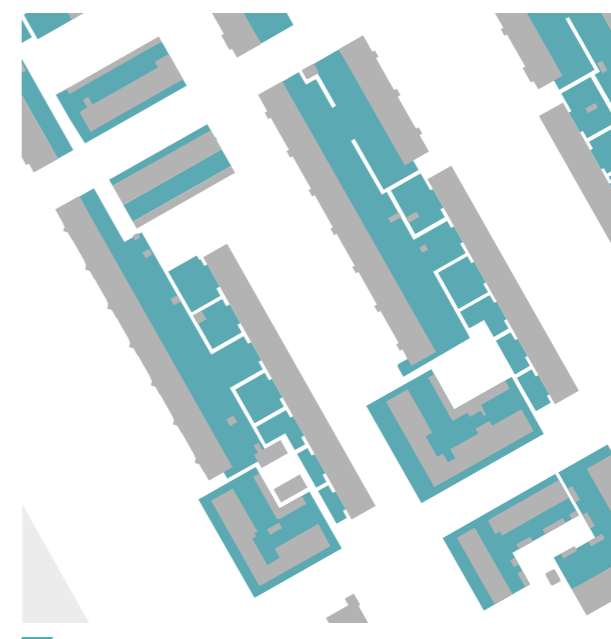
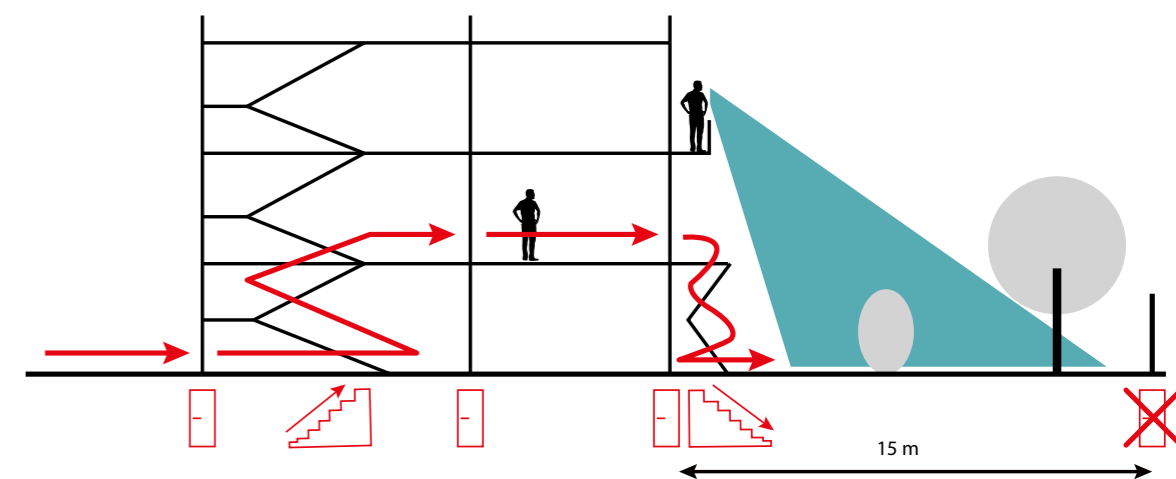








Private garden







Hidden garden



Stamped public space





Crowded parking





Kenmerken

Overdracht

Vraagprijs€ 135.000 k.k.

Servicekosten € 134 per maand

Aangeboden sinds7 oktober 2016

Status Beschikbaar

Aanvaarding Beschikbaar in overleg

Bijdrage VvE€ 134 per maand

Bouw

Soort appartement Galerijflat (appartement)

`Soort bouwBestaande bouw

Bouwjaar1965

Soort dak Plat dak bedekt met bitumineuze dakbedekking





- *Mix use function*
- *Short street*
- *New and old mixed architecture*
- *Stable local population*
- *High population density support*

“I am worried that when all the houses in this neighbourhood are finished the traffic density will be too high, right now it is already very busy.... we live several blocks away, I have to take my kids here to play because we don't have play”





TRANSIT DISTRICT

Doorgangswijk

Nu wonen in Kanaleneiland Zuid voor Utrechtse begrippen veel alleenstaande jong volwassenen en veel allochtone gezinnen. Hun ambitie is vergelijkbaar met de eerste bewoners uit de jaren vijftig: vooruitkomen in de samenleving. Leidsche Rijn is de meest recente nieuwbouwwijk. Veel sociale stijgers uit Kanaleneiland Zuid stromen door naar deze nieuwe wijk. Daaronder bevinden zich steeds vaker ook allochtonen. Het is normaal dat sociale stijgers doorstromen, maar het is bedreigend voor de toekomst van Kanaleneiland Zuid dat dit weinig binnen de wijk gebeurt en dat er weinig diverse instroom is.

Als belangrijke oorzaken daarvan noemen bewoners de armoedige uitstraling van de buurt en het slechte imago van Kanaleneiland als geheel. Dankzij de inspanningen in de afgelopen jaren in sociaal en fysiek beheer, lijkt de neerwaartse spiraal tot stilstand gebracht. Maar de echte omslag moet nog komen. Daarvoor zijn forse investeringen noodzakelijk, ook fysiek. Daarbij kan de gunstige ligging van Kanaleneiland worden uitgebuit. Door de bouw van Leidsche Rijn is Kanaleneiland in het midden van de stad komen te liggen. Hierdoor én door de centrale ligging in het land en de nabijheid van uitvalswegen en sneltram, spreken sommigen van een Alocatie!

Er wordt hard aan gewerkt dat Kanaleneiland als geheel een perspectiefrijke toekomst tegemoet gaat. Kanaleneiland Centrum wordt ingrijpend vernieuwd. Ook in Kanaleneiland Noord zullen de nodige vernieuwingen plaatsvinden. Voor Kanaleneiland Zuid zijn minder ingrijpende maatregelen nodig. Want Kanaleneiland Zuid is ruimer van opzet dan Noord, kent een meer gevarieerde woningvoorraad en heeft een meer gedifferentieerde bevolkingssamenstelling. Maar ook hier moet worden geïnvesteerd. Om te zorgen dat de neerwaartse spiraal wordt omgebogen. Om te zorgen dat Kanaleneiland niet enkel een doorgangswijk is, waar je zo snel mogelijk uit vertrekt.

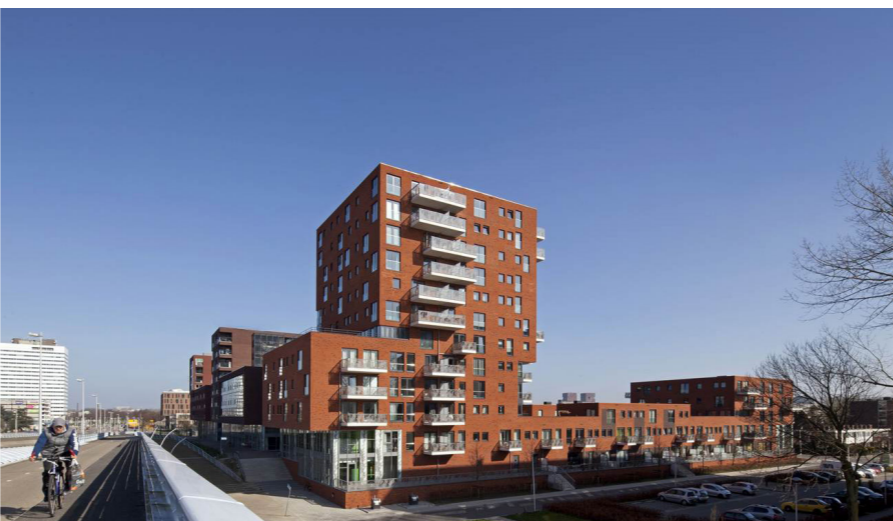
**Remain the current situation,
Kanaleneiland will become more
and more unstable.**

Mall



Grootwinkelcentrum Kanaleneiland

Closed community



Masterplan and Design Woonwijk Kanaleneiland
Utrecht, Netherlands

There are many practice involved in Kanaleneiland urban regeneration.
However, in my opinion, without facing the connection between spatial quality and social demands, it will not be the solution for change the atmosphere and enhance the social stability of this district.

Focus on public space and connect with local people's daily routine will be my starting point.

High FAR apartment



De Verkenner

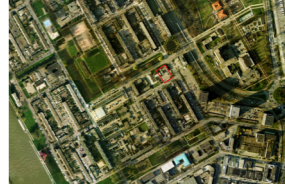
New student community



Your urban space



before school/
primery school/
middle school

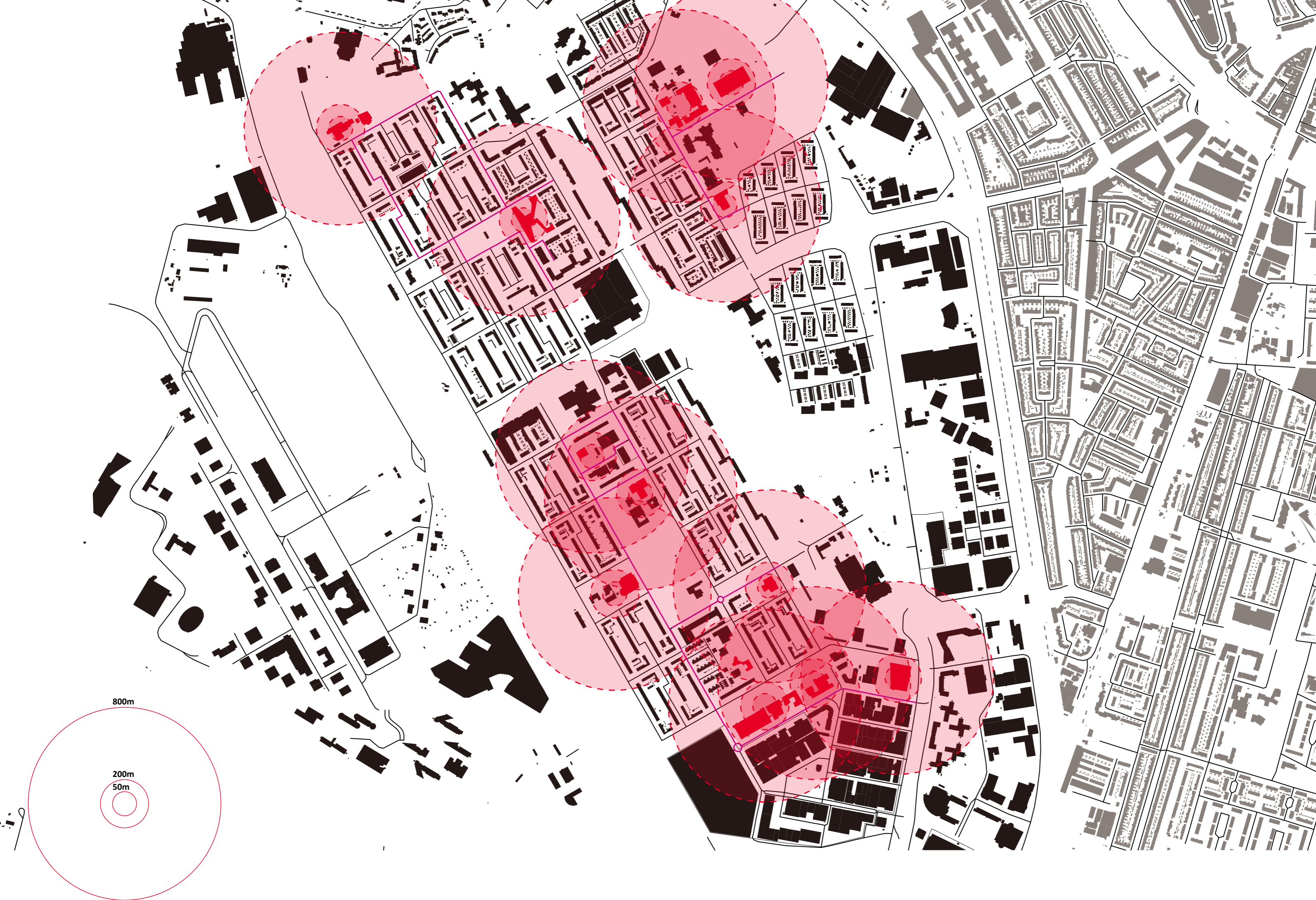


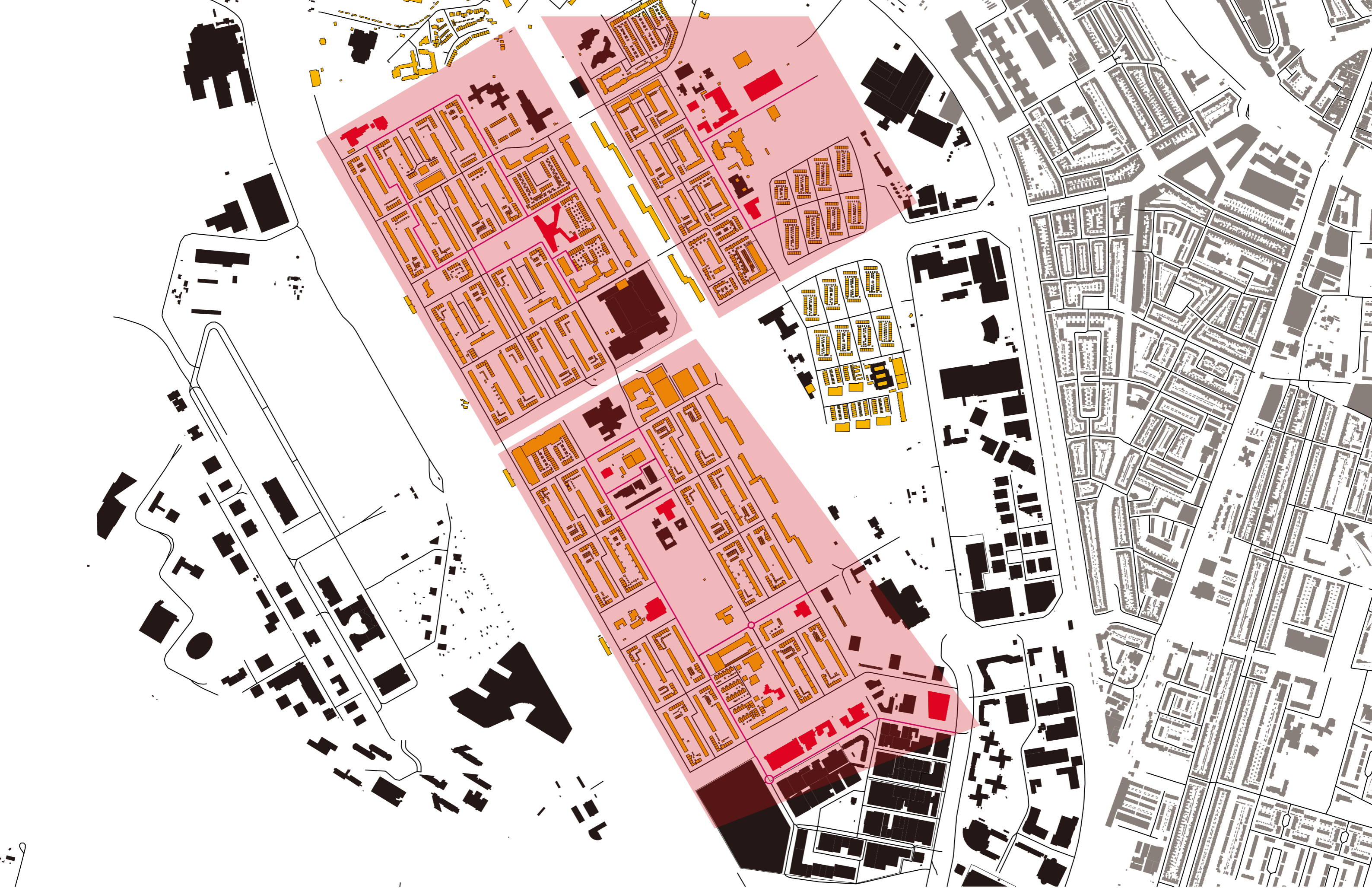
High school



MBO







Offer solutions for Facing existing social/ spatial issues, especially focus on school path network.



Develop spatial strategy for Kanaleneiland neighborhood transformation



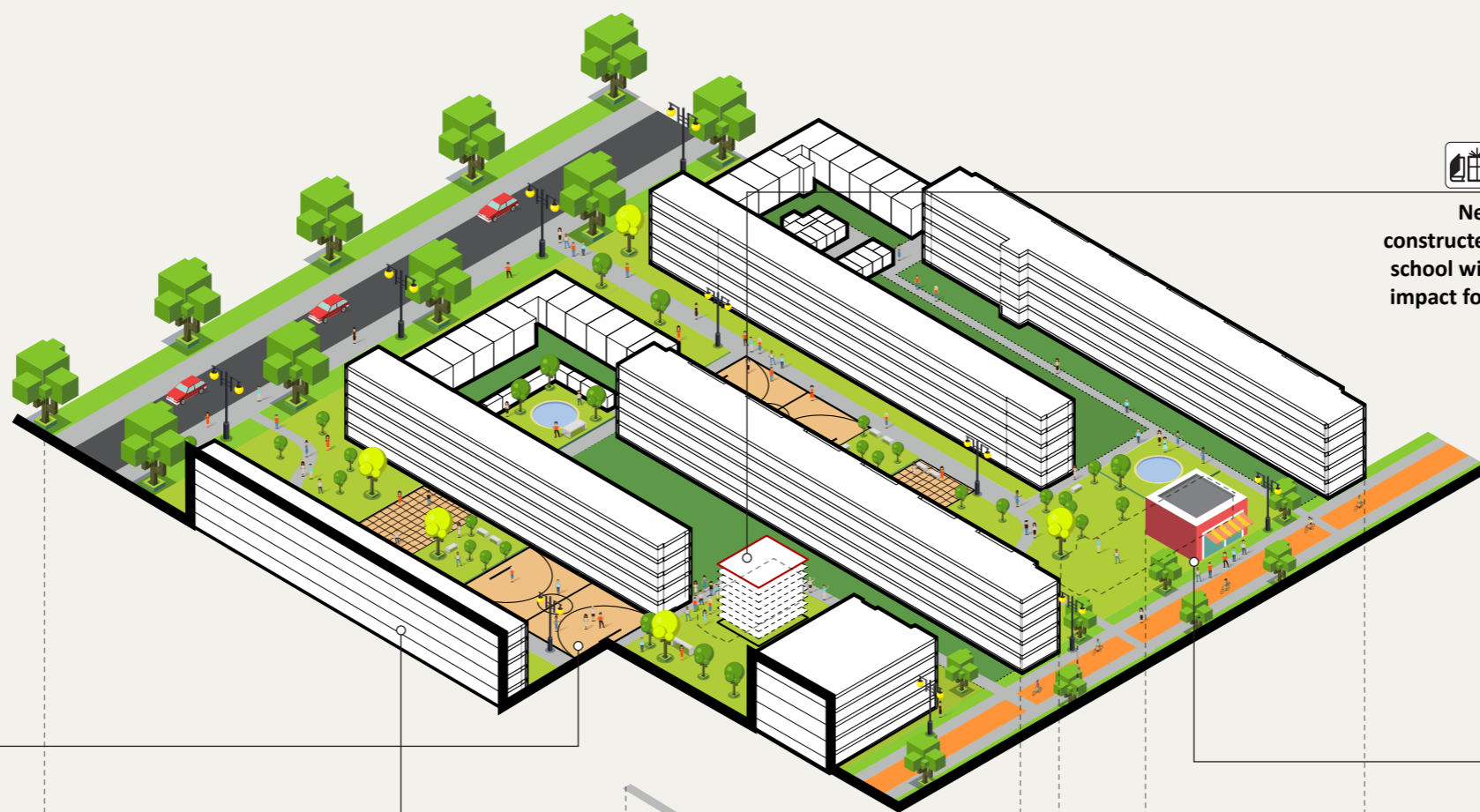
Design experimental project testing social / spatial issue finding



Connect spatial and social aspect, change Kanaleneiland from a "transit district" to a more stable and better place







New temporary constructed shops near school will have better impact for street level.



Enhance public space build up safe "after school zone"

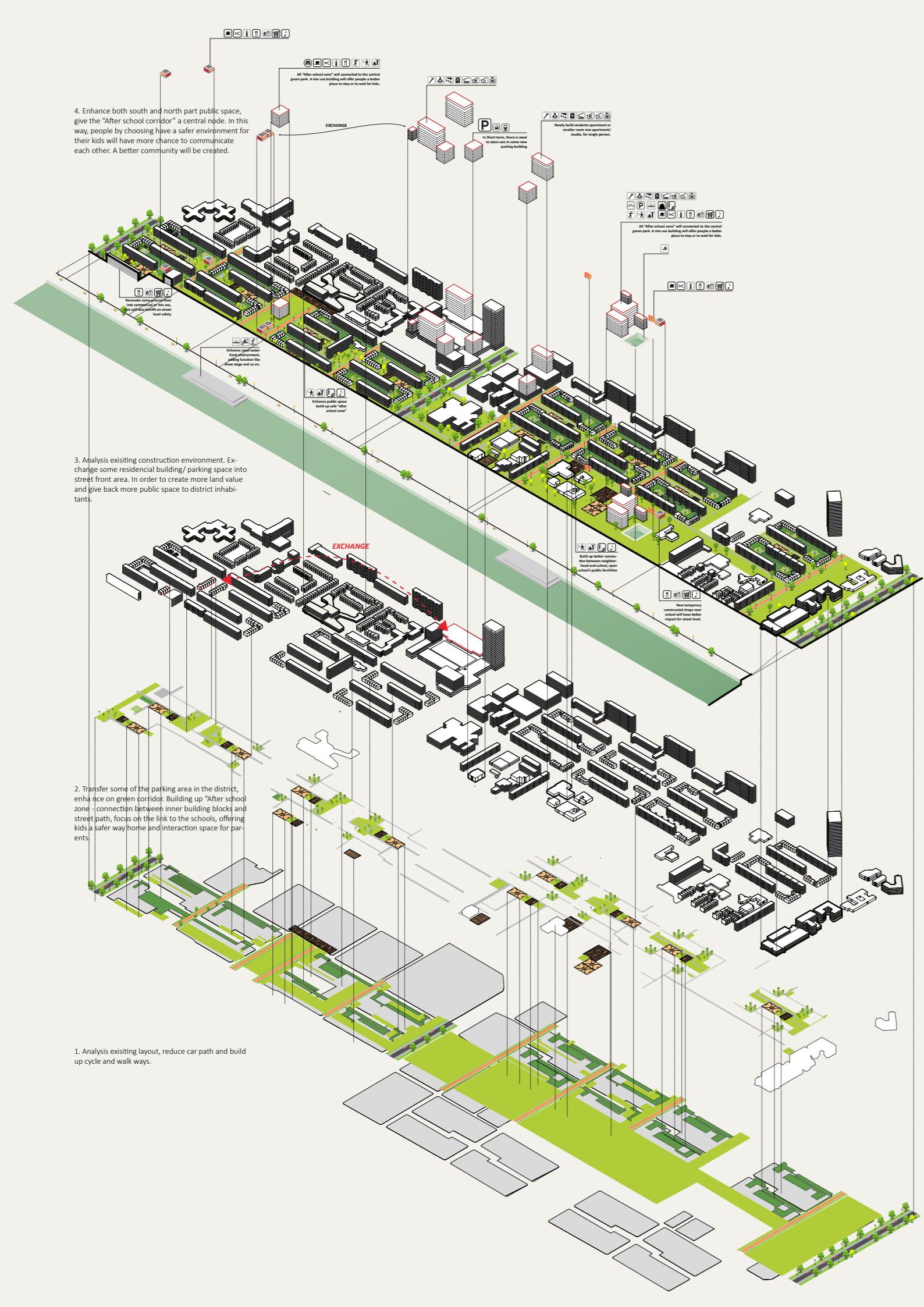


Renovate some ground floor into commercial or mix use, this will also benefit on street level safety



Analysis existing construction environment. Exchange some residential building/ parking space into street front area. In order to create more land value and give back more public space to district inhabitants.



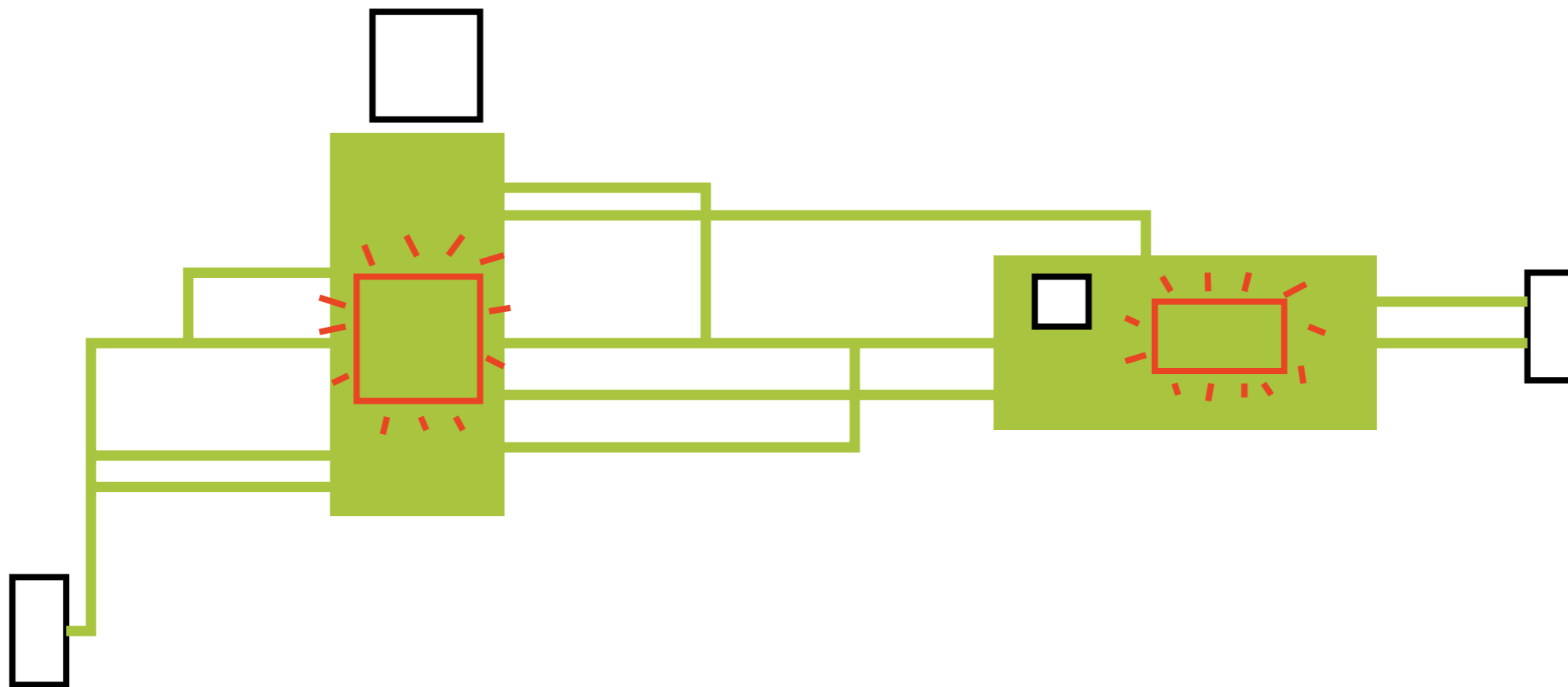


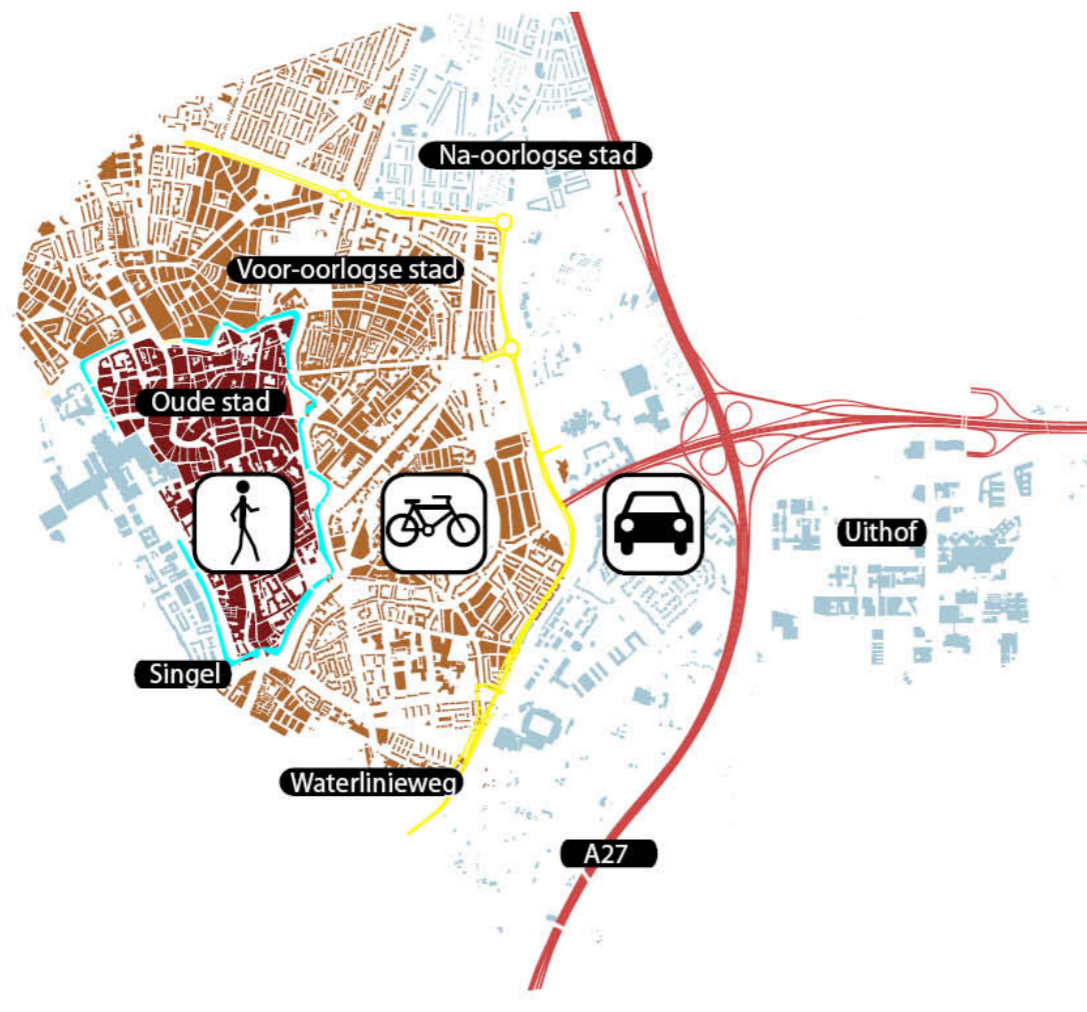
4. Enhance both south and north part public space, give the "After school corridor" a central node. In this way, people by choosing have a safer environment for their kids will have more chance to communicate each other. A better community will be created.

3. Analysis existing construction environment. Exchange some residential building/ parking space into street front area. In order to create more land value and give back more public space to district inhabitants.

2. Transfer some of the parking area in the district, enhance on green corridor. Building up "After school zone" - connection between inner building blocks and street path, focus on the link to the schools, offering kids a safer way home and interaction space for parents.

1. Analysis existing layout, reduce car path and build up cycle and walk ways.





GERT



RICK





Machiel Spaan





Site-ud



Street Smart
A Social Learning Perspective on the Restructuring of
Oud-Charlois

Iren Koomen

THANK YOU