



**J**an Gehl is geen sterarchitect. Dat etiket zou vloeken voor een man die zich erg kritisch uitlaat over grote namen in de hedendaagse architectuur als Rem Koolhaas, Norman Foster en Frank Gehry. Dat Gehl minder bekend is, staat niet in de weg dat hij een grotere invloed heeft op het dagelijkse stedelijke leven dan zijn beroemde vakgenoten. Zo is het inmiddels breed gedragen idee om steden autoluw te maken in grote mate schatplichtig aan de Deen.

Begin september bracht Gehl een blitzbezoek aan ons land. De aanleiding was de Nederlandse vertaling van *Cities for People*, dat veertig jaar van zijn aca-

## De introductie van de auto in het stadsleven leidde tot een nieuwe stedenbouw, die was afgestemd op de snelheid van de autobestuurder.

demische en praktijkwerk bundelt. Het is al in 28 talen vertaald, en er komen nog vertalingen bij.

### Blinde vlek

Jan Gehl studeerde in 1960 af als architect. Na zijn studie aan The Royal Danish Academy of Fine Arts, School of Architecture in Kopenhagen was hij naar eigen zeggen prima voorbereid om fantastisch mooie, modernistische

gebouwen te ontwerpen. Dat hij dat uiteindelijk niet deed, schrijft Gehl toe aan zijn huwelijk met een psychologe. Een confronterende periode, noemt Jan Gehl zijn prille huwelijkse staat, want zijn echtgenote en andere psychologen en sociologen wezen hem op een cruciale blinde vlek in het architectuurvak: de mens. "Waarom zijn jullie architecten niet geïnteresseerd in mensen?", kreeg hij te horen.





**JAN GEHL** IS DE MAN ACHTER DE AUTOLUWE STAD

# EERST DE MENS DAN HET GEBOUW

*Mensen en niet gebouwen zijn de grootste aantrekkingskracht van steden, is de stelling van de Deense architect en urbanist Jan Gehl. De menselijke maat moet het uitgangspunt zijn voor het ontwerpen van gebouwen, straten en wijken.* LAURENZ VERLEDENS

Gehl nam de kritiek ter harte en keerde terug naar de schoolbanken om te studeren, te onderzoeken en te doceren. Gedurende veertig jaar gaf hij les aan de architectuurschool in Kopenhagen. In die periode schreef hij zes boeken. De vele vertalingen openen de poort naar een breed en internationaal publiek.

Na zijn emeritaat in 2000 werd hij naar eigen zeggen verplicht zijn ideeën in praktijk te brengen. Op 63-jarige leeftijd startte hij Gehl Architects op, een adviesbureau dat steden leert leefbaar te zijn. Onder meer New York, Londen, Amman, Melbourne, Sidney, Kopenhagen, Stockholm, Rotterdam en Moskou

deden een beroep op de expertise van de Denen. Gehl Architects heeft vestigingen in Kopenhagen, New York en San Francisco, en heeft meer dan zeventig medewerkers.

## Verwoestend modernisme

Ook Jane Jacobs speelde een cruciale rol in zijn herscholing tot architect met oog voor de menselijke dimensie van architectuur. Die Amerikaanse journaliste streed in de jaren vijftig een verbeten gevecht uit met de stadsplanner Robert Moses. De inzet was de aanleg van een snelweg met tien rijstroken door Greenwich Village, de wijk waar Jacobs woonde. Ze won het pleit. In

haar standaardwerk *The Death and Life of Great American Cities* uit 1961 hekelde ze de verwoestende invloed van het modernisme – met zijn groot-schalige, losstaande gebouwen en zijn scheiding van functies – op de levende stad. Van Jacobs leerde Gehl dat mensen en niet gebouwen de grootste aantrekkingskracht van steden zijn. De menselijke maat moet dus het uitgangspunt zijn voor het ontwerpen van gebouwen, straten en wijken.

Gehl heeft met haar ook zijn afkeer voor het modernisme gemeen. Hij noemt Brasilia een schoolvoorbeeld van het modernistische falen. Lúcio Costa ontwierp de Braziliaanse hoofdstad in ➤



**JAN GEHL**  
**“Stedelijke ontwerpen moeten vertrekken van de menselijke zintuigen.”**

## Ooghoogte is in de visie van Jan Gehl het enige perspectief dat er echt toe doet.

➤ de vorm van een vliegtuig, al houdt Gehl het bij een arend. Vanuit de lucht oogt Brasilia schitterend, vindt hij. De overheidswijken zijn slim ondergebracht in de kop van de arend, de residentiële wijken kregen een plek in de vleugels. “De compositie ziet er interessant uit, met witte overheidsgebouwen en grote woonblokken rondom uitgestrekte pleinen en groenzones”, stelt Gehl. Maar op ooghoogte, het enige perspectief dat er in zijn visie echt toe doet, is de stad een catastrofe. “De architect was blijkbaar vergeten dat de meeste Brazilianen geen helikopter ter beschikking hebben.”

Het alternatief dat Gehl, in navolging van Jane Jacobs, naar voren schuift, is dat stedelijke ontwerpen moeten vertrekken van de menselijke zintuigen. Met hun mogelijkheden en beperkingen bepalen onze zintuigen hoe we ruimte, pleinen en straten ervaren. Eigenlijk is dat een herwaardering van eeuwenoude kennis en tradities, betoogt Gehl, want de pleinen en straten in onze oude stadscentra laten heel mooi zien welke ontwerpkeuzes wel werken. De Piazza del Campo in Siena is een van zijn favo-

riete plekken. “Het is er veilig en comfortabel wandelen, staan, zitten, luisteren en converseren, al zevenhonderd jaar lang.”

### 5 kilometer per uur

Bijna tegelijk met de doorbraak van het modernisme in de stadsplanning veroverde de auto de schaarse stedelijke ruimte. De wagen was de belangrijkste exponent van de moderniteit en kreeg daarom via brede boulevards en stads-snelwegen een vrijgeleide tot in het hart van de stad. Pleinen werden parkeerterreinen, voetgangersruimte werd opgeofferd voor een vlotte doorstroming van het autoverkeer en nog meer parkeerplaatsen.

Maar de introductie van de auto in het stadsleven was niet alleen ruimteverslindend, het leidde ook tot een nieuwe stedenbouw, die was afgestemd op de snelheid van de autobestuurder. Jan Gehl noemt dat ‘de 60 kilometer-per-uurarchitectuur’. Die kennen we in ons land vooral van de grote steenwegen met baanwinkels erlangs, maar ze heeft evengoed de drukke verkeers-

aders in onze steden besmet. In zijn boek schrijft Gehl: “Details en rijkgeschakeerde zintuiglijke ervaringen vallen weg, terwijl voor de voetganger alle signalisatie en andere informatie op een groteske schaal vergroot lijkt. Wandelen in een 60 kilometer-per-uuromgeving zorgt voor een povere zintuiglijke beleving: oninteressant en vermoeiend.” De 5 kilometer-per-uurarchitectuur die Gehl bepleit, is gebaseerd “op een overvloed aan zintuiglijke indrukken. De ruimten zijn er klein, de gebouwen staan dicht bij elkaar”.

### Beste praktijken

Gehl Architects heeft in veel internationale metropolen opdrachten uitgevoerd, maar ook andere steden hebben de ideeën van het bureau opgepikt. Zijn eigen Kopenhagen, dat veelvuldig is bekroond met titels als ‘de beste fietsstad’ en ‘de meest leefbare stad’, is het best denkbare uithangbord. De Deense hoofdstad is dan ook een populaire studiereisbestemming voor stedelijke beleidsmakers.

Gehl kan het idee van de menselijke schaal in de stedenbouw en architectuur bezwaarlijk persoonlijk claimen, maar hij is er als geen ander in geslaagd het concept overtuigend uit te dragen. Hij heeft het wetenschappelijk onderbouwd, niet vanuit de ivoren universiteitstoren, maar door menselijk gedrag in de publieke ruimte te bestuderen. Door zijn bevindingen te vertalen naar handige beste praktijken en toolkits, slaat hij de brug tussen de theorie en de praktijk.

Jan Gehls aanpak is multidisciplinair en kijkt met een brede, open blik naar het fenomeen stad. Het valt op dat de economische functie van steden nauwelijks aan bod komt in zijn boek. Gehl heeft het over steden waar het aange-naam flanereren is, waar mensen genieten op gezellige terrasjes, verpozen op leuke pleintjes en waar warme contacten ontstaan. Vanuit zijn kantoor op de Vesterbrogade in Kopenhagen kan het niet anders dan dat hij ook interessante observaties heeft gedaan over de stad als boeiende werkplek. ©

*Jan Gehl, Steden voor mensen, Vanden Broele, 2016, 291 blz., 49,90 euro*