

# 荷兰当代住宅变迁： 历史、类型及城市设计策略

Netherlands Contemporary House:  
History, Typology and Urban Design Strategy

〔荷〕吉斯·克里斯蒂安 文 | Written by Kees Christiaanse Edward Schuurmans  
〔荷〕爱德华·舒曼

于淼 译 | Translated by YU Miao

张博 张峰 校 | Proofread by ZHANG Bo ZHANG Feng

**摘要：**本文从荷兰填海造田的历史出发，分析了荷兰城市住宅土地开发从密集化到去密集化的演变过程。其中，港口的再开发为各大城市带来了内城复兴的契机，阿姆斯特丹的港口区的各个项目成为城市密度、住宅类型、融资模式、公共参与等的实验场。

**关键词：**荷兰住宅、城市设计、填海造田、高密度混合社区

**Abstract:** By reviewing the history of land reclamation in the Netherlands, this article analyzes the evolution of Dutch urban housing development from densification to de-densification. The redevelopment of the harbor areas in major cities facilitated the rehabilitation of the inner cities. Housing projects around Amsterdam's harbor became test fields for density, typology, financing models, public participation etc.

**Keywords:** Dutch housing, Urban design, Land reclamations, High-density mix use community

## 作者：

〔荷〕吉斯·克里斯蒂安 (Kees Christiaanse)，苏黎世联邦理工大学 (ETH Zürich) 城市设计教授 (退休)，KCAP Architects & Planners 事务所创始合伙人；

〔荷〕爱德华·舒曼 (Edward Schuurmans)，KCAP Architects & Planners 事务所合伙人。

## 译者：

于淼，KCAP Architects & Planners 事务所项目建筑师，城市设计师；苏黎世联邦理工大学城市设计硕士。

## 校者：

张博，苏黎世联邦理工大学建筑学在读博士；

张峰，上海重峰建筑事务所主持建筑师，瑞士工程师与建筑师协会注册建筑师。

DOI: 10.12285/jzs.20210408003

## 一、历史：从海外贸易到填海造田

为了更好地了解荷兰的当代住宅文化，我们有必要追溯到中世纪和文艺复兴时期的历史，去了解荷兰和弗拉芒地区 (Flemish cities) 的城市如何通过海外贸易和第一次大规模填海造田运动而走向繁荣。

以荷兰境内连接西南和东北的对角线为分界，荷兰的地质景观可以大致分为两类：西部的泥炭地景观和东部的沙地景观。此外，沿海岸线分布着一条宽约 5km 的沙丘带，将荷兰与海洋隔离开来。泥炭地景观主导着荷兰境内的北荷兰省、南荷兰省，还包括通常沿河岸形成的沙丘。荷兰的第一批聚居地正是建造在这片沙丘带之上。

由于沙丘周边的泥炭地比较脆弱，荷兰城市必须以一种相对紧凑集约的方式来建设发展，从而形成了一种占地小、纵向排布的联排住宅类型，住宅之间共享分户墙以节约占地面积。同时，随着全球贸易成为经济的重要组成部分，水运又是荷兰最重要的交通方式，许多住宅形成了沿运河方向布置店面的格局，便于货物被运送到室内。

早期的荷兰住宅类型 (图 1) 由一系列功能空间组成：建筑始于一个带有工作室的公共起居空间，紧接着是一个壁龛，之后则是配有保暖箱床的幽暗的休息空间 (图 2)，最后穿过起居室和厨房，通向洗衣干衣区和用于“城市农场”的花园。伴随着住宅的发展，新的户型沿纵向增加了一条平行走廊，从户门穿过厨房最终到达花园。城市扩张的

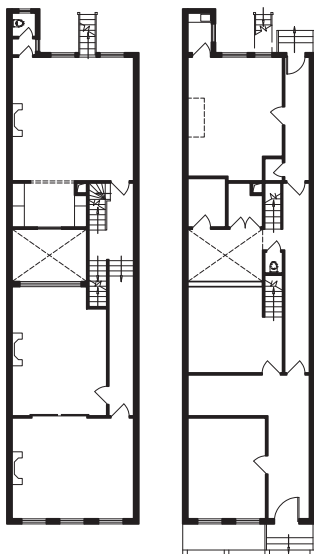


图1：早期的荷兰住宅原型



图2：住宅室内幽暗的休息空间——箱床



图3：19世纪荷兰廉价联排住宅

需求迫使住宅在软土上建造，许多住宅甚至仅用一个20m深的木桩作为基础固定在地质砂层上。由于阿姆斯特丹（Amsterdam）可建设的沙地面积非常有限，整座城市几乎都“漂浮”在木桩的上面，这种情况延续至今日——当然也得益于淹没在水中的木材具有较强的抗腐蚀性。由于打桩费用昂贵，住宅的占地面积都比较小。此外，室内楼梯像梯子一样陡峭，以节约建筑内部空间。

水系环绕、防御良好的密集城市和繁荣的国际贸易文化，解放了兴起的中产阶级，并加速了封建等级制度的灭亡。另外，参与填海造地的底层阶级则往往有权获得自己的一块土地。这种早期的半民主文化也体现在建筑的类型上。带有户门和花园的小型独栋住宅历来要比大型廉价住宅更受欢迎，甚至19世纪工业革命初期的密集住宅街区也由联排公寓（图3）所组成，以满足每户都具有独立楼梯和面向街道的户门（图4）。因此，与聚集了小型工匠作坊的约丹社区（Jordaan）相比，阿姆斯特丹运河沿岸贵族及商人们的住宅在建筑类型上正是前者（小型独栋）的放大版本。

荷兰城市规划发展的另一个重要因素就是填海造地的传统。荷兰作家西蒙·沙玛（Simon Schama）著有《财富的困惑》（*The Embarrassment of Riches*，图5）一书，其中描述了荷兰文化与水之间的关联。不

同于以色列人只经历过一次“灭世洪水”，荷兰人必须持续不断地与类似量级的洪水抗争——中世纪时期，荷兰刑法中的一项便是将犯人囚禁在一个不断被水淹没的房间里，囚犯只能通过不断地想办法将水抽干以防止溺水身亡。

从中世纪早期开始，荷兰人就开始以圩田的形式来开垦海上的土地，他们在水面周围建造环形堤，再将水排入外侧运河以将其抽干。荷兰的大面积土地通过这样的填海而来，广大区域位于海平面以下4m或更多，阿姆斯特丹史基浦机场就采用这种方法兴建而成。填海造地（图6）为荷兰政府提供了大面积的土地，但这些土地并没有被分割为小区块和单独的所有权。因此相比私人所有制的开发模式，这

里的土地常常由集体开发。与周边国家所采取的土地多样化、小区块划分策略不同，这种土地政策再次导致了荷兰城市以相对较大的规模扩张。

从1934年开始，在科内利斯·凡·埃斯特伦（Cornelis van Eesteren）的设计和领导下，“总体扩建计划”（Algemeen Uitbreidings Plan，简称AUP，图7）几乎使阿姆斯特丹的面积增加一倍，相较于其他欧洲城市，阿姆斯特丹城市体量巨大。总体扩建计划之前是著名的亨德里克·佩特鲁斯·贝尔拉赫（Hendrik Petrus Berlage）<sup>[1]</sup>对阿姆斯特丹南部新区（Amsterdam-Zuid）的扩建计划（图8），也是最早的现代城市总体规划之一，同时，也诞生了以米歇尔·德·克莱克（Michiel de Klerk）和彼得·克

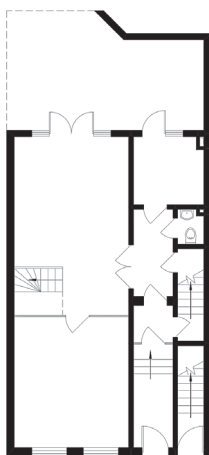


图4：联排住宅平面图

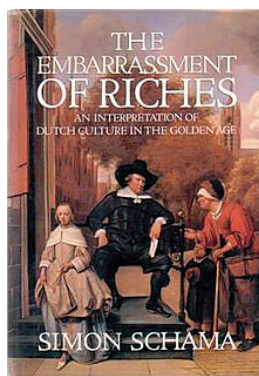


图5：《财富的困惑》封面

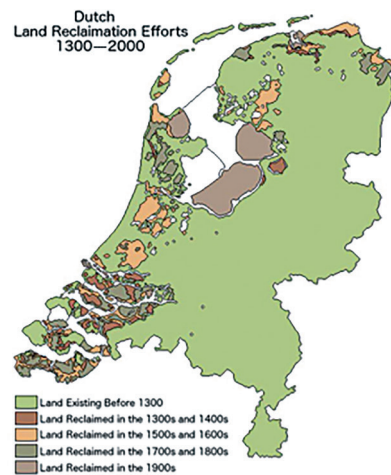


图6：荷兰填海造地地图

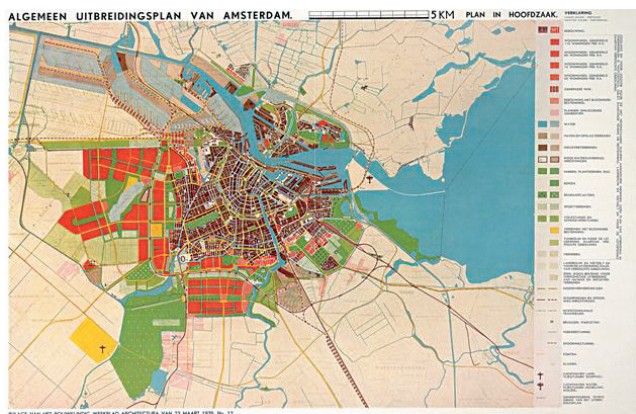


图7: 科内利斯·凡·埃斯特伦, 阿姆斯特丹总体扩建总平面图



图8: 亨德里克·佩特鲁斯·贝尔拉赫, 阿姆斯特丹南部新区的扩建总平面图

莱默 (Piet Kramer) 等建筑师为代表的阿姆斯特丹学派<sup>[2]</sup>的表现主义建筑。直到第二次世界大战结束后, 荷兰的城市发展和住宅设计在花园城市和国际现代建筑协会 (CIAM) 运动的影响下, 在自然城市边界中以一种相对良好的布局发展着, 并在城市和乡村之间保持平衡。

在 20 世纪 50—60 年代的战后重建期间, 人口的增长和同时出现的住房短缺导致了巨大的建设浪潮, 城市扩张严重破坏了景观的发展。住房建设更加理性和工业化, 加之国际现代建筑协会所提倡的现代主义城市设计原则为该时期的新城建设提供了一种范式, 即大量单一功能社区及功能分离, 例如凡·登·布罗克 (Van den Broek) 和贾普·贝克马 (Jaap Bakema) 在鹿特丹设计的亚历山大圩田区 (Alexanderpolder), 抑或是 20 世纪 60 年代阿姆斯特丹的比尔默米尔 (Bijlmermeer) 区域的光辉别墅区 (Radiëuse) 都是这一

时期的典型案例。

受到 20 世纪 60 年代末层出不穷的社会基层运动, 以及 19 世纪的城市街区与港口区城市更新的影响, 城市发展进程逐渐去中心化, 公众参与也被引入, 从而生成一种完全不同的住宅开发模式, 社区规划和社会凝聚力较设计美学变得更为重要。那个时期的住房类型通常比较有趣, 而建筑的表达也相对质朴。在阿姆斯特丹圣安东尼斯布雷特大街 (St Anthoniesbreestraat) 上由阿尔多·凡·艾克 (Aldo van Eyck)<sup>[3]</sup>等建筑师设计的一些小型建筑组合而成的五边形住宅 (图 9、图 10), 就是这一时期的典型代表。

在雷姆·库哈斯和早期大都会建筑事务所 (后称 OMA) 的影响之下, “设计质量” (design-quality) 这一概念在 20 世纪 80 年代初被重新提出, 利益相关者的参与与设计质量齐头并进, 这一概念共同促成了阿姆斯特丹北部的 IJ 广场 (IJ-plein) 社区项

目的建设, 这是 OMA 在荷兰的第一个项目, 同时也是阿姆斯特丹港口区首个比较全面的城市更新项目。

在过去的 40 年里, 阿姆斯特丹港口区及随后的滨海项目, 从 1980 年的 IJ 广场发展到今天的海港城 (HavenStad), 不仅形成了住宅社区的实验田, 见证了社会的不断变迁, 也在动态的文化及经济环境下, 呈现出了城市设计和住宅类型学谱学变化 (图 11)。

## 二、类型：阿姆斯特丹新住宅模式实验

在过去的 40 年里, 随着港口活动从城市中心的消失, 荷兰的港口城市获得了大量可再开发用地, 第一批港口项目始建于 20 世纪 70 年代。其中, 阿姆斯特丹滨海区一系列项目的开发, 则比较清楚地反映了 20 世纪 70 年代以来城市设计概念的

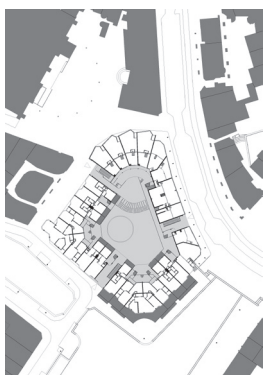


图9: 阿尔多·凡·艾克, 五边形住宅首层平面图, 阿姆斯特丹



图10: 阿尔多·凡·艾克, 五边形住宅立面图, 阿姆斯特丹



图11: 阿姆斯特丹港口区新建岛屿分布图

演变过程，从类型学的视角来看具有相当的实验性；与此同时，设计师对密度、建筑和混合功能的关注日益增加。为实现这一目标，相关人员还成立了一个实际的组织，去协调各利益团体，统筹项目分期开发的概念性规划。值得一提的是，该机构中私人资本与公共资本在组织制度上拥有平等的地位。

20 世纪 60 年代末，当第一个港口盆地得以被开发利用的时候，很少有人会想到仅仅几十年后，前港口区域的住宅开发会成为振兴内城的关键，甚至是特定形态的城市“救世主”。大体来看，彼时第一个住宅街区的开发，仍沿用了传统的住宅类型，这其中亦受到了地方开发商的传统观念影响。而在 20 世纪 70 年代的政治环境影响下，社会住宅几乎成为解决住房短缺的唯一方式——由理事会和住房公司提供开发资金，国家给予城市更新的补贴进行支持。20 世纪七八十年代内的住宅开发项目，呈现出了鲜明的城市观念的变迁。

### 1. IJ 广场

在当时的社会背景下，1980 年 OMA 设计的阿姆斯特丹北部的 IJ 广场（图 12）就是一个非常恰当的案例。项目地处一块绝佳的场地，预计建造 1400 套带有便利设施的社会住宅。OMA 最初的设计概念试图通过提高建筑的高度来增加区域密度，并在滨水区创造一个独特的天际线，功能上接近半数的住宅由退台式一居室户型组成，但当地居民的反对意见对项目的顺利推进造成了相当大的影响。

虽然 IJ 广场仍然具有感性城市 and 创造

性类型学的特征，但当时大多数港口区域的住宅类型都比较单一，并且与水有某种依附关系。之前还被认为是一个社会问题的港口，逐渐得到恢复，成为城市休闲区。阿姆斯特丹的城市更新仅限于内城，并没有出现对港口的大规模干预，对阿姆斯特丹而言，运河才是滨水空间。

### 2. KNSM 岛

由乔·科嫩（Jo Coenen）设计的阿姆斯特丹 KNSM 岛，其“新 + 旧”结合的住宅开发模式，差点使整个区域沦为那些单调的、刻板的、毫无多样文化的住区。幸亏一些原有建筑和仓库被人们以一种非正规的方式利用，而挽救了整个区域：例如帆船合作社、剧院、地毯经销商、酒吧、棚户区，当然还有一些并不让人喜闻乐见的功能。政府和开发商被迫留下一些并没有保留意义的旧有建筑，其中的原住民，也因此可以融入新建成的城市当中。该处城市的发展颇具传奇色彩，一个年轻的投资者租下了一个旧礼堂，计划用来筹办低预算的文化活动，但政府和开发商并不看好这一营销策略。然而这种不同功能的混合使用策略却使 KNSM 岛演变为城市中心，而不是城市中心的寄生虫。曾经怪诞的“帆船怪咖们”缔造了受人尊敬的游艇行业，而旧礼堂则变成一个重要的创业中心，其中有著名的画廊、设计师商店和阿尔伯特·海恩超市（Albert Heijn），它甚至成为荷兰商业机构的象征。通过类比现存建筑的设计方法，KNSM 岛借助一系列类似仓库或海洋蒸汽船的大型建筑物形成了一个颇具特色的港口码头，其中建筑师汉斯·科

霍夫（Hans Kollhoff）和克里斯蒂安·拉普（Christian Rapp）设计的比雷埃夫斯公寓大楼（图 13），在中央大道上成功塑造了城市景致的亮点，是“文化再利用”概念指导下的经典案例。

### 3. Java 岛

与 KNSM 岛毗邻，Java 岛由舍尔德·苏特斯（Sjoerd Soeters）按照完全不同的概念进行设计和规划。码头被运河切分为五块，并用欧洲中部常见的围合式建筑类型进行城市开发——私人住宅与带有庭院的公寓均紧贴着运河进行建造。城市设计方案将场地切分成不同区块，并通过较为随机的方式将地块分配给不同的建筑师进行设计，试图增加该区域内的复杂性和设计基因的连续性。不过，尽管最终的建筑呈现出了夸张的视觉效果，而且在街区的角落也确实有着类似夜店的非正式空间，但是城市的真实使用者中缺乏原住民，且该区域严重缺乏商业活动——Java 岛最终仅仅是一个单调的住宅区。

### 4. 阿姆斯特丹海滨

在尝试为 IJ 银行进行总体规划愿景失败后，东港区陷入了建筑项目独立开发的模式。由阿姆斯特丹政府和 ING 银行委托，名为阿姆斯特丹海滨的项目，于 1991 年委托 OMA、KCAP、West 8、UN-Studio 和 Neutelings-Riedijk 事务所设计。该项目最重要的结论是，海滨不应该试图协调城市化，而是一个由不同城市概念构成的多彩群岛（archipelago）——这也成为后来城市规划

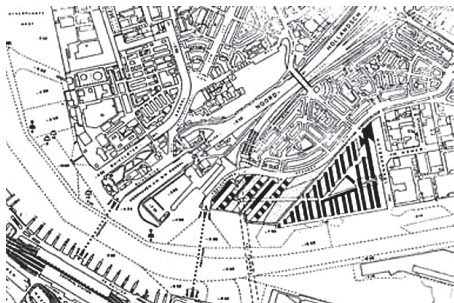


图 12: OMA, IJ 广场平面图, 阿姆斯特丹



图 13: 汉斯·科霍夫和克里斯蒂安·拉普, 比雷埃夫斯公寓大楼, KNSM 岛



的导线性政策。这一原则，似乎不仅适用于海滨，也适用于其他城市区域。城市发展的不可预测性似乎只能在具有明显可识别性的城市功能所组成的群岛中才能得到控制。

## 5. 婆罗洲－斯波伦堡

West 8 设计的婆罗洲－斯波伦堡 (Borneo Spoorenburg) 也采用了类似的设计思路。港口公共区域和城市街区在尺度上的对比是通过超高密度和较低密度独栋庭院式住宅完成的，再通过几栋相对较高的建筑物加以强调。其中 KCAP 设计的建筑“源泉” (Fountainhead) 中，每个 LOFT 户型均配备了私人露台，也使街道上的生活/工作活动具有了更多可能性，并在一定程度上向混合功能住宅迈出了大步。

## 6. 乐施会

在此期间，乐施会 (Oostelijke Handelsskade, 简称 OHK, 图 14) 正在实现真正的功能混合。在这里，大量的仓库变成了 LOFT、商业空间、俱乐部和商店。在这些原有建筑的周边和顶部不断涌现出新的建筑物：酒店、剧院、邮轮码头、社会住宅、专属办公室、初创企业的生活工作单位，以及昂贵的顶层公寓。在艺术空间和夜店

等非正式空间的影响下，官方投资商也将其营销策略集中在混合“低预算 + 高文化”和“高预算 + 低文化”的项目上。

## 7. NDSM 区

与此同时，阿姆斯特丹北部的一个项目也正在进行中，与我们研究的“城市催化剂” (urban catalysts) 相关，其中开发过程不由通常的资本持有者发起（他们只参与项目的金融部分），而是由那些在当地有商业运营的资本方发起。他们会对当地的活动、投资、财务分析和其他因素进行谨慎思考，这将有助于混合传统商业和其他具有潜力的功能，以形成城市的可持续发展。

## 三、城市设计策略：高密度混合社区转型

20 世纪七八十年代的公众参与模式，与目前实施的开发商管理机制之间的差别非常鲜明。在 20 世纪 70 年代，棚户区居民、常驻城市居民和当地政客可以主导公共决策过程——而不是投资者和中央政府。这种公共决策机制被现实所否定，最终也遭到了摒弃。这导向了 20 世纪 90 年代的一场革命：开发商和政府在新经济增长的同时重新获得了权力。

现在我们有了一个更加平衡的方法：

将所有参与者——无论是资本家还是其他社会主体，都置于一个可以轻易交流的社群之中，由此各个资本方（将会形成）的影响可以在事先（与各成员）达成一致。

鹿特丹的非凡成就在于它成功地将新马斯河两侧的城市联系在一起——以伊拉斯谟大桥为标志。大多数（类似地理情况的）城市，或偏重于河道一边发展，如阿姆斯特丹；或在几个世纪间发展到河流两岸，如巴黎。与此相反，鹿特丹成功地从“沿河发展的城市”转变为“一个中间有河流贯穿的城市整体”。这是 20 世纪八九十年代荷兰政策共识——“圩田模式” (poldermodel) 的发展结果。起初，投资商并不敢在这一壮举中迈出第一步，他们都在等待量变达到质变，鹿特丹政府选择了促成国家政府和财团之间的各项协议：例如法院、税务和海关办事处以及卢克索剧院和港务局这种公共服务设施，被人为地迁移到河对岸，成为财团的长期租户。而下一步则是为不同收入的群体实现数千套住房建设，相关措施有：土地限价、社会及私人住房给予补贴。这在一定程度上解释了豪华住宅存在的原因——正如在南码头区 (Kop van Zuid) 和鹿特丹的穆勒码头 (Müllerpier) (图 15) 建造的靠近市中心的住宅，空间宽敞且平面自由灵活，这种“回流”不仅是出于富人日益增加的搬回市区的需求，人们也越来越意识到这些居民会成为城市



图 14: KCAP, 乐施会外观及剖面图

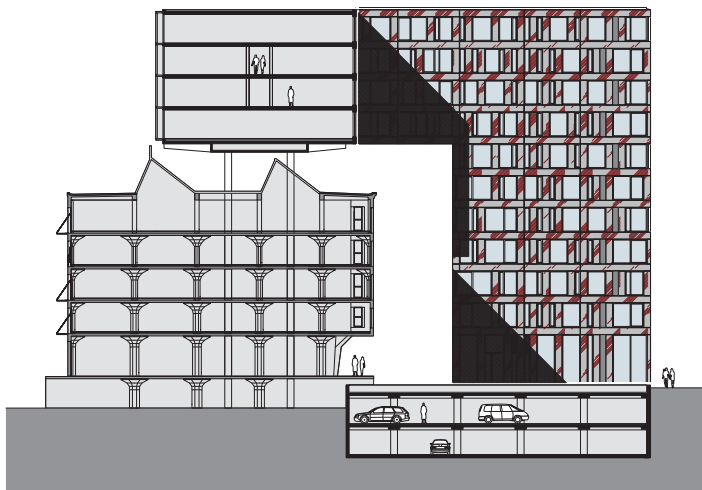




图 15: KCAP, 穆勒码头, 鹿特丹

文化可持续发展的推手。这种现象在伦敦得到了验证，其联排住宅造就了最为成功的城市文化。

尽管如此，这些设计还是没有极致到足以创造比传统使用模式更多的东西，特别是在经济停滞导致房地产需求萎缩的时期。另外，由于荷兰建筑业的大规模组织，地块上难以刺激或模拟<sup>[4]</sup>私人土地进行自由开发所能够形成的丰富情形，此种困难使得穆勒码头项目中实现 LOFT 式生活 - 工作单元的愿景受挫。因此，新的实验性尝试开始了，例如在劳埃德码头 (Lloydpier)，开发商建造的高层出租公寓与小规模的“私有住宅”进行直接混合，鹿特丹的天际线对这种巨大反差也慢慢习以为常。然而，所有这些设计方案均缺乏传统（所谓的）“城市”功能与当代社会大规模要素的激进混合：如配送中心、水体洁净设施、物流。当代城市性所能带来的新奇潜力，只有在港口这一绝佳温床中，才能被孕育、孵化出来。在鹿特丹的瓦尔港 (Waalhaven) 和奥斯陆的比约维卡海滨 (Bjorvika) (图 16)，KCAP 设计了一个分步开发的城市街区结构，在任务书要求的商业、高档联排别墅和文化设施外，还配置了一个转运站、一处配送中心、一个小型集装箱码头，以及一所宜家。

其实穆勒码头项目中包含有《城市作为 LOFT》(CITY AS LOFT) 一书的雄心，其中的关键概念就是“LOFT”。LOFT 意味着拥有相当文化水平和全球思维的人所使用的生活和工作的混合空间。它是一个有个性的大尺度空间，可以简单且高效地使用，空间灵活、明亮、高挑而宽敞。与缺乏灵活性的传统结构相反，它们提供了强大而

适应性强的建筑空间。LOFT 的概念也适用于更大的城市规划的语境——无论建筑物的形态如何，开放空间都会创建一个强大的建筑空间单元，为场地提供清晰的空间方向性并将其锚固在城市之中，其中一部分是“正式空间” (formal)，另一部分则保持开放，可以被灵活占据。开放空间和建筑都可以用材料呈现出“新建”与“原有”的对比，比如回收利用场地原有的物质资源——像是鹅卵石、铁路轨道或其他场地中的物体。这些回收利用的材料被赋予新的阐释，同时提供了一个历史的维度，这种城市观念允许建筑物作为自由的雕塑独立存在，也可以是回应周边的城市建筑。这种“触发器” (flip-flop) 效应为城市空间带来了一种全新的知觉，建筑物的历史维度创造了某种特别的类型——半公共的空间常常延伸至建筑内部，这给予了城市建筑空间环境一种（内与外、公共与私密交叠的）两面性。正是这些空间特质，使得城市开放空间应用 LOFT 特性成为可能，产生出宽敞、动态、功能多样的城市空间品质。

虽然在 20 世纪 90 年代，政府出台的第四备



图 16: KCAP, 比约维卡海滨规划模型, 鹿特丹



图 17: KCAP, GWL 绿色概念住宅区规划及建筑, 阿姆斯特丹

忘录空间规划附加条款 (Vinex-location, 后称 Vinex) [5] 将大城市周边的绿色农业用地变成了功能单一的郊区, 但在后 Vinex 时代, 荷兰人在城市周边进一步加强了“城市绿环”的建设, 并将“城市加密”的发展定为首要方针, 这意味着紧凑型城市将采用“交通 + 能源 + 软件” (比如实时交通信息查询的手机 App) 协同作用的可持续发展战略。

荷兰的城市加密策略在三个完全不同的部位最为突出。首先是在市中心交通枢纽的 (建筑体) 上部及周边——火车站正在成为城市新的物理空间和功能空间的中心。前身集中了办公和商业功能的 CBD 城市空间, 随着公寓建筑的加入而变得饱满且有活力。这引起了政客、开发商、建筑师和城市规划师去发现城市三维空间之间的关系: 这是荷兰历史上第一次, 中央火车站周围的高层建筑群不得不与中世纪市场和教堂塔楼互相竞争, 且胜负未分。在乌得勒支, 政府规定新建建筑不允许超过主教堂的教堂塔楼——112m, 这意味着中央火车站周围的“高层”最高可达 105 米。然而, 最近城市规划者和市议员决定, 乌特勒支周边的 Vinex 时期社区莱舍 (Leidsche Ri jn) 可以拥有自己的制高

点。KCAP、Cie、Geurst 和 Schulze 事务所正在为其中心制定一个达到 140m 高的建设计划。

其次, 战后重建时期 (20 世纪 50 年代和 60 年代) 的社区亟须更新。基于现代主义原则, 这些社区由绿色的景观环境和合理的居住组团组成, 景观和建筑均需转型和更新。广阔的绿地主要是一些量大质低、未充分利用的无人区。而建筑在技术层面上也已经过时, 在功能上过于均质, 除了众多相同类型的公寓不断复制, 几乎没有其他功能。由于这些区域的产权主要集中在少数住房合作社手里, 把它们改造为较高密度和更异质的社区相对容易。

除了移动交通枢纽节点和战后重建社区之外, 荷兰城市还有一个非常有趣的第三类环境——内城棕地——正在经历雄心勃勃的转型和加密 (图 17)。荷兰人正在这些棕地中重新进行现代城市的规划, 将曾经孤立的功能区域改造成混合使用的城市区域。这种情况持续了几十年, 但现下转型过程中真正独特的地方在于, 生产功能的特性正在城市中呈现、与其配套的复杂的社会生产网络正在建立, 要将生产性的功能纳入日常的城市中, 展现了巨大的雄心, 当然这也为城市转型策略带来了全

新的挑战。

其中一个最有趣的城市转型方案是乌得勒支默威德运河区 (Merwedekanaalzone) 的一部分, KCAP 在马可·布罗克曼 (Marco Broekman) 的总体规划中策划了一个异质的环境。在公 - 私合作的模式下, 目前拥有轻工业的商业园区将转变为高密度混合用途区域 (FSI 3.5), 这一计划得到了市政当局的强烈支持。现有功能包括综合体育设施、餐饮、物流中心、创意产业和小型生产企业, 虽然引入了学校和卫生设施等一些新功能 (此部分小于总量的 5%), 但它却维持了城市原有的社会网络, 并计划与后续的大量住房和办公室协同作用。有趣的是, 一个小型陶瓷工厂也将被保留, 它将展示重型卡车物流如何与一个行人 / 儿童友好的环境相结合。

这些区域面临的挑战之一就是转型带来的巨大支出。高质量住房的短缺和高容积率开发设想, 常常是炒作私属土地的根源。这种现象导致的高昂地价, 只能通过开发过量公寓来实现 (资本运营)。此外, 由于经济危机后建筑热潮所导致的建筑成本骤增, 使得转型策略的可行性骤减, 整合现有生产功能的可能性几乎为零。常规的白领办公环境似乎是唯一能够带来足够回报的生产性功能。创意产业、轻工业, 甚至分销, 都根本无法与住宅和办公的开发利润抗衡。

阿姆斯特丹东部港口区最后一块棕地的城市转型很好地说明了这一点。在这个主要为商业功能的区域内, 市政当局要求新开发项目中 10% 的生产功能保持其生产属性。在南边, 阿姆斯特丹 - 里坎卡纳尔 (Amsterdam-Rijnkanaal) 旁边, KCAP 将一个原工厂地块转变为混合使用区域。除居住外的功能分散在各处, 包括一个创意初创企业综合楼、几个商业单元, 以及结合首层办公的公寓。然而, 将这些生产空间加载到预设的目标群体似乎非常困难, 因为能够支付高昂租金的企业不可能是当地的创意产业和初创者。这些创业者将被进一步推离市中心, 留下光鲜亮丽的城市内核。

此外，由于荷兰中产阶级正挣扎着寻找价格合适的房屋，市政当局通过政策手段规定了新开发项目中必须完成的可负担住宅（affordable housing）的最低指标，这导致了开发商策划了大量普适的、“高效紧凑的”公寓来弥补昂贵的开发成本，使得实验性的住宅类型不可能被允许整合进项目当中——原本旨在长远发展的住宅供应，丧失了应有的价值和品质。

在城市中整合生产性功能的难点在于那些“令人心烦的边界”——生产单位拥有污染（空气和声环境）的权利，并划定出不适合居住的边界。只有更清洁的生产方式，再加上居民更高的接受度，才能使“居住在生产单位旁”成为可能。过去“污染作坊”是人们维持生活的根本条件时，居住在工厂附近是理所当然的事。如今要去使生产功能与居住功能融为一体，需要付出更多努力。对于生活在其中的人们来说，他们选择这种混合环境的动机是什么？

KCAP 在赞斯塔德市（Zaanstad）的后锁圩田区（Achtersluispolder）计划称为“Maak”（即 Make，制作），是真正混合环境的实验床。赞斯塔德一直是一个服务于阿姆斯特丹的生产性城市——或称之为“环境”更为贴切。几个世纪以来，造纸厂、造船厂和锯木厂散布在赞河（Zaan）沿岸，使赞斯塔德成为一个日益重要的工业中心。在我们的计划中，后锁圩田区的生产和工业特性是主要驱动因素，这使得噪声专家成为主创设计师团队中的重要一员。现有的后锁圩田区工业园区充满了新的文化功能和创意产业，实验性的居住功能将置于厂房的顶部。著名的巧克力品牌东尼的寂寞巧克力（Tony Chocolonely）也将在此开设一家工厂，作为新的休闲公共场所；值得一提的是，这里的工厂长久运行的前置条件之一，便是使用电动交通工具进行产品分配。后锁圩田区的计划促进了当地的生产性经济，我们相信扶持荷兰的清洁生产 and 创意产业，比从远方进口通用的产品更可持续。当地工作和生活的人都会受益，当地的生产网络将持续并蓬勃发展，当地的工人将在健康的工作环境中度过每一天。人们将生活在一个充满活力的社区，拥有附近的休闲设施，

甚至能够以他们感到舒适的方式生活和工作，从而最终从现代主义的功能隔离教条中解放出来，走向更现代的生活方式。

#### 注释

- [1] 亨德里克·佩特鲁斯·贝尔拉赫（Hendrik Petrus Berlage, 1865—1934），著名荷兰建筑师。
- [2] 阿姆斯特丹学派（Amsterdam School）是一种建筑风格，始于1910年至1930年左右的荷兰。
- [3] 阿尔多·凡·艾克（Aldo van Eyck, 1918—1999），荷兰建筑师，建筑结构主义运动最有影响力的建筑师之一。
- [4] 作者采用了英文双关写法：Stimulating/Simulating。
- [5] 第四备忘录空间规划附加条款（Vinex-location）：为了适应荷兰不断增长的人口需求，住房、空间规划和环境部在此文件中确定了从1993年开始新建住宅区的设计要点。其中包括新建住宅区必须设置在现有城镇中心附近，限制中型城市居民的大规模搬迁，增加现有大中城市聚居区的公共空间以及尽量多地提供公共交通的可行性等。

#### 图片来源

- 图1、图4、图9、图11：作者绘制
- 图2：[EB/OL]. <http://www.verenigingwesterwolde.nl/nieuws/informatie-over-bedsteden-gevraagd>
- 图3：[EB/OL]. <https://childhoodbioarchaeology.org/2018/05/13/the-dark-story-of-the-19th-century-orphans-of-amsterdam/>
- 图5：[EB/OL]. [https://en.wikipedia.org/wiki/The\\_Embarrassment\\_of\\_Riches](https://en.wikipedia.org/wiki/The_Embarrassment_of_Riches)
- 图6：[EB/OL]. <https://brilliantmaps.com/netherlands-land-reclamation/>
- 图7：[EB/OL]. [https://nl.wikipedia.org/wiki/Algemeen\\_Uitbreidingsplan#targetText=Het%20Algemeen%20Uitbreidingsplan%20\(AUP\)%20is,Koninklijk%20Besluit%20van%20kracht%20werd.](https://nl.wikipedia.org/wiki/Algemeen_Uitbreidingsplan#targetText=Het%20Algemeen%20Uitbreidingsplan%20(AUP)%20is,Koninklijk%20Besluit%20van%20kracht%20werd.)
- 图8：[EB/OL]. [https://en.wikipedia.org/wiki/Plan\\_Zuid#/media/File:PlanZuidAmsterdam.jpg](https://en.wikipedia.org/wiki/Plan_Zuid#/media/File:PlanZuidAmsterdam.jpg)
- 图10：[EB/OL]. <https://www.arcam.nl/360-graden-arcam-waterlooplein-en-nieuwmarkt/>
- 图12：Kees Christiaanse
- 图13：左图自网络，[EB/OL]. <https://www.arcam.nl/piraeus-2/?map>；右图来自马熙捷
- 图14：左图自KCAP Architects & Planners, Ger van der Vlugt 拍摄；右图来自Huys Afrika
- 图15 ~ 图17：KCAP Architects & Planners