

Pampus-Plan = Le Plan Pampus = The Pampus Plan

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift**

Band (Jahr): **22 (1968)**

Heft 5: **Holland, ein Land plant seine Zukunft = Hollande, un pays planifie son avenir = Holland, a country plans its future**

PDF erstellt am: **25.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-333269>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Van den Broek und Bakema,
Rotterdam

Pampus-Plan

Le Plan Pampus
The Pampus Plan

Der Pampus-Plan soll beitragen, das Problem der Übervölkerung in den niederländischen Städten, besonders in Amsterdam und seinen Nachbarstädten, zu lösen. Das alte Amsterdam, so wie es heute besteht, ist radial angelegt, und alle Erweiterungen sind bis heute von dieser Anordnung des Verkehrsnetzes inspiriert gewesen. »Pampus« ist ein Inselchen im »Ei«, jenem Wasser, das gebildet wird durch das Festland östlich von Amsterdam und den Neulandgebieten der Polder von Süd-Floveland und Markerwaard. Der Eisee ist im Durchschnitt nur 1 m tief. Der Pampus-Plan sieht die Schaffung von vier Inseln vor, auf denen eine lineare Stadt für 350 000 Einwohner geplant ist, die unmittelbar an das Zentrum

1
Der heutige Zustand von Amsterdam und des IJsselsees.
L'état actuel d'Amsterdam et du lac d'IJssel.

The present state of Amsterdam and of the IJsselmeer.

2
Wenn alle geplanten Gebiete des IJssel-sees eingepoldert sind, wird vor allem dem Ufer des alten Festlandes entlang ein reichgegliedertes Seen- und Erholungsgebiet entstanden sein. Die Pampus-Stadt ist in den untiefen Gewässern

von Amsterdam angehängt und in einer der schönsten Seelandschaften entstehen würde und so Stadt und Erholungslandschaft unmittelbar miteinander verbände. Das Hauptelement der Linearstadt ist die Verkehrsarterie, an der die Dienstleistungseinrichtungen, wie Büros und Verkaufsgeschäfte, angeschlossen sind. Auf beiden Seiten der Verkehrsarterie und der Dienstleistungsbetriebe schließen sich die Wohnbereiche an, die zu überschaubaren Wohngruppen mit Schulen und Kirchen und Quartierläden geordnet sind. Diese Planung besonders der Wohnbereiche basiert auf einer Reihe von früheren Vorschlägen der beiden Architekten (Pendrecht, Hengelo, Alexanderpolder, Kennermer-



östlich von Amsterdam, Ei genannt, geplant.

Quand les lacs IJssel seront fertilisés, il se constituera en particulier un rivage sur l'ancienne terre ferme le long d'une zone richement variée de lac et de détente. La ville Pampus est planifiée dans les eaux basses à l'est d'Amsterdam.

When the planned IJssel lakes are divided up into polders, there will have been created, mainly along the shore of the old mainland, a richly varied recreation area filled with lakes. The Pampus town is planned for construction in the

land, Leeuwarden, Vlaardingen, Woensel und anderen).

Pampus ist eine Stadt, in der die Wohn-, Arbeits- und Erholungsbereiche miteinander verbunden sind.

Jede Wohneinheit umfaßt ungefähr 10 000 Einwohner, und die Wohndichte beträgt 150 Wohnungen pro ha. Zwischen den Wohneinheiten und der Verkehrsachse liegen die eigentlichen Erholungszonen, wie Schrebergärten, Spiel- und Sportplätze, Spazierwege, Schwimmbäder und Segelhafen.

Die Distanz von den Wohnungen zu den Verkehrsachsen beträgt für die Fußgänger maximal fünf Minuten, und die Zentren der vier Inseln sind je ungefähr 3 km voneinander entfernt.

shallow waters east of Amsterdam in the Ei area.

3
Modellaufnahme der Pampus-Stadt in den Gewässern des »Ei«. Die lineare Stadt ist direkt mit dem Altstadtzentrum von Amsterdam verbunden.

Photo de la maquette de la ville Pampus dans les eaux »Ei«. La ville linéaire et la cité d'Amsterdam est directement reliée.

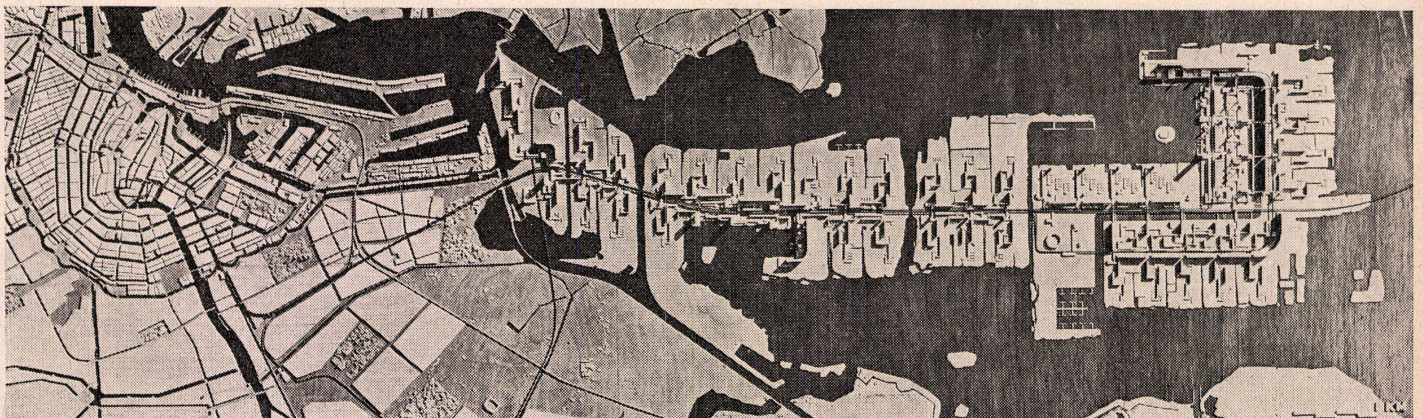
Model photo of the Pampus town in the waters of »Ei«. The linear town and the city of Amsterdam are directly interconnected.

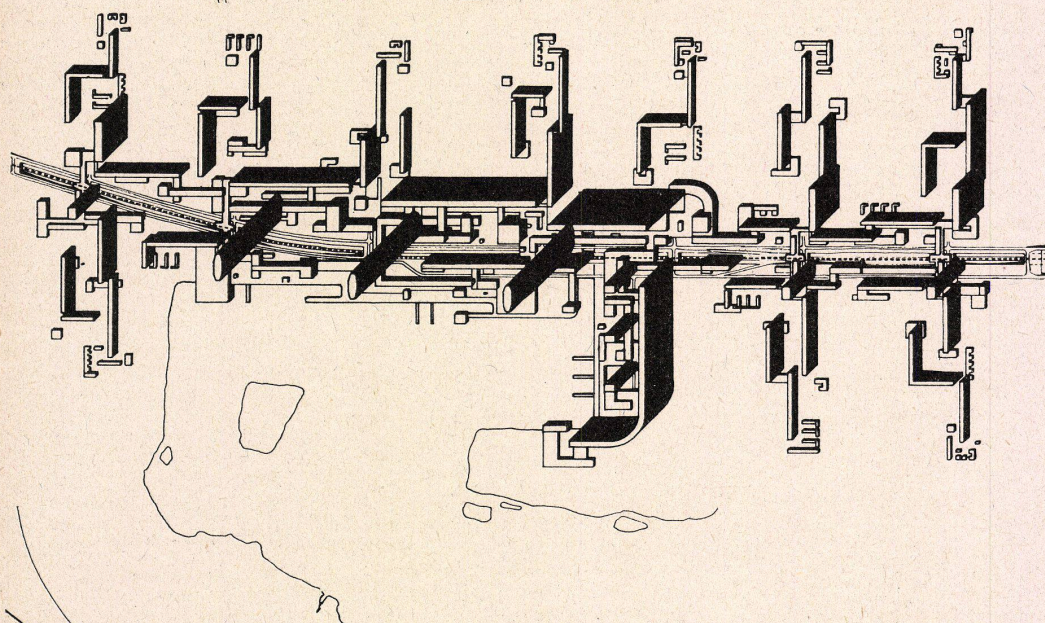
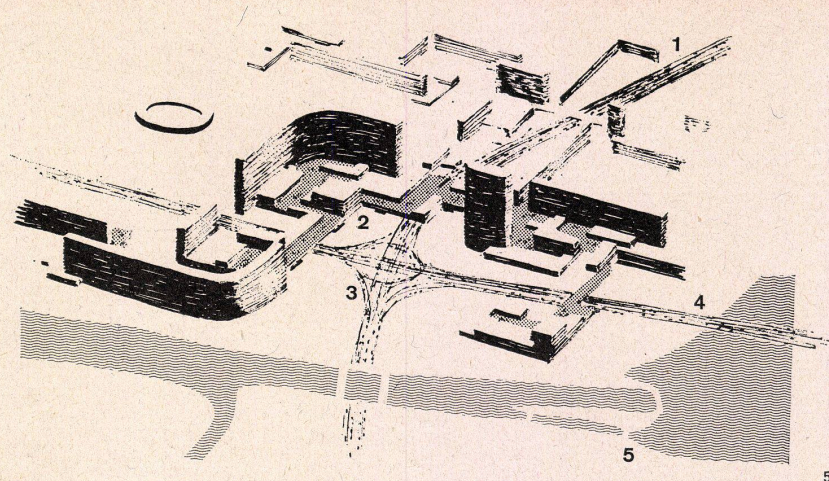
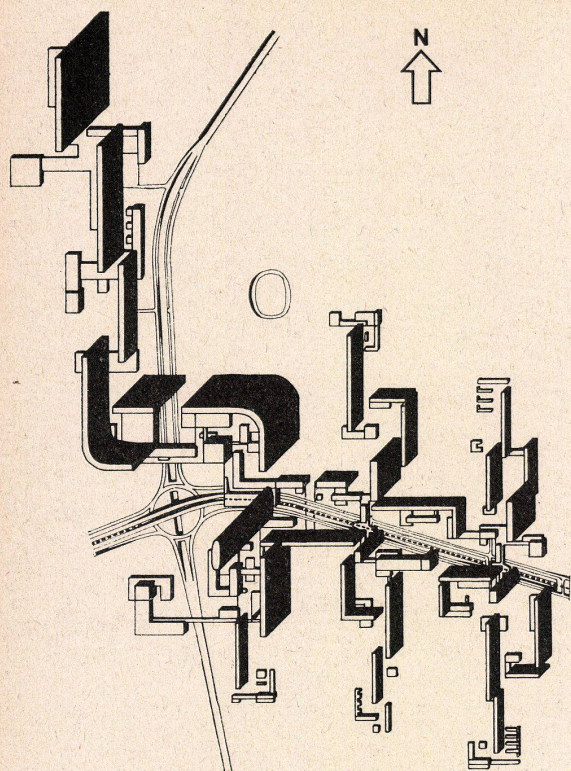
Erste Insel

Die erste Insel ist für 55 000 Einwohner geplant, ungefähr 6 km vom Zentralbahnhof Amsterdam entfernt und hat eine große Kreuzung im Mittelpunkt, auf der sich der Verkehr von Pampus zum Stadtzentrum und zu den Stadtausfahrten trennt.

Zweite Insel

Auf der zweiten Insel sind Wohnungen für 65 000 Einwohner, mit einem Einkaufszentrum auf einer Länge von 1 km und einer Grundfläche von 35 000 m² sowie einem Hafen, der als Endpunkt der Schiffsverbindungen zwischen Amsterdam und den südlichen Gebieten des IJsselsees dienen soll. Mit der Einpolderung des IJsselsees wird ein vielgestaltiges





4
Lageplan der ersten Insel.
Situation de la première île.
Site plan of the first island.

5
Zentrum der ersten Insel.
Centre de la première île.
Centre of the first island.

1 Verkehrsarterie / Axe de circulation /
Traffic axis

2 Einkaufszentrum über zwei Straßen /
Centre d'achat au-dessus de deux
routes / Shopping centre above two
roads

3 Verkehrskreuzung auf drei Ebenen /
Croisement de routes sur trois ni-
veaux / Traffic intersection on three
levels

4 Teil einer äußeren Ringstraße von
Amsterdam / Partie d'une route cir-
culaire extérieure à Amsterdam / Part
of an envisaged outer circuit around
Amsterdam

5 Amsterdam-Rhein-Kanal / Canal du
Rhine à Amsterdam / Amsterdam-Rhine
Canal

6

6
Lageplan der zweiten Insel.
Situation de la deuxième île.
Site plan of the second island.

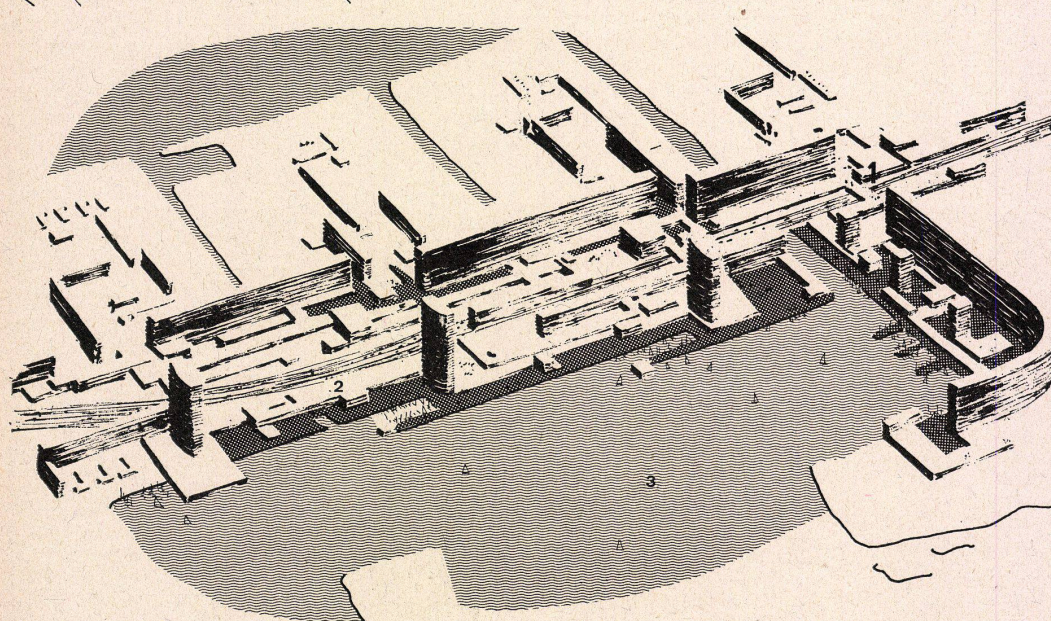
7
Zentrum der zweiten Insel.
Centre de la deuxième île.
Centre of the second island.

1 Haltestelle von Schnellzügen / Arrêt
trains express / Express train stop

2 1,5 km langer Geschäftsboulevard mit
Läden, Verwaltungsgebäuden und drei
Wohnhochhäusern / Boulevard com-
merçant de 1,5 km de long avec
magasins, bâtiments administratifs et
trois maisons-tours locatives / 1.5 km
long shopping boulevard with stores,
office buildings and three high-rise
apartment houses

3 Hafen als Ausgangspunkt der Schiff-
fahrt nach den südlichen Gewässern
des IJsselsees / Port comme point de
départ des bateaux en direction des
eaux du sud du lac IJssel / Harbour
as point of departure for shipping to
the southerly waters of the IJssel-
meer

7



Seengebiet geschaffen, das in erster Linie der Erholung dienen soll, so daß ein reger Ausflugsverkehr in diesen Gewässern einsetzen wird.

Dritte Insel

Auf der dritten Insel, der kleinsten, ist Platz für 30000 Einwohner mit einem Ladenzentrum über der Verkehrsachse.

Vierte Insel

Die vierte Insel ist nach Grundfläche und Einwohner die größte. Sie ist für 200000 Menschen geplant und mit Rücksicht auf die große Distanz zum Amsterdamer Zentrum und der Einwohnerzahl mit entsprechend großdimensionierten Einkaufs-, Kultur- und Dienstleistungszentren ausgezeichnet.

Die Wohnbereiche

Der Aufbau der Wohnbereiche ist am Beispiel der dritten Insel beschrieben. Die Verkehrsachse und die anschließenden Gebäude mit Dienstleistungsbetrieben und den Lokalen für Vergnügen, Unterhaltung und Ausbildung werden von den Architekten als »Stadt« bezeichnet. Alle 500 m zweigen von der Verkehrsachse Querstraßen ab, an denen, noch im »Stadt«-Bereich gelegen, Verkaufsläden eingerichtet sind. Die Querstraßen führen als Sackgassen zu den Wohnbereichen; es sind Sackgassen, so daß die Wohnbereiche keinen quartierfremden Durchgangsverkehr aufweisen. Jeder Wohnbereich umfaßt Wohnungen für rund 10000 Einwohner und die dazugehörigen Schulen, Kirchen usw. Die Garagen liegen unter den Schulen und Einkaufszentren, so daß die Lärmeinwirkungen des Verkehrs auf die Wohnungen äußerst gering sind. Für jede Wohnung ist ein Autoeinstellplatz vorgesehen.

Jeder Wohnbereich, von den Architekten »Dorf« genannt, ist räumlich, organisatorisch und in der Durchmischung von verschiedenen Wohntypen und Wohnungsgrößen im Prinzip gleich, aber in den Einzelheiten der Straßenführung, Platzgestaltung und Anordnung der Bauten verschieden. Gleich bleibt sich immer auch das Prinzip, die höchsten Bauten nahe der Verkehrsachse und die niedrigsten Bauten wie Einfamilienhäuser von der Verkehrsachse entfernt zu errichten. Die Wohnbereiche werden nicht durch Straßen, sondern weiträumig durch Grün- und Wasserzonen voneinander getrennt. In diesen Zonen liegen, wie schon gesagt wurde, alle Anlagen für den Aufenthalt im Freien mit Sportplätzen, Gärten, Spielfeldern, Spazierwegen, Segelhafen und die Möglichkeiten zum Schwimmen und Fischen.

Die ganze Pampus-Stadt besteht

aus 25 Wohnbereichen, die zwar nach demselben Prinzip, aber einen anderen architektonischen Charakter haben.

Die Wohndichte mit 150 Wohnungen pro ha (inbegriffen Läden, Büros, öffentliche Gebäude, Schulen, Kirchen und Verkehrsanlagen, aber ohne die Grün- und Wasserzone) ist sehr hoch. Für die hohe Dichte sind nicht die hohen Bauten, sondern vor allem die Verkoppelung der Bauten, in denen sich verschiedene Funktionen überlappen, verantwortlich.

Die Verkehrsarterie

Die Verkehrsarterie setzt sich aus einer Einschienenbahn, einer Autobahn, zwei parallel zur Autobahn geführten Zubringerstraßen sowie für Fahrräder und Mopeds getrennten Fahrstreifen zusammen.

Die Einschienenbahn hat eine Kapazität von mindestens 40000 Personen pro Stunde, die Autobahn mit acht Spuren 15000 Personen oder 10000 Wagen pro

Stunde und die Fahrräder und Mopedstreifen 10000 Personen pro Stunde.

Die Haupthaltestellen der Bahn liegen je im Zentrum eines Viertels und werden von Schnellzügen bedient; die Nebenhaltestellen liegen je an den Abzweigungen zu den Wohneinheiten, welche die Einschienenbahn als »Vorortzug« bedient. Gemessen an den Gebäudegeschossen liegt die Bahn auf der Höhe des zweiten Obergeschosses.

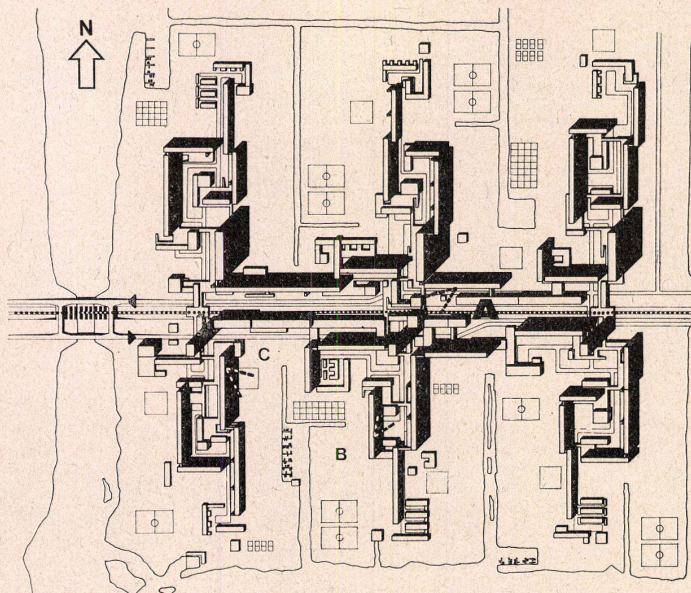
Die Autobahn ist zwischen den Abzweigungen auf der Höhe des Erdgeschosses geführt und unterfährt die Zentren der vier Inseln. Aus- und Einfahrt sind nur im Bereich dieser Zentren vorgesehen, so daß die Wohneinheiten nur über die Zubringerstraßen erreicht werden.

Das ganze Straßensystem und damit auch das Leitungssystem für die Energieversorgung und die Entwässerung ist im Vergleich mit den bisher gewöhnten Systemen außergewöhnlich kurz.

Die Länge der Straßen mit den Leitungen variiert heute zwischen 6 bis 10 m pro Wohnung; im Pampus-Projekt beträgt sie nur 1 m. Im Pampus-Projekt treten pro 1000 Wohnungen nur zwei Straßenkreuzungen auf. Aber es scheint, daß Stadtplanungen mit guten Verkehrssystemen und rationalen Leitungssystemen erst dann eine Chance haben, wenn die Politiker darauf gekommen sind, daß nicht nur im Hochbau, sondern auch im Straßenbau billiger gebaut werden kann.

Fußgängerbereich

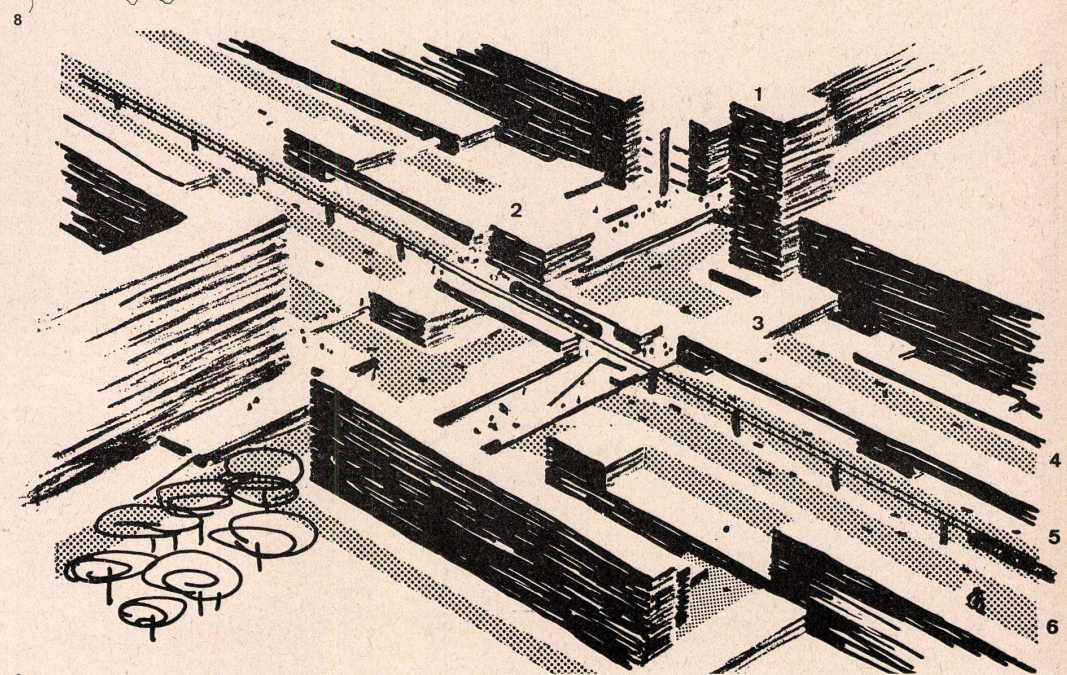
Zwischen zwei Wohnbereichen ist ein Fußgängerübergang über die Verkehrsader auf der Ebene von +4,5 m vorgesehen. Auf dieser Ebene liegen Läden, Verwaltungsgebäude und die Haltestellen der Einschienenbahn. Der Fußgängerübergang ist mit den Zubringerstraßen, den Aufzügen in den hohen Wohnblocks, den Spielplätzen, Parkgaragen und Werkstätten verbunden. f.



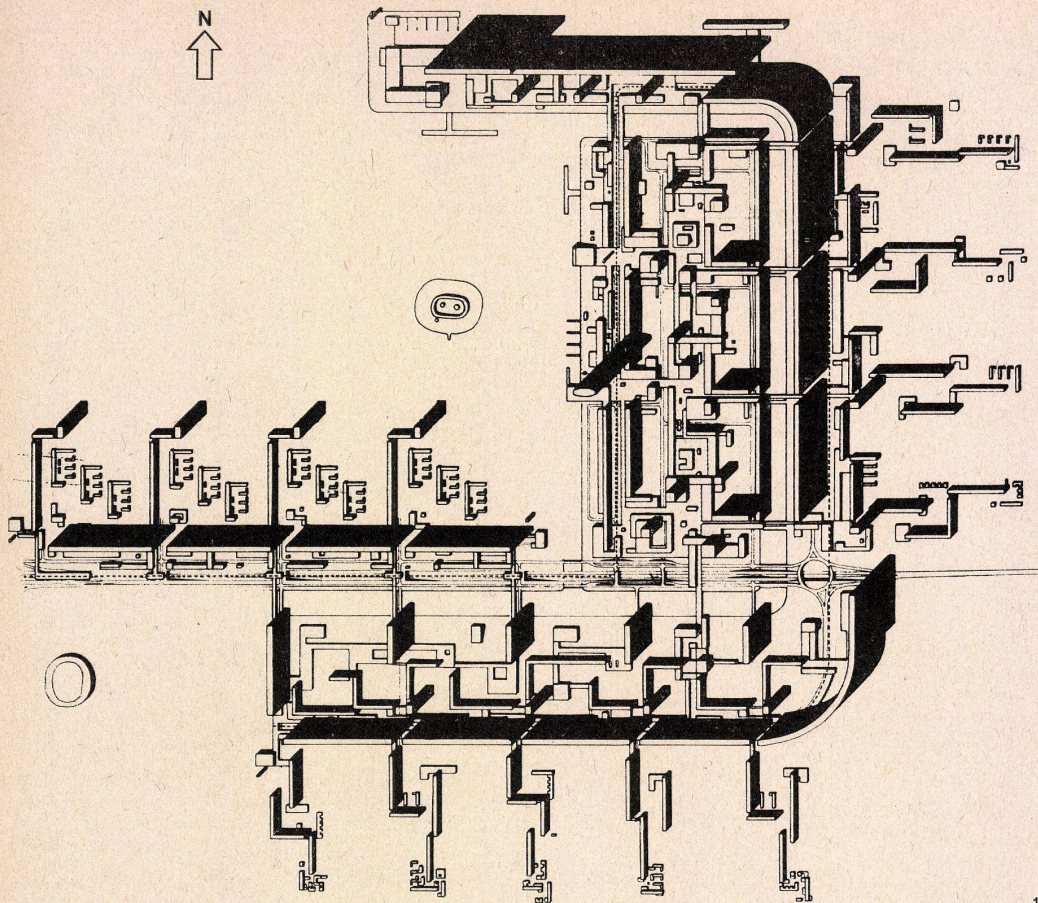
8
Lageplan der dritten Insel.
Situation de la troisième île.
Site plan of the third island.

9
Zentrum der dritten Insel.
Centre de la troisième île.
Centre of the third island.

- 1 Wohnhochhaus / Maison-tour locale / High-rise apartment house
- 2 Einkaufszentrum und Fußgängerzone über dem Motorfahrzeugverkehr / Centre d'achat et zone réservée aux piétons au-dessus de la circulation des véhicules / Shopping centre and pedestrian zone above motor traffic level
- 3 Büro- und Geschäftsbauten / Bâtiments administratifs et commerciaux / Office buildings and shops
- 4 Zubringerstraße / Route de deuxième ordre / Secondary road
- 5 Autobahn / Autoroute / Express highway
- 6 Einschienenbahn / Monorail



9



10
Lageplan der vierten Insel mit dem Inselchen Pampus.

Situation de la quatrième île avec la petite île Pampus.

Site plan of the fourth island with the Pampus isle.

11
Die vierte Insel aus der Vogelschau.
La quatrième île vue d'avion.

Bird's-eye view of the fourth island.

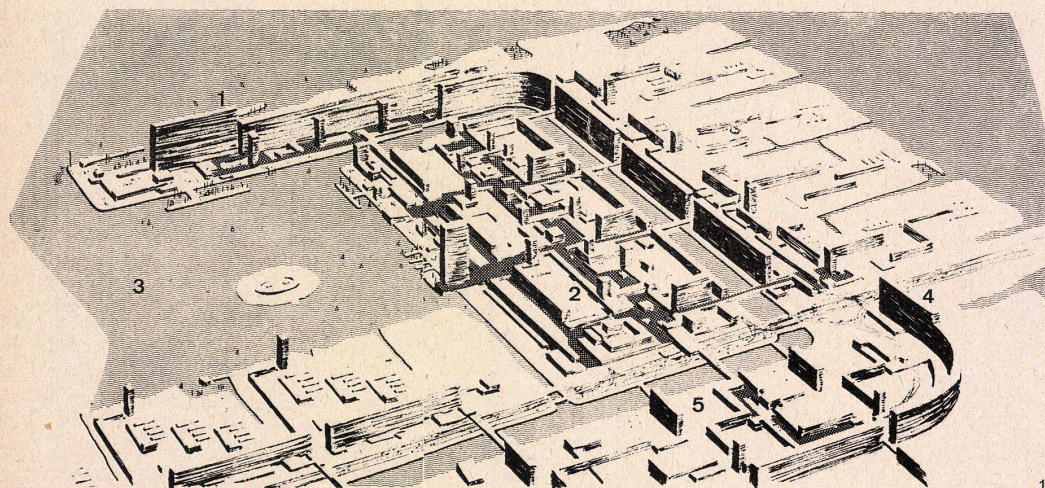
1 Den Abschluß der Linearstadt bildet eine Reihe von Wohnbauten mit 20-24 Geschossen / La ville linéaire est limitée par une série de maisons locatives de 20 à 24 étages / The linear town is bounded by a row of 20 to 24-storey apartment blocks

2 Einkaufszentrum von 1,5 km Länge und 5 km Ladenfront sowie 10 000 m² Fußgängerebene über dem Motorfahrzeugverkehr. Auf der Erdgeschoßebene befinden sich die Straßen, Parkplätze und Anlieferungsdienste / Centre d'achat de 1,5 km de longueur et 5 km de magasins ainsi qu'une surface de 10.000 m² pour les piétons au-dessus de la circulation des véhicules. Au niveau du rez-de-chaussée, il y a les rues, les parkings et le service de livraison / Shopping centre 1.5 km. in length and with 5 km. of store fronts and 10,000 sq. meters of pedestrian zones above motor traffic level. At grade level there are streets, parking sites and service facilities

3 1×2 km großer Hafen / Grand port de 1×2 km / Harbour 1×2 km. in area

4 Weiterführung der Autobahn nach Flevoland / Continuation de l'auto-
route jusqu'au Flevoland / Continuation of the express highway as far as Flevoland

10



12
Die Pampus-Stadt mit der vierten Insel, die für 200 000 Einwohner geplant ist.

La ville de Pampus avec la quatrième île pour 200.000 habitants.

The Pampus town with the fourth island for 200,000 inhabitants.

13-24
Beispiele dafür, wie ein Zentrum und die Wohneinheiten organisiert sind.

Exemples donnés pour montrer comment un centre et une unité d'habitation sont organisés.

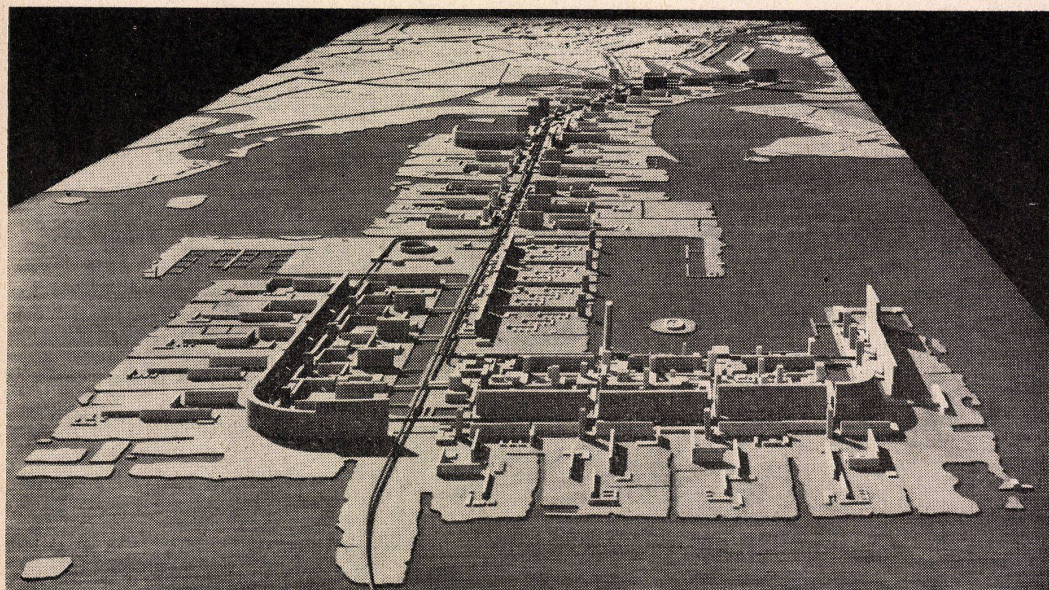
Examples for how are organized one center and the residence units.

13
Lageplan der dritten Insel. Siehe auch Abb. 8.

Situation de la troisième île. Voyez aussi l'image 8.

Site plan of the third island. See also illustration 8.

11



1 Zentrum («Stadt») / Centre («ville») / Centre («City»)

2 Wohneinheit für 10 000 Einwohner («Dorf») / Unité d'habitation pour 10.000 habitants («village») / Residence unit for 10,000 inhabitants («Village»)

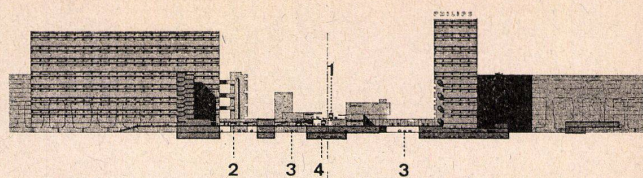
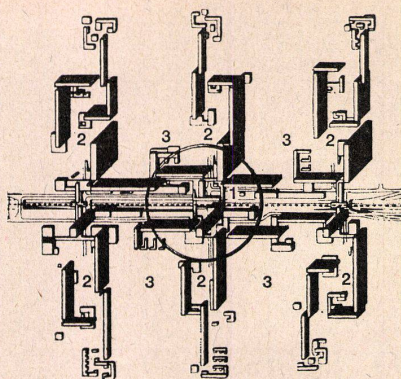
3 Die Freiräume zwischen den Wohneinheiten sind Erholungsgebiet mit Sportplätzen, Schrebergärten, Spielwiesen, Spazierwegen, Yachthafen und den Gewässern zum Fischen und Schwimmen / Les espaces vides entre les unités d'habitation, sont des zones de repos avec places de sport, jardins, prés, promenades, port de yachts et les eaux réservées à la pêche et à la natation / The open zones between the residence units, i.e. recreation area with sports facilities, garden lots, playgrounds, pedestrian walks, the yacht harbour and fishing and swimming area

12

14
Querschnitt durch die Verkehrsachse.
Coupe transversale à travers l'axe de circulation.

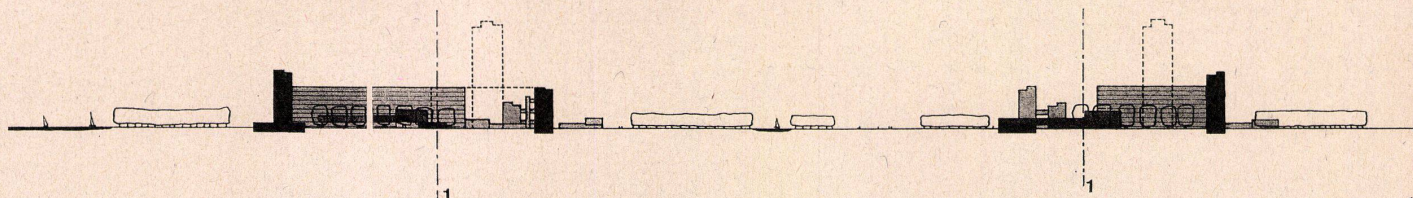
Cross section of the traffic axis.

- 1 Einschienebahn / Monorail
- 2 Fußgängerverbindung von der Bahnstation zum Quartierzentrum / Liaison pour piétons de la station au centre du quartier / Pedestrian connection from the rail unit to the neighbourhood centre
- 3 dreispurige Zubringerstraße / Accès livreurs à trois pistes / Three-lane service road
- 4 achtspurige Autobahn / Autoroute à huit pistes / eight-lane express highway



14

13



15

15
Querschnitt durch zwei Wohneinheiten und die grüne Zone zwischen den beiden Wohnbereichen.

Coupe transversale à travers deux unités d'habitation et la zone de verdure entre les deux domaines d'habitation.

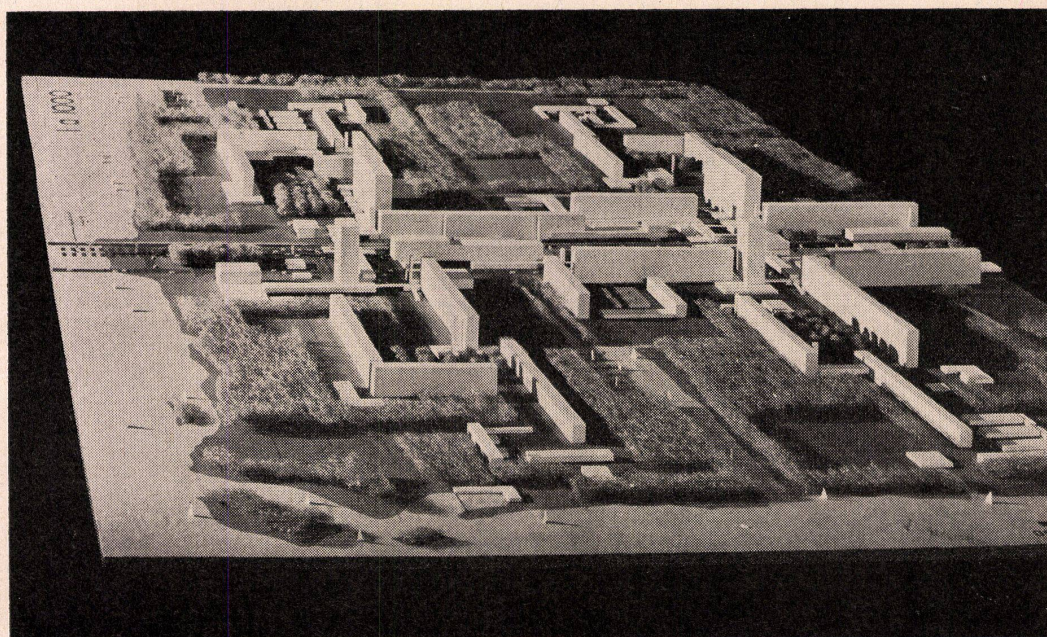
Cross section of two residence units and of the green zone between the two residential areas.

- 1 Wohnbereich / Zone d'habitation / Residential area
- 2 Grünzone / Zone de verdure / Green zone

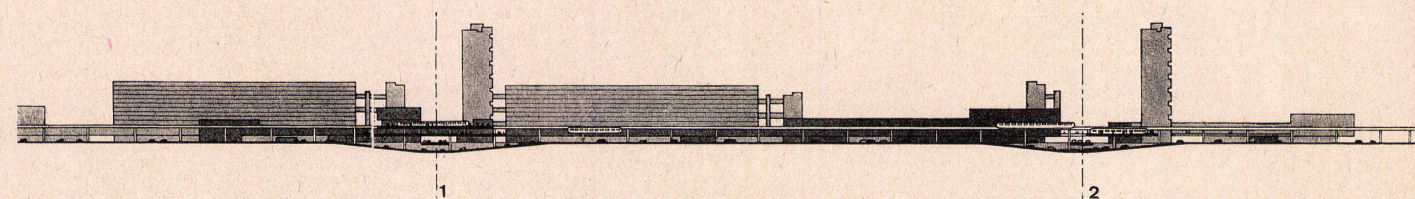
16
Modell der dritten Insel. In der Mitte die Verkehrsachse und oben zwei Wohneinheiten, durch die die Schnitte von Abb. 15 und 17 gelegt sind.

Modèle de la troisième île. Au centre l'axe de circulation et au-dessus deux unités d'habitation des parties montrée sur les images 15 et 17.

Model of the third island. In the middle the traffic axis, and above two residence units through which are laid the sections of the illustrations 15 and 17.



16



17

17
Längsschnitt durch die Verkehrsachse.
Coupe longitudinale à travers l'axe de circulation.

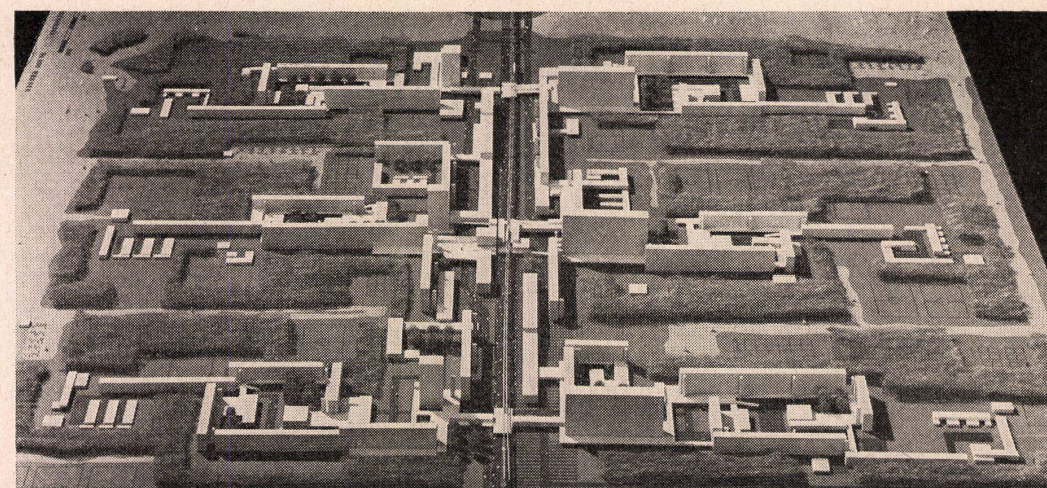
Longitudinal section of the traffic axis.

- 1 Zentrum der dritten Insel / Centre de la troisième île / Center of the third island
- 2 Zentrum von zwei Wohneinheiten / Centre de deux unités d'habitation / Centre of two residence units

18
Modell der dritten Insel. In der Mitte die Verkehrsachse.

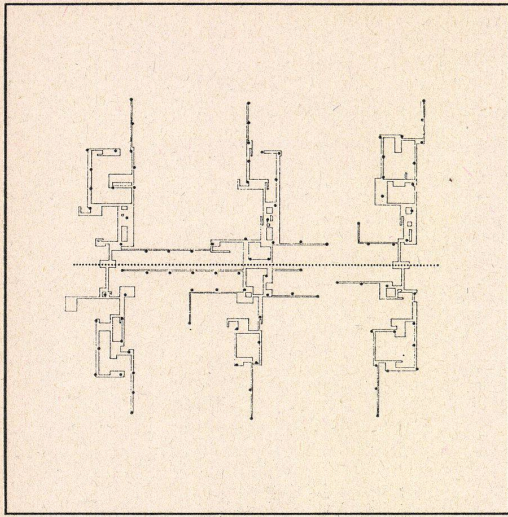
Modèle de la troisième île. Au centre l'axe de circulation.

Model of the third island. In the middle the traffic axis.

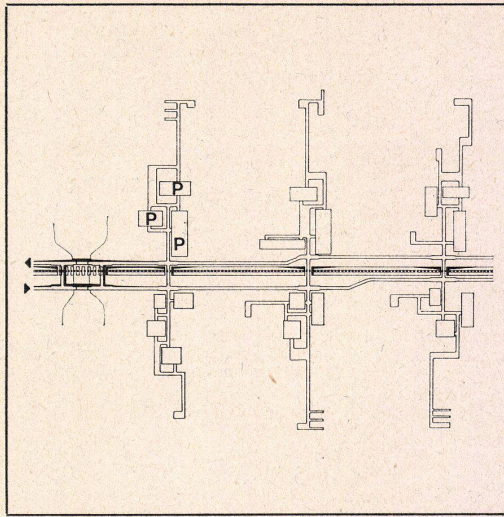


18

193



19



20

19
Übersichtsplan vom Fußgängerniveau
+4,5 m.

Die Schulen, Läden und Haltestellen der
Einschienebahn können vom Fußgänger
erreicht werden, ohne den Motor-
fahrzeugverkehr zu kreuzen.

Plan général du niveau des piétons
+4,5 m.

Les écoles, magasins et stations du
monorail peuvent être atteints par les
piétons sans que ces derniers aient à
croiser la circulation des véhicules.

Orientation plan of pedestrian level +4.5
meters.

The schools, shops and the monorail
stops are accessible to pedestrians
without crossing motor traffic.

20, 21
Verkehrssystem in den Wohneinheiten.
Système de circulation dans les unités
d'habitation.

Traffic system in the residence units.

21

1 Einfamilienhäuser / Maisons familia-
les / One-family houses

2 Parkgarage auf zwei Ebenen mit
einem Wagenplatz pro Wohnung
mit darüberliegender Fußgängerzone,
Spielplätzen und Schulen / Garage-
parking sur deux niveaux avec une
place réservée par appartement et
par-dessus, une zone pour piétons,
des places de jeux et des écoles /

Parking garage on two levels with
space for one car per housing unit,
with superimposed pedestrian zone,
playgrounds and schools

3 Haltestelle für Schnell- und Vororts-
züge / Arrêt pour trains express et de
banlieue / Express and suburban rail-
way stops

4 Haltestelle für Vorortzüge / Arrêt
pour trains de banlieue / Suburban
train stops

5 Fußgängerebene auf dem Niveau
+4,5 m oder höher / Zone des pié-
tons sur le niveau +4,5 m ou plus
haut / Pedestrian level on level +4.5
meters or higher

6 Straßenverzweigung in einen Wohn-
bereich / Ramification de routes dans
une zone d'habitation / Branching of
roads into a residential area

7 Kreuzung der Zubringerstraßen und
den Straßen zu den Wohnbereichen /
Croisement entre des routes de se-
conde classe et les routes condui-
sant aux zones d'habitation / Inter-
section between secondary roads and
roads leading to the residential
areas

8 Schnellzug / Train express / Express
train

9 Vorortzug / Train de banlieue /
Suburban train

10 Zentrum eines Quartiers / Centre
d'un quartier / Neighbourhood centre

11 Abzweigung von der Autobahn in die
Zubringerstraße. Diese Abzweigung
ist ungefähr alle 3 km vorgesehen /
Bifurcation de l'autoroute sur la route
de deuxième ordre. Cette bifurcation
est prévue tous les trois kilomètres
environ / Deviation from the express
highway into a secondary road. This
type of exit is planned for approxi-
mately every 3 km.

12 Zubringerstraße / Route de deuxième
ordre / Secondary road

13 Autobahn / Autoroute / Express high-
way

22

Das Zentrum eines Quartiers.

Le centre d'un quartier.

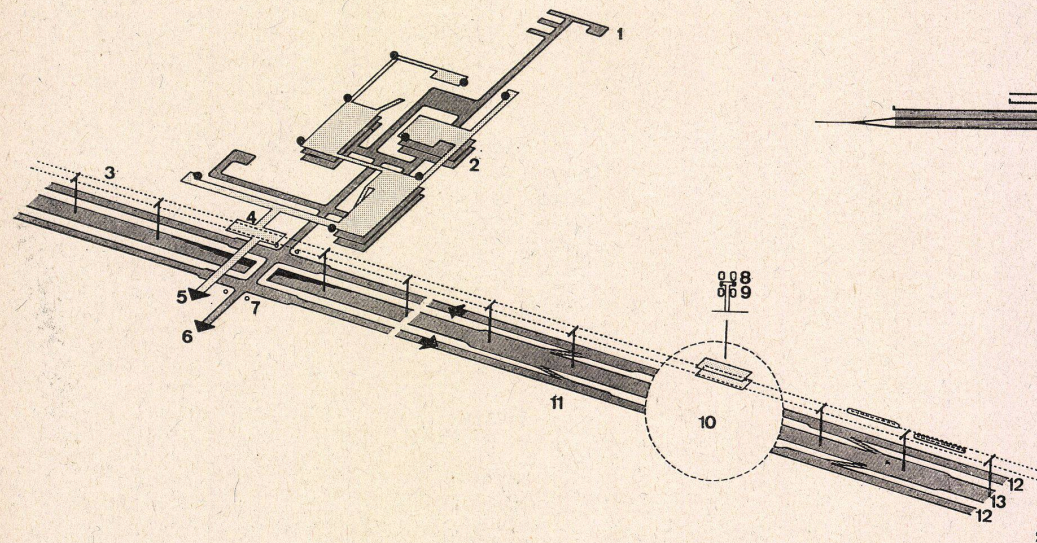
A neighbourhood centre.

1 Fußgängerebene auf dem Niveau
+4,5 m / Niveau des piétons +4,5 m /
Pedestrian level +4.5 meters

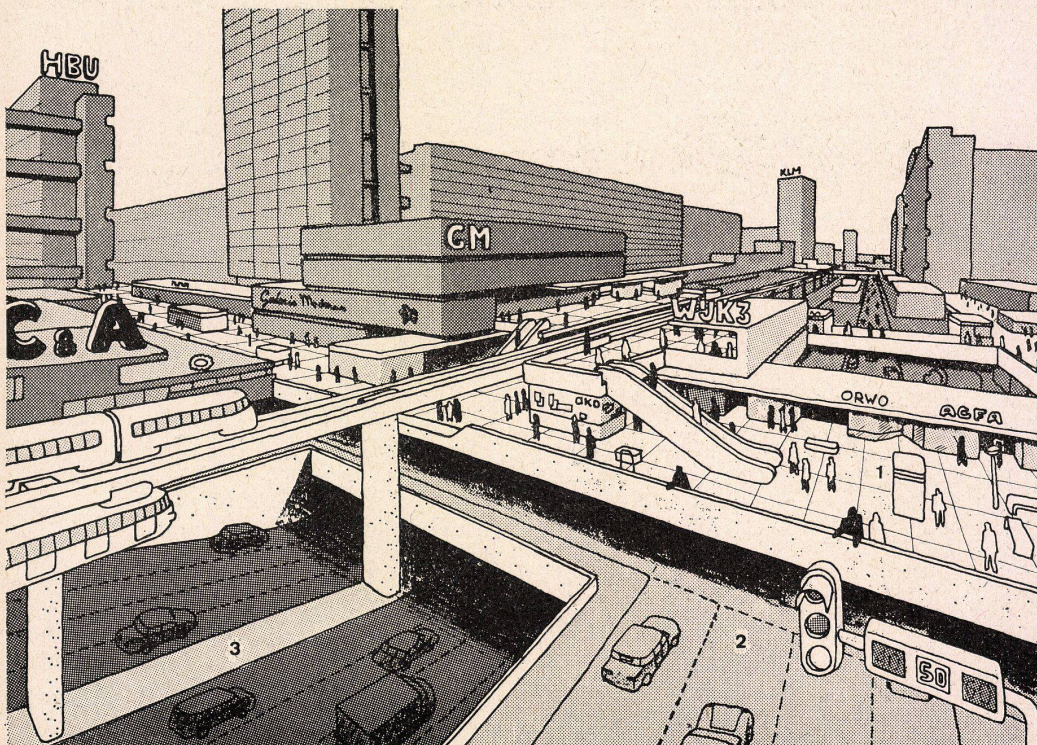
2 Zubringerstraße und Verzweigung in
die Wohneinheiten / Route de deu-
xième ordre et ramification dans les
unités d'habitation / Secondary road
and deviation into the residence units

3 Autobahn / Autoroute / Express high-
way

22



21



22

23

Zentrum zwischen zwei Wohneinheiten.
Centre entre deux unités d'habitation.
Centre between two residence units.

24

Die Stadt und das Erholungsgebiet sind miteinander eng verbunden.

La ville et la zone de repos sont étroitement reliées l'une avec l'autre.

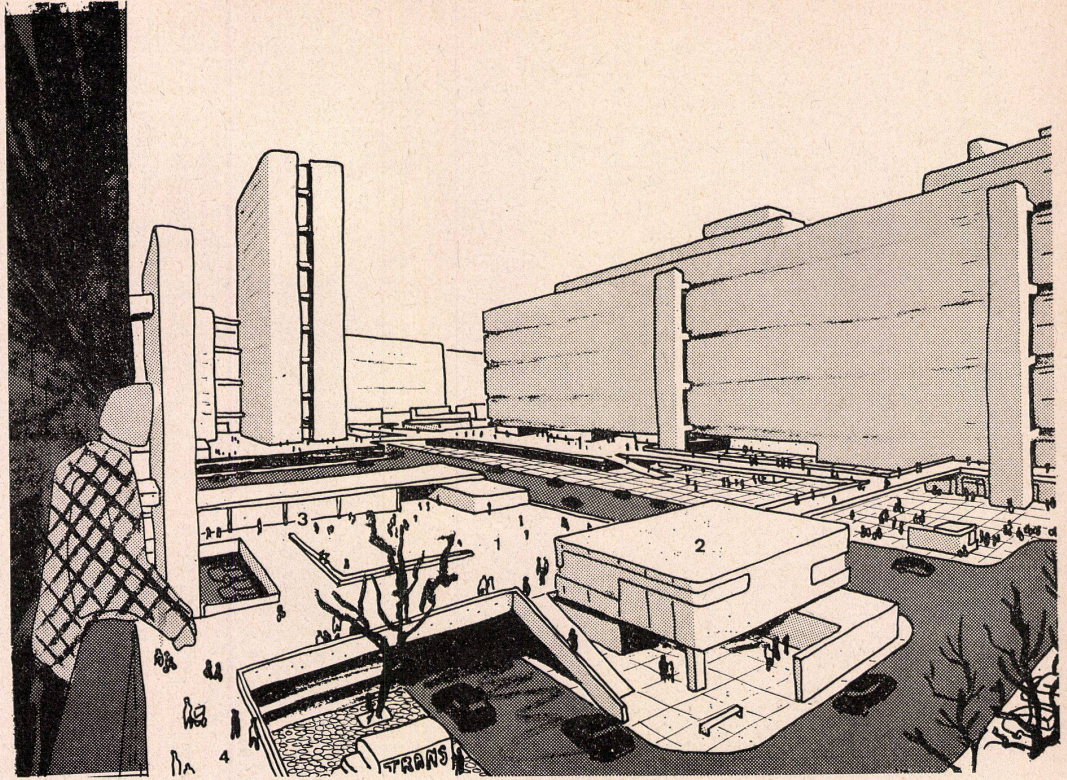
The town and the recreation area are closely interconnected.

25, 26

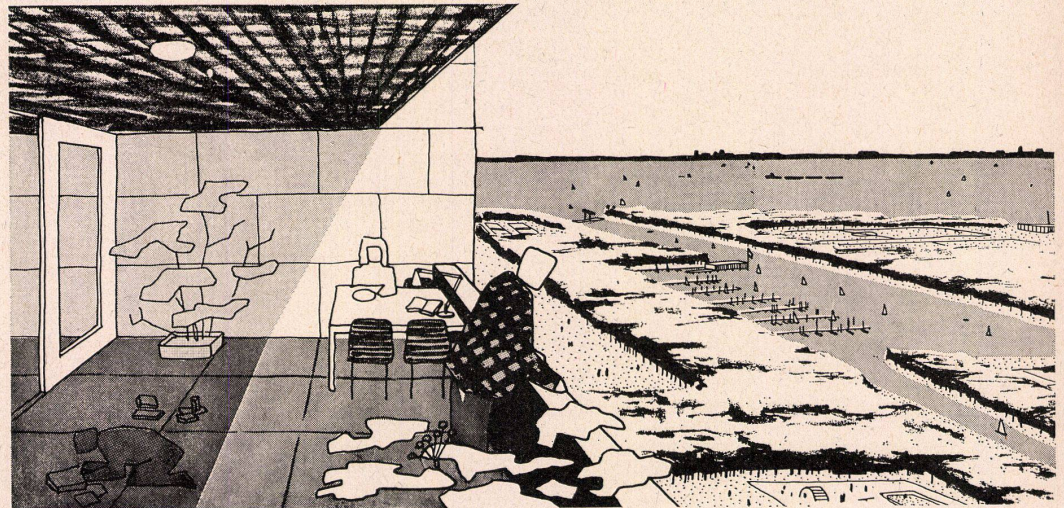
Größenvergleich zwischen dem Zentrum von Amsterdam und dem Zentrum auf der vierten Insel der Pampus-Stadt (siehe Abb. 10).

Comparaison de grandeur entre le centre d'Amsterdam et celui situé sur la 4ème île de la ville Pampus (voir fig. 10).

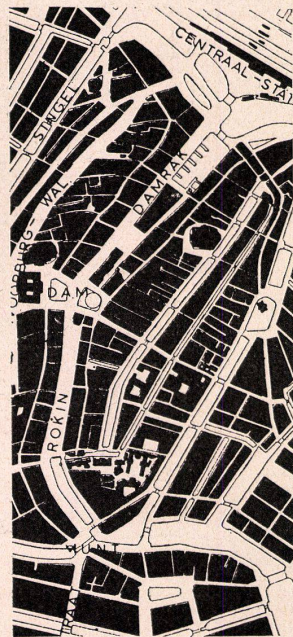
Comparative area study of the centre of Amsterdam and that on the fourth island of the Pampus city (cf. ill. 10).



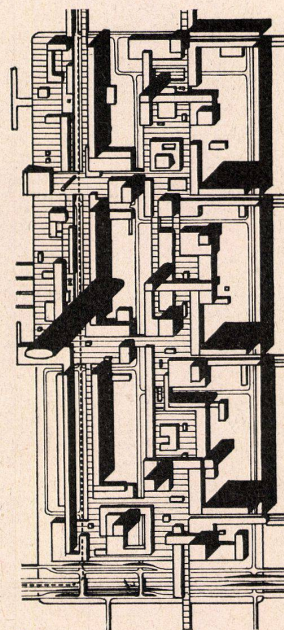
23



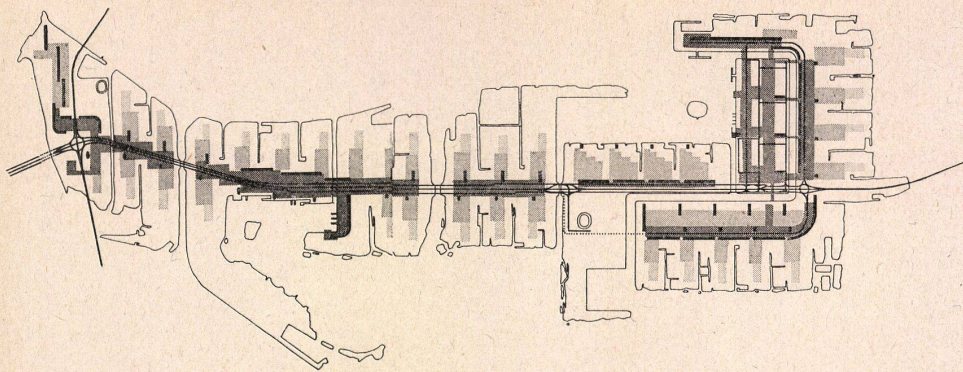
24



25



26



27
Die Gruppierung der Bauten nach ihren Höhen.
La disposition des bâtiments d'après leurs hauteurs.
The grouping of the buildings in accordance with their heights.

1 Scheiben- und Turmhochhäuser mit 20 bis 40 Geschossen / Gratte-ciel en forme de tours et de disques de 20 à 40 étages / Block and tower high-risers of from 20 to 40 stories
2 Quartier- und Vorortszentren / Centres de quartier et de banlieue / Neighbourhood and suburban centres

3 Scheibenhäuser bis 12 Geschosse / Maisons-disques allant jusqu'à 12 étages / Blocks of up to 12 stories
4 Wohnbauten bis 5 Geschosse / Bâtiments d'habitation jusqu'à 5 étages / Residential buildings of up to 5 stories

27

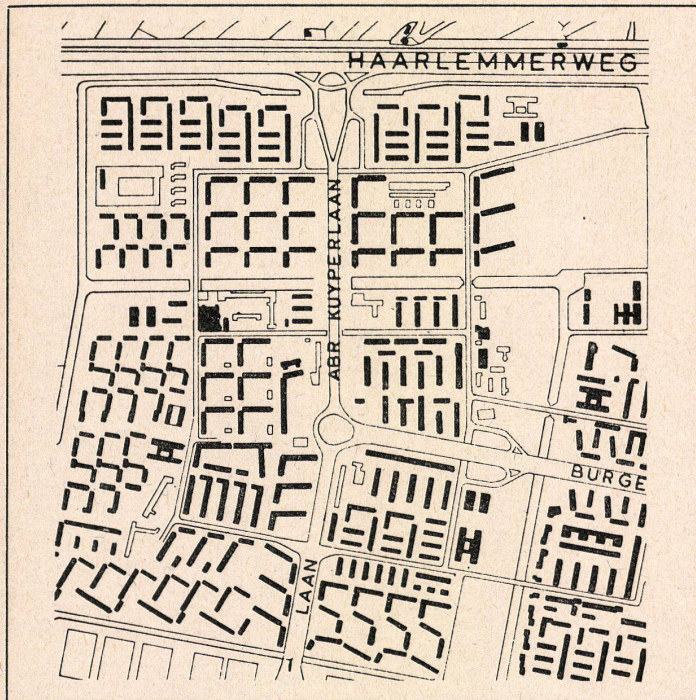
28-31
Vergleich von zwei Stadtorganisationen mit dem dazugehörigen Straßensystem. Im Amsterdamer Vorort Geuzeveld messen die Straßen 6,4 m und im Pampus-Projekt 1 m pro 1000 Wohnungen.

Comparison of two urban organizations urbaines avec le système de routes approprié.

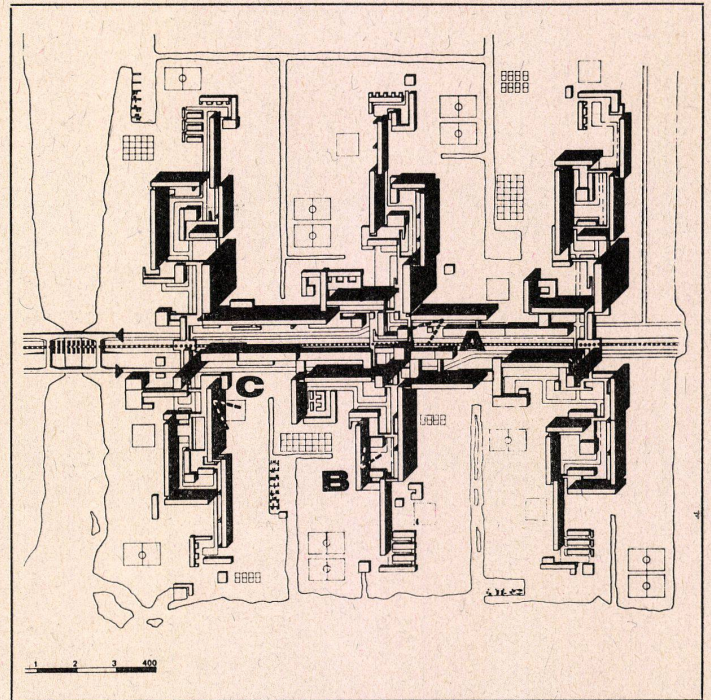
A Geuzeveld, une banlieue d'Amsterdam, les routes mesurent 6,4 m et dans le projet de Pampus elles atteignent 1 m par 1000 appartements.

Comparison of two urban organizations with the pertinent street network.

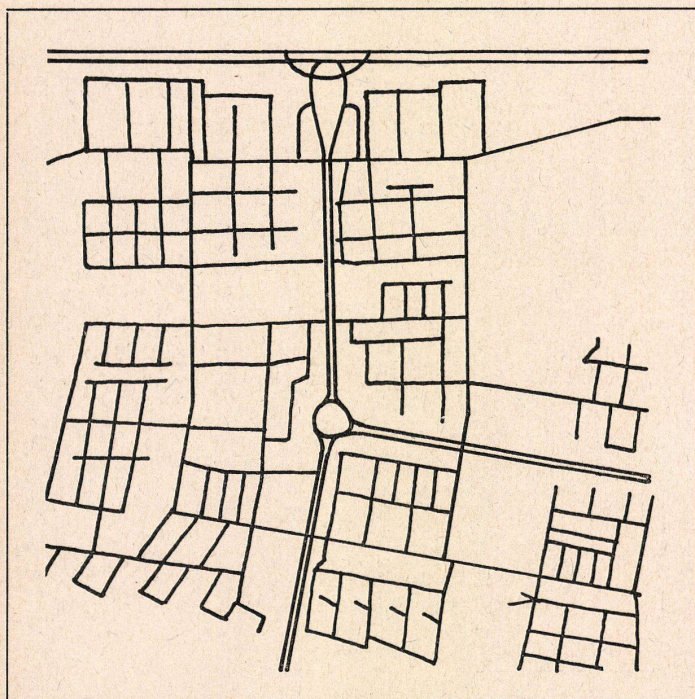
In the Amsterdam suburb of Geuzeveld the streets measure 6.4 meters and in the Pampus project 1 meter per 1000 housing units.



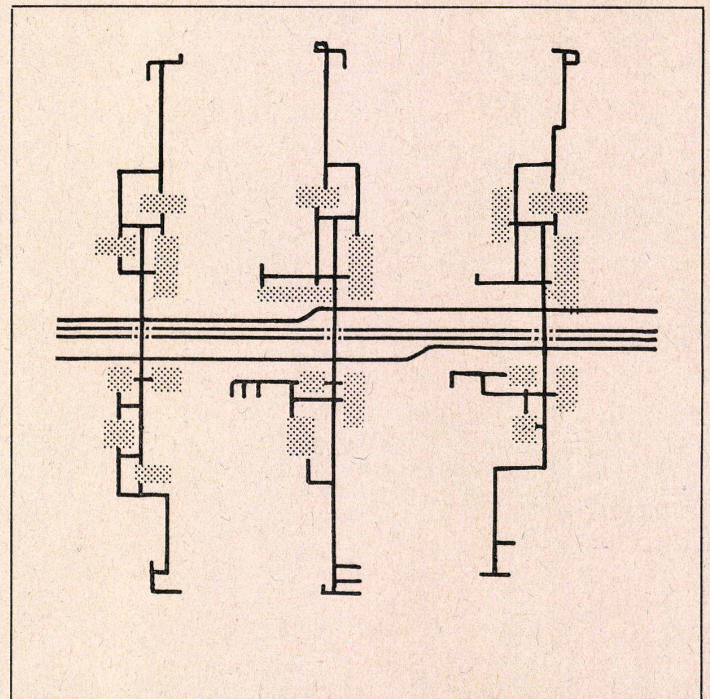
28



29



30



31