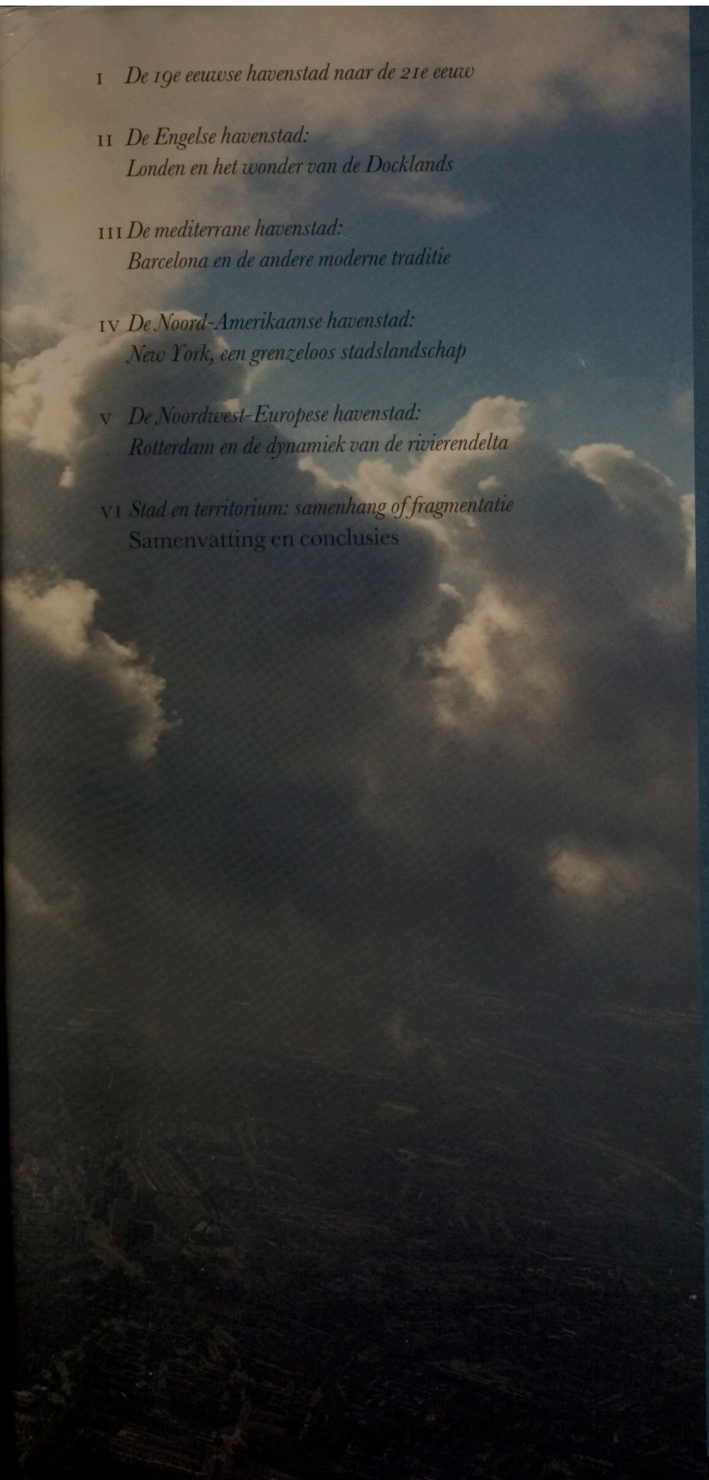
DE STAD EN DE HAVEN

Stedebouw als culturele opgave
Londen, Barcelona, New York, Rotterdam



Han Meyer



I *De 19e eeuwse havenstad naar de 21e eeuw*

II *De Engelse havenstad:*
Londen en het wonder van de Docklands

III *De mediterrane havenstad:*
Barcelona en de andere moderne traditie

IV *De Noord-Amerikaanse havenstad:*
New York, een grenzeloos stadslandschap

V *De Noordwest-Europese havenstad:*
Rotterdam en de dynamiek van de rivierendelta

VI *Stad en territorium: samenhang of fragmentatie*
Samenvatting en conclusies

Voor mijn vader, geboren in Hoorn, ooit een belangrijke havenstad aan de Zuiderzee,
voor mijn moeder, geboren in Rostov, havenstad aan de Don,
voor Loes, geboren in Yerseke, vissershaven aan de Oosterschelde,
voor Marina, geboren in Rotterdam, grootste havenstad ter wereld.

> Zie verwijzing : Kleur
bv abstract

HJ meijer - (1951)
" verzoek 3 juli 2006 "

toestemming 03/06/06

DE STAD EN DE HAVEN

Stedebouw als culturele opgave in
Londen, Barcelona, New York en Rotterdam:
veranderende relaties tussen stedelijke openbare ruimte
en grootschalige infrastructuur

Proefschrift

ter verkrijging van de graad van doctor
aan de Technische Universiteit Delft,
op gezag van de Rector Magnificus Prof. dr. ir. J.Blaauwendraad,
in het openbaar te verdedigen ten overstaan van een commissie,
door het College van Dekanen aangewezen,
op dinsdag 21 januari 1997 te 16.00 uur
door

Valentin Johannes MEYER

bouwkundig ingenieur

geboren te Rotterdam

Dit proefschrift is goedgekeurd door de promotoren:
Prof. Dipl.-Ing. H.J. Rosemann
Prof. ir. J. Heeling

Samenstelling promotiecommissie:
Rector Magnificus, voorzitter
Prof. Dipl.-Ing. H.J. Rosemann,
Technische Universiteit Delft, Bouwkunde, promotor
Prof. ir. J. Heeling,
Technische Universiteit Delft, Bouwkunde, promotor
Prof. ir. D.H. Frieling,
Technische Universiteit Delft, Bouwkunde
Prof. dr. A.M.J. Kreukels,
Universiteit Utrecht, Planologie
Prof. dr. W.Th.M. Frijhoff,
Erasmus Universiteit, Historische Wetenschappen
Prof. dr. E.R.M. Taverne,
Rijksuniversiteit Groningen, Geschiedenis van Architectuur en Stedebouw
Ir. J.M. Schrijnen,
Dienst Stedebouw en Volkshuisvesting Rotterdam

Deze publicatie is tot stand gekomen dankzij bijdragen van het Stimuleringsfonds voor Architectuur en de TU Delft, Faculteit der Bouwkunde.

Deze publicatie maakt deel uit van het onderzoeksprogramma Stedebouwkunde van de Faculteit der Bouwkunde 1994-1997, deelprogramma Grondslagen en Vernieuwing der Stedebouwkunde.

© Han Meyer, Rotterdam, 1996

Omslagfoto: Paul Martens, Aerocamera, Rotterdam
Tekstverwerking: José van Os, Delft
Eindredactie: Henk Pel, Zeist
Grafische vormgeving: Marjo Starink, Amsterdam
Boekproductie: Trees Vulto dtp en boekverzorging, Schalkwijk
Drukwerk: Haasbeek, Alphen a.d. Rijn

ISBN 90 6224 380 0

Uitgeverij Jan van Arkel, A. Numankade 17, 3572 KP Utrecht,
tel 030 2731 840, fax 030 2733 614

Inhoud

Voorwoord 9

HOOFDSTUK 1
DE 19E EEUWSE HAVENSTAD NAAR DE 21E EEUW 11

1 **De identiteit van de havenstad: de opkomst van 'de culturele factor'** 13
— De moeizame relatie tussen functionele planning en het ontwerp van de stadsvorm 14
— Ruimtelijk ontwerp en culturele betekenis: de harde en de zachte stad 18
— Cultuur: what's in a name? 20
2 **De moderniteit van de havenstad: vormgeven aan de spanning van de openbare ruimte** 20
— De havenstad van intermediair naar spanningsveld tussen internationale en lokale netwerken 25
— Openbare ruimte als ruimte voor stedelijke openbaarheid 28
— Tegenstrijdige betekenissen: cultivering en marginalisering van de moderne havenstad 30
— Verschillende openbare ruimten: gesocialiseerde en getechnocratiseerde openbare ruimte 35
3 **Op weg naar de 21e eeuw: verdwijning of vernieuwing van de openbare ruimte?** 41
— Metropoolvorming en stedelijke herstructurering 41
— Schaalvergroting en technologisering 42
— Schaalverkleining: hergroepering van het culturele, sociale en economische leven 44
— Culturalisering van de stad 44
— Nieuwe sociale domeinen 46
— Nieuwe verwevingen van economische netwerken 46
4 **Herdefiniëring van het publiek domein** 48
— De veranderende relaties tussen steden en hun havens: twee eeuwen, vier steden 53

HOOFDSTUK II
DE ENGELSE HAVENSTAD: LONDEN EN HET WONDER VAN DE DOCKLANDS 63

1 **Tussen individuele woning en regionaal plan** 65
2 **De Docklands als microkosmos van het British Empire** 68
— Londen en de Docklands: 'Two Nations' 72
— De docks als centrale focus 77
3 **De Docklands als splijtzwam van de regionale planning** 80
— Voltooiing van het Greater London Plan 88
— Representatie van de eigen identiteit 89
— Nieuwe perspectieven voor de Theems en de Docklands 92
4 **De nieuwe koers** 93
— Politieke transformaties 93
— Ruimtelijke transformaties: vier stadia van stedebouwkundige planvorming 98
— Eerste stadium: het mislukken van een stedebouwkundig totaalconcept 99
— Tweede stadium: beperking van het stedebouwkundig ontwerp tot het schaalniveau van de enclave 100
— Derde stadium: de ontwikkeling van een nieuwe centraliteit: Canary Wharf 105
— Vierde stadium: a posteriori stedebouw – naar een nieuwe samenhang 109
5 **Balans: van West End tot East End** 110

HOOFDSTUK III
DE MEDITERRANE HAVENSTAD: BARCELONA EN DE ANDERE MODERNE TRADITIE 113

1 **De pre-moderne havenstad: De oriëntatie van de stad op de zee** 115
— Venetië, Genua, Lissabon 115
— Barcelona als mediterrane havenstad: tussen autonomie en overheersing 121
— De opbloei van Barcelona als autonome mediterrane havenstad: Ramblas en havenfront 124
— De kolonisering van Barcelona: insluiting en uitsluiting 129
2 **Moderniteit in het Middellandse-Zeegebied. Barcelona als een Europese stad aan het water** 131
— Europese, mediterrane en Catalaanse identiteit 131
— Een stedelijk havenfront versus een autonome haven 133
— Uitbreiding van de stad, verdere marginalisering van het waterfront 135
3 **Het onvoltooide project van het modernisme – Ruimtevorm of bebouwingsvorm** 139
4 **Het Barcelonese 'urbanismo'. De herovering van de openbare ruimte** 147
— Het 'urbanismo' en de identiteit van het territorium 148
— Naar een nieuwe functionele en ruimtelijke samenhang 152
— Het vernieuwde waterfront als testcase 153
5 **Balans: de continuïteit van de ruimtelijke organisatie van de stad** 176

HOOFDSTUK IV
DE NOORD-AMERIKAANSE HAVENSTAD: NEW YORK, EEN GRENZELOOS STADSLANDSCHAP 181

1 **De 'pure' moderniteit van de Amerikaanse stad: tussen culturele en economische principes** 183
2 **De moderniteit van de havenstad: Het havengebied van neutrale naar marginale zone** 189
— Een verzoening tussen stad en landschap 194
— Introversie van de stad 202
3 **Modernisme aan de waterkant: De stad opgelost in het landschap** 205
— Highways en de regionalisering van de stad 205
— De New Deal en de creatie van de moderne mens 207
— De stad als architectonisch megaproject 229
4 **Na het modernisme: Cities are fun – Herwaardering van de complexiteit van de 19e-eeuwse stad** 234
— Het waterfront als nieuwe openbare ruimte: op zoek naar een symbiose tussen 19e-eeuwse patronen en 20e-eeuws gebruik 235
— Het waterfront als exclusieve enclave: reconstructie van de 19e-eeuwse stad 252
— Het waterfront als strategische pion: op zoek naar nieuwe ruimtelijke en strategische concepten 260
— Op zoek naar een nieuwe ruimtelijke en functionele samenhang van de stad 272
5 **Balans: fragmentatie of samenhang** 273

HOOFDSTUK V
DE NOORDWEST-EUROPESE HAVENSTAD: ROTTERDAM EN DE DYNAMIEK VAN DE RIVIERENDELTA 281

1 **De stad, de haven en de waterkering** 283
— Amsterdam: het informele waterfront 288
— Rotterdam: schaalsprongen in de relatie tussen stad en haven 289
— De openbare ruimte van de Hollandse havenstad 294

2 **De moderne transitohavenstad: op zoek naar een nieuwe symbiose tussen haven en stad** 296
— Het dilemma van Rotterdam: westwaarts of zuidwaarts 298
— Vormgeving van de structuur van de stad 298
— Een nieuw type havenstad: de oriëntatie van de stadsplattegrond op de nieuwe transitohaven 302
— Economie en cultuur – de combinatie van het noodzakelijke met het aangename 304
3 **Modernisme in de havenstad: een dualistische relatie tussen stad en haven** 309
— Op zoek naar een nieuwe relatie tussen stad en rivier 316
— Structurering van de stad zonder vormgeving: de formele neutraliteit van het Basisplan 318
— Twee dualismen in de relatie tussen stad en rivier 323
— De mythe van de haven in het stadsbeeld 326
4 **Na het modernisme: op zoek naar nieuwe grondslagen voor het ontwerp** 328
— Stadsvernieuwing: hoogtepunt van sociaal-democratische consensus 329
— Het professionele debat: op zoek naar nieuwe concepten voor ruimtelijke samenhang 340
— Het ideaal van de complete stad: de Kop van Zuid als verbeelding van een nieuwe consensus 352
— Nieuwe verbindingen tussen stad en haven 371
— Amsterdam: de continue verwijdering tussen de stad en het IJ 372
5 **Balans: de rusteloze relatie tussen stad en rivier** 376

HOOFDSTUK VI
STAD EN TERRITORIUM: SAMENHANG OF FRAGMENTATIE – SAMENVATTING EN CONCLUSIES 379

Veranderingen en constanten in de relaties tussen stad en territorium 381
— Twee 'stedebouwkundige arrangementen' 381
De actuele opgave: het ontwerpen van nieuwe intermediaire openbare ruimten 387
— Civic culture en stedebouwkundig vakmanschap 390

Summary 393
Noten 399
Verantwoording 415
Literatuur 416
Bronvermelding illustraties 428
Register 430

Voorwoord

Grote infrastructurele werken, zoals interlokale verkeers- en vervoersnetwerken, militaire verdedigingssytemen, waterkeringen, drukken veelal blijvend een stempel op de ruimtelijke structuur en vorm van de stad. Ook als de infrastructuur de oorspronkelijke functie heeft verloren, als ze al lang en breed is afgeschreven, afgedankt of zelfs ontmanteld, zijn er blijvende effecten op de stadsvorm. Of het nu gaat om voormalige landwegen, gesloopte vestingwallen, ontmantelde spoorwegviaducten, gedempte waterwegen of buiten gebruik geraakte dijken, vrijwel altijd laten deze elementen zichtbare sporen achter in de stadsplattegrond. Als de stad een geheugen heeft, dan vormt het erfgoed van afgedankte infrastructurele werken een belangrijk bestanddeel van dat geheugen.

Elk ontwerp voor een nieuwe infrastructuur of voor de reorganisatie van bestaande infrastructuur heeft daardoor een culturele lading, die uiteindelijk verstrekkender is dan de primaire functie, die de aanleiding vormt voor de aanleg ervan.

Dit boek gaat over de vraag in hoeverre en op welke wijze stedebouwkundigen zich rekenschap geven van de culturele betekenis van het ontwerp en herontwerp van infrastructuren, toegespitst op een specifiek type infrastructuur: de zeehavens. Vier typen havensteden staan in dit boek centraal: Londen, Barcelona, New York en Rotterdam. Elk type wordt gekenmerkt door een specifieke ruimtelijke vorm van de relatie tussen stad en haven, en door een specifieke culturele waardering van die vorm.

Aan het proces van onderzoeken en schrijven, dat tot dit boek heeft geleid, heeft niet van meet af een rationele planning ten grondslag gelegen. Het is begonnen ergens in de jaren tachtig, toen ik werkzaam was bij de Gemeente Rotterdam en direct betrokken bij de planontwikkeling voor oude havengebieden. Vanuit deze positie ontstond de behoefte aan een blikverruiming: welke soort plannen, met welke motieven, worden in andere steden en werden in andere tijdsperioden ontwikkeld voor de relatie tussen stad en infrastructuur?

Aanvankelijk resulteerde deze vergelijkende studie, mogelijk gemaakt door een beurs van het toenmalige Ministerie van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur, in een aantal artikelen en essays in verschillende tijdschriften en boeken.
Met de overstap naar de T.U.-Delft ontstond de mogelijkheid de studie uit te werken als onderdeel van het onderzoeksprogramma van de vakgroep Stedebouwkunde. De invalshoek en de vraagstelling zijn in deze periode veranderd, en daardoor ook het karakter van het betoog. Niet meer zozeer de toekomst van de havengebieden staat centraal in dit boek, maar het vakgebied stedebouwkunde zelf is het centrale object van beschouwing. De havengebieden hebben in dit boek de rol van

kapstok gekregen, waaraan een verhaal over het vakgebied kan worden opgehangen. Dit wil niet zeggen dat dit boek alleen bedoeld is voor vakmensen. Integendeel, het gaat om een discussie over het vermogen van de stedebouwkundige discipline om bij ingrijpende ruimtelijke vraagstukken, zoals het ontwerp of herontwerp van grootschalige infrastructuren, de culturele component ervan te onderkennen. Die discussie is van betekenis voor iedereen die geïnteresseerd is in of belang heeft bij de toekomstige ruimtelijke kwaliteit van de grote stad.

Het verloop van deze studie lijkt wel op een tocht met een zeilschip: windstiltes werden afgewisseld door stormvlagen; stromingen, veranderende windrichtingen en zandbanken dwongen herhaaldelijk tot kleinere of grotere koerscorrecties.
Aan deze tocht hebben vele personen bijgedragen, direct of indirect, bewust of onbewust. De meesten staan genoemd bij de verantwoording.

Op deze plaats wil ik de rol van mijn promotoren Jurgen Rosemann en Jan Heeling vermelden. Zij hebben zich niet zozeer bemoeid met de lading van het schip – waarvan overigens veel in de loop der tijd als overtollige ballast overboord is gezet –, maar des te meer met het bepalen van de koers en van de eindbestemming. Het was prettig om regelmatig met hen overleg te kunnen plegen over het vaarplan.

Als de haven eenmaal in zicht is, is het binnenloodsen nog een vak apart. Hieraan hebben Willem Hermans, Loes Verhaart en Anna Vos met hun inhoudelijk commentaar op de concepttekst een belangrijke bijdrage geleverd. Joke Verhaart heeft me met redactionele suggesties geholpen.
Gelukkig was er na alle verraderlijke stromingen en stormen steeds weer de thuishaven om uit te blazen en nieuwe inspiratie op te doen voor het bepalen van de koers. Klaar om te wenden? Reet!

Rotterdam, december 1996

Hoofdstuk 1

De 19e-eeuwse havenstad naar de 21e eeuw







Boven: New York, Hudson Riverfront, 1987.
Midden: Rotterdam, de Kop van Zuid, 1993.
Onder: Londen, West India Docks, 1982.

1 De identiteit van de havenstad: de opkomst van 'de culturele factor'

Nog maar nauwelijks twintig jaar geleden drukte in veel havensteden in Europa en Noord-Amerika het overschot aan ongebruikte, verouderde haventerreinen als een loden last op de schouders van stadsbesturen, planologen en stedebouwkundigen. De teloorgang van de 19e-eeuwse havengebieden maakte iets zichtbaar van een proces dat zich in feite in alle steden van de westerse wereld in de laatste decennia van de 20e eeuw afspeelt. De braakliggende havengebieden behoren tot de meest zichtbare exponenten van de overgang van het industriële naar het post-industriële tijdperk in de westerse wereld, en van de gevolgen van deze overgang voor de ruimtelijke en functionele vorm en structuur van de stad. De verplaatsing van grote delen van de industriële productie naar andere plekken op de aardbol en vooral de opkomst van geheel nieuwe transporttechnologieën zorgden voor een omslag in de positie van industriële centra en overslaghavens in de internationale economische netwerken. De zichtbaarheid van dit proces bestaat uit grote gebieden waarvan de ruimtelijke kenmerken een directe afgeleide vormen van de oorspronkelijke havenfunctie: niet alleen de erfenis van gebouwen – pakhuizen, silo's, vemen en loodsen – maar ook de civieltechnisch infrastructuur van kaden, havens, pieren en dokken leken in een klap volstrekt nutteloos te zijn geworden. En de haveloze aanblik van deze gebieden leek het gehele wel en wee van de havenstad in een neerwaartse spiraal mee te zuigen.

Maar in de loop van de jaren tachtig begonnen overal in West-Europa en Noord-Amerika de steden zich weer op te maken voor een grootse wederopstanding – in de Angelsaksische landen zo mooi *urban renaissance* genoemd –, waarbij uitgerekend havensteden een hoofdrol gingen spelen. Oude havengebieden werden ontdekt als ideale plekken voor de ontwikkeling van nieuwe stedelijke milieus. Het 'stedelijk waterfront' werd een internationale succesformule.

'Waterfront-development' is uitgegroeid tot een specialisme waarop tal van ontwerpers, adviesbureaus, projectontwikkelaars en marketing-deskundigen zich hebben toegelegd. Via internationale waterfront-netwerken houden deskundigen uit de gehele wereld elkaar op de hoogte van de meest recente ontwikkelingen.[1]

Inmiddels, halverwege de jaren negentig, is de euforie enigszins getemperd. Niet alle succesformules bleken bij nader inzien zo succesvol te zijn. Sommige grootscha-

lige waterfront-projecten eindigden in spectaculaire onroerend-goed-debacles.[2] Andere projecten moesten in de loop van de tijd afgeslankt of zelfs ingrijpend gewijzigd worden. In tal van steden is men na vele jaren van intensieve planvorming nog steeds niet verder gekomen dan het papier.[3]

De tijd lijkt rijp om een balans op te maken. Hebben de verschillende 'gerevitaliseerde' havengebieden ook echt iets opgeleverd voor de steden, en heeft de golf van nieuwe plannen een nieuwe, vruchtbare impuls aan de vernieuwing van de stedebouwkunde gegeven?

Bij al die plannen en ontwerpen voor oude havengebieden is sprake van een opvallende nadruk op de *culturele betekenis* die deze gebieden zouden hebben, waaraan een bijzondere kracht wordt toegeschreven en die van groot belang wordt geacht voor de verdere ontwikkeling van de stad. Gedurende de laatste decennia worden alom pogingen ondernomen door stedebouwkundigen om het ruimtelijk ontwerp van stedelijke gebieden los te maken van functionalistische principes en meer aandacht te schenken aan culturele betekenissen van de stadsvorm. 'Culturele identiteit', 'culturele waarde', 'culturele kwaliteit' zijn begrippen waarmee het stedebouwkundig jargon de laatste jaren doordrenkt is geraakt. In korte tijd zijn deze begrippen tot vanzelfsprekende criteria geworden, vaak zonder dat duidelijk is welke inhoud aan deze begrippen toegekend wordt en welke doelen ermee nagestreefd worden. De recente plannen voor stedebouwkundige transformaties van verouderde havengebieden behoren tot de meest spectaculaire exponenten van de opkomst van de 'culturele factor'.

Is die aandacht voor 'culturele kwaliteit' een nieuw verschijnsel dat op geheel nieuwe wijze richting geeft aan de ruimtelijke ontwikkeling van steden en aan de praktijk van het stedebouwkundig ontwerpen, of gaat het meer om oude wijn in nieuwe zakken? En wat betekenen 'culturele kwaliteit' en 'identiteit' eigenlijk; zijn het vast omschreven begrippen of kunnen ze in de loop der tijd en van plaats tot plaats van betekenis veranderen? Dit zijn de vragen die de aanleiding vormden voor een nader onderzoek naar de betekenis van ideeën en opvattingen over cultuur en identiteit voor de transformaties van oude havengebieden. In dit eerste hoofdstuk zullen deze vragen nader toegelicht en omschreven worden.

DE MOEIZAME RELATIE TUSSEN FUNCTIONELE PLANNING EN HET ONTWERP VAN DE STADSVORM

De concepten van de 20e-eeuwse stedebouwkundige ontwerppraktijk zijn in belangrijke mate gestoeld op wat 'wetenschappelijke stedebouwkunde' genoemd werd; deze bestond uit een nauw samengaan van onderzoek, planning en ontwerp, en een streven naar een directe relatie tussen een planmatig bepaalde functionele ontwikkeling en ruimtelijke ontwikkeling van de stad. In de 19e eeuw werd de ruimtelijke vorm van de stad veelal gekenmerkt door een universeel karakter, waardoor verschillende functies en gebruikspatronen tot stand konden komen. Hiertegenover werd het, sterk met de socialistische beweging gelieerde *functionalisme* of *modernisme*[4] van de 20e eeuw geafficheerd als de ruimtelijke exponent van de nieuwe, moderne, op rationele grondslag, planmatig ontwikkelde maatschappij.

De gerevitaliseerde haven: Baltimore, Inner Harbor 1990.



Het interessante van de recente ontwikkeling van 19e-eeuwse havengebieden is dat hier helder de aftakeling van het functionalisme in de stedebouw is te zien en tegelijk de opkomst van het zoeken naar nieuwe grondslagen voor stedebouwkundige planvorming en ontwerpen. Al vanaf de jaren zestig wordt in tal van Amerikaanse en Europese steden duidelijk dat de oude, grotendeels uit de 19e eeuw daterende havengebieden hun beste tijd gehad hebben. De eerste plannen voor hergebruik en herinrichting van deze gebieden stoelden veelal nog op de functionalistische traditie: in de nieuwe voorstellen gingen ingrijpende *functieveranderingen* van deze gebieden gepaard met ingrijpende *vormveranderingen:* havenbekkens, kaden, pakhuizen, kortom de hele infrastructuur voor de havenactiviteiten had zijn functie verloren en kon dus ontmanteld worden.

De eerste generatie plannen in de jaren zestig en zeventig voor oude havengebieden voorzag dan ook in het dempen van de havens, de sloop van pieren, kaden en pakhuizen, en in het aanbrengen van een totaal nieuwe ruimtelijke vorm en structuur. Kortom, de moderne stedebouw van de 20e eeuw stond op het punt alsnog definitief af te rekenen met deze grootschalige erfenis van de 19e eeuw.

Maar erg ver is het niet gekomen met die afrekening. Want parallel aan de beëindiging van de sterke positie van het sociaal-democratische gedachtengoed en van de brede consensus over economische en sociale planning, is in de loop van de jaren zeventig en vooral tachtig en negentig ook een einde gekomen aan de overheersende positie van het functionalisme in de stedebouw. In die periode zijn de voormalige 19e-eeuwse havengebieden nog sterker in de belangstelling gekomen, maar nu niet meer louter om de ruimtelijke vorm en structuur van die gebieden aan te passen aan nieuwe stedelijke functies die daar gepland zijn.

Er is iets veranderd in de relatie tussen functionele planning, ruimtelijk ontwerp en culturele betekenis.

Een belangrijke aanleiding tot dit boek wordt gevormd door de herontwikkeling van de oude havengebieden in de stad die in de tweede helft van de 20e eeuw uitgroeide tot de stad met de grootste haven ter wereld én tot het paradigma van de



Rotterdam functionele stad. Het stadscentrum gezien vanuit het noorden, ca. 1960.

moderne, functionele stad: Rotterdam. Als in geen andere stad vormde het functionalisme de grondslag voor de stedebouwkundige ontwikkeling van Rotterdam in de naoorlogse decennia. De wederopbouw van Rotterdam in de jaren vijftig en zestig vormde een voorbeeld voor zowel de Europese als de Amerikaanse stedebouw en werd bijvoorbeeld door de Amerikaanse stedebouwkundige Edmund Bacon geroemd vanwege de zorgvuldige wijze waarop 'the needs of human sensibilities were taken into account'.[5]

Maar eind jaren zestig, toen de eerste resultaten van het functionalistische stadsconcept zichtbaar werden, werden ook de eerste twijfels en kritieken openlijk geuit, zowel door 'leken' als door architecten en stedebouwkundigen. De nieuwe stedelijke ruimten en ensembles, waarvan de vorm vooral afgestemd was op de primaire functies, werden bekritiseerd omdat ze juist geen kader schiepen voor 'human sensibilities'.[6]

Het functionalisme was niet alleen in Rotterdam, maar in de gehele internationale vakwereld aan het wankelen gebracht en zou in de loop van de jaren zeventig en tachtig zijn dominante positie in de stedebouwkundige praktijk en theorievorming verliezen. Wat kwam ervoor in de plaats?

In het debat over de heroriëntatie van de grondslagen van het stedebouwkundig ontwerpen werd een belangrijke positie ingenomen door nieuwe conceptuele benaderingen die in Zuid-Europese en Angelsaksische landen waren ontwikkeld: een stedebouwkundige benadering die zich met betitelingen als '*projet urbain*' en 'urban design' uitdrukkelijk distantieerde van de functionalistische concepten. Eind jaren zeventig werd, geïnspireerd door deze ontwikkelingen, in Nederland de term '*stadsontwerp*' geïntroduceerd.[7]

Hoewel er belangrijke verschillen bestaan tussen de diverse nieuwe concepties (wélke verschillen er zijn, daarover gaat dit boek), is het gemeenschappelijke kenmerk dat gezocht werd naar een grondslag voor het stedebouwkundig ontwerp die niet louter een afgeleide is en afhankelijk van een specifieke functie. De gemeenschappelijke stelling die werd ingenomen is dat stedebouwkundige vormen en structuren een eigen, culturele betekenis kunnen krijgen, die niet wezenlijk hoeft te veranderen als het gebruik van de stad verandert. *Stadsontwerp* kan beschouwd worden als een verzamelnaam voor de pogingen om nieuwe grondslagen voor het ontwerp van de ruimtelijke structuur van de stad te definiëren, waarbij de primaire functie van de stedelijke ruimte niet meer het vanzelfsprekende uitgangspunt vormt.

De ontwikkeling van de ruimtelijke vorm en structuur van de stad kan beschouwd worden als een relatief autonome ontwikkeling, die zijn eigen tempo en dynamiek heeft. Deze belangstelling voor de autonomie van de vorm van de stad werd ondersteund door de belangstelling die tegelijkertijd in andere wetenschappelijke disciplines was ontstaan voor de ongelijktijdigheid en complexiteit van verschillende, ogenschijnlijk samenhangende processen. Vooral de nieuwe inbreng in de historische wetenschappen door de Franse Annales-school, met Fernand Braudel als belangrijkste leermeester, had een grote invloed. Zijn ook in het Nederlands vertaalde standaardwerk *Beschaving, economie en kapitalisme* maakt een onderscheid tussen verschillende 'lagen' in de geschiedenis die elk een eigen dynamiek, een eigen tijdsdimensie hebben, en een eigen rol vervullen in de cultuur van het alledaagse leven in een bepaalde regio. De geschiedenis van de dagelijkse rituelen van een bevolking (het dagritme, de eet- en drinkgewoonten, de familiecultuur) is een geschiedenis met een veel trager verloop (een 'longue durée') dan bijvoorbeeld de geschiedenis van de productietechnieken of die van de politieke en militaire verhoudingen.[8]

Zo vormde ook de ontdekking dat er in de stad hardnekkige vormen en structuren kunnen blijven voortbestaan – ondanks de opeenvolging van uiteenlopende bewindvoerders, plannenmakers en gebruikers die steeds weer iets anders met die stad willen – een ondersteuning van de theorie dat ook de stadsvorm een eigen geschiedenis van de 'longue durée' kent. Deze ontdekking vormde een belangrijke legitimatie voor de stelling dat het *ontwerp* van de stadsvorm een zelfstandige discipline is, die een specifieke deskundigheid vereist, die kan leiden tot inzicht in het krachtenveld dat van invloed is op de ontwikkeling van de stadsvorm. In plaats van de grote aandacht van de functionalistische stedebouw voor economische en sociale doelstellingen (die beschouwd kunnen worden als aspecten van een 'snelle tijd', gebonden aan specifieke historische periodes van relatief korte duur), richtte het stadsontwerp zich op de productiefactoren van de stadsvorm die tot de geschiedenis van de lange duur gerekend kunnen worden: de topografische bewerking van de geomorfologische ondergrond van de stad en de culturele betekenisgeving van ste-

debouwkundige structuren en elementen. Kort gezegd: in plaats van het stedebouwkundig ontwerp in de eerste plaats te richten op actuele economische en sociale doelstellingen, ontstond een zoektocht naar nieuwe legitimaties en grondslagen voor het stedebouwkundig ontwerp.

RUIMTELIJK ONTWERP EN CULTURELE BETEKENIS: DE HARDE EN DE ZACHTE STAD

In David Harvey's *The Condition of Postmodernity*[9] wordt het in 1974 verschenen boek van Jonathan Raban *Soft City*[10] gepresenteerd als een ijkpunt voor de beëindiging van de dominantie van de functionalistische stedebouw en van het begin van een nieuwe, 'postmoderne' visie op de stad. Het bijzondere van Raban's boek is, aldus Harvey, niet zozeer dat het stelling neemt tegen de pretenties van de functionalistische stedebouw. Dat gebeurde tien jaar eerder al, met name met Jane Jacobs' *The Death and Life of Great American Cities*. Het bijzondere van het boek van Raban is dat het niet zozeer een kritiek is op de aspiraties van het functionalisme vanuit een angst voor de gevolgen ervan, als wel een ontzenuwing van die aspiraties vanuit de visie dat het eenvoudigweg onmogelijk is het stedelijk leven met rationele planningsmodellen te beheersen. Want belangrijker dan de 'hard city', de materiële stad, is de 'soft city': 'The city as we imagine it, the soft city of illusion, myth, aspiration, nightmare, is as real, maybe more real, than the hard city one can locate in maps and statistics, in monographs on urban sociology and demography and architecture.'[11]

Raban's *Soft City* is een lofzang op 'de stad als een encyclopedie', waar in elke plek, elke vorm, elk bouwwerk veel meer betekenissen en verwijzingen liggen opgeslagen dan in kaartbeelden of statistieken kan worden vastgelegd. In deze stedelijke encyclopedie is elke poging om een rationele ordening aan te brengen, en elke poging om de veelheid van betekenissen en verwijzingen te vervangen door één nieuwe betekenislaag, tot mislukken gedoemd. De complexiteit van het stedelijk leven laat zich niet vangen in rationele modellen, is Raban's boodschap.

Het doet er niet zo gek veel toe of Harvey gelijk heeft met zijn stelling dat het nu juist *Soft City* van Raban is dat de omslag markeert in het denken over de stad en de stedebouw. Hij had even goed of wellicht nog beter het boek *De onzichtbare steden* van Italo Calvino kunnen noemen, gepubliceerd in 1972 en in het Engels vertaald in 1974, hetzelfde jaar waarin *Soft City* verscheen.[12]

In de titel is dezelfde soort boodschap verwerkt als in Raban's boek: niet zozeer datgene wat direct zichtbaar is in de stad, maar juist het onzichtbare domein van betekenissen, vormt de werkelijkheid van het stedelijk leven.

Meer nog dan *Soft City* is *De onzichtbare steden* in de jaren zeventig en tachtig uitgegroeid tot een bestseller, een *cultboek* in de wereld van architecten en stedebouwkundigen, en waarschijnlijk het meest geciteerde literaire boek in toelichtingen en beschrijvingen van recente stedebouwkundige plannen.[13]

Waar het om gaat is dat beide boeken exponenten zijn van een nieuwe wijze van denken over de stad en de stedebouw, een wijze die, na het modernisme van de functionalistische stedebouw, *postmodern* genoemd zou kunnen worden,[14] waarin

begrippen als *culturele identiteit* en *cultuurwaarde* van de stad centraal staan: gedoeld wordt op de impliciete culturele, mentale betekenissen van stedelijke vormen, structuren en functies.

Deze herwaardering van de culturele betekenis van de stadsvorm is in Nederland inmiddels op zowel gemeentelijk als nationaal niveau zelfs onderwerp van politiek beleid geworden.[15]

Dit doet de vraag rijzen welke doelen eigenlijk nagestreefd worden met de nieuwe aandacht voor cultuur en identiteit.

Identiteit is vanaf de jaren tachtig een veel gebezigde term in verschillende gebieden van het maatschappelijk leven: niet alleen in de stedebouw en de architectuur, maar ook in de taalwetenschappen, de historische wetenschappen, de sociale wetenschappen, in discussies over politieke en staatkundige hervormingen, enzovoort. Aanvankelijk hebben al die discussies over identiteit een zelfde oorsprong: ze komen voort uit angst voor of bezorgdheid over het verlies van bepaalde aspecten in het maatschappelijk leven als gevolg van nieuwe ontwikkelingen als schaalvergroting, internationalisering, nieuwe technologische mogelijkheden. Identiteit leek in eerste instantie vooral een begrip dat in dienst stond van de bescherming van bestaande, karakteristiek geachte aspecten van een groep of een situatie, of zelfs van herstel van een vermeende historische situatie, tegen de ondermijnende gevolgen van moderniseringsprocessen.[16] Vooralsnog is deze nieuwe aandacht niet vrij van controverses. Want hoe kan bepaald worden wat *de* cultuur en *de* identiteit van een stad is?

Bij het veelvuldige, modieuze gebruik van het begrip identiteit, als een niet nader toegelicht motief, zijn inmiddels talrijke kanttekeningen geplaatst.

In het gedicht 'Netschrift' vergelijkt Octavio Paz het verlangen naar identiteit met het mengen van gemalen glas door het voedsel van honden: het wordt van buitenaf ingebracht en leidt ertoe dat de betrokkenen langzaam maar zeker van binnenuit verscheurd raken.[17]

Misschien wat minder radicaal is de opvatting over identiteit die de laatste jaren opgeld doet, namelijk dat er wel gesproken kan worden van een 'identiteit' van groepen, naties, steden of locaties, maar dat het *niet als een homogeen noch als een statisch begrip* kan worden gezien.[18] Een bepaald besef van identiteit van een plek of een groep wordt niet altijd in dezelfde mate gedeeld door alle bewoners van de plek of leden van de groep. Bovendien is het mogelijk dat niet alleen de groep of de plek van karakter verandert, maar dat ook het identiteits*besef* van mensen verandert. In de huidige retoriek over identiteit worden identiteit en identiteitsbesef of identiteitsgevoel vaak door elkaar gehaald. Waar gesproken wordt over identiteit, wordt vaak identiteitsbesef of -gevoel bedoeld.[19]

De haken en ogen aan het identiteitsbegrip zijn kort en bondig door Adriaan van der Staay als volgt samengevat: 'Het [culturele] eigenheidsbegrip – de identiteitsgedachte – belemmert ons de werkelijkheid te zien als een dynamisch proces van actoren en elementen, dat juist heel gevarieerd is en daaraan zijn betekenis ontleent.'[20]

Kortom, de 'culturele' criteria die in de plaats zijn gekomen van 'functionele' criteria als grondslag voor het stadsontwerp zijn heel wat minder vanzelfsprekend en eenduidig dan vaak verondersteld wordt. Er is eerder sprake van een grootscheepse spraakverwarring dan van een nieuwe consensus over de gewenste vernieuwing van de stedebouwkunde.

De pleidooien voor de realisering van 'culturele kwaliteit' in de oude havengebieden doen twee vragen rijzen: wat is cultuur, en wat zou in de oude havengebieden in cultureel opzicht van belang kunnen zijn als een grondslag voor stedebouwkundige ontwerpen voor deze gebieden?

Van 'cultuur' zijn talloze definities in omloop. Twee uiteenlopende definities zijn die van De Jong en van de *Winkler Prins*. De Jong omschrijft cultuur als 'de verzameling onuitgesproken vooronderstellingen bij communicatie',[21] terwijl de omschrijving van de *Winkler Prins* luidt: 'Cultuur is het geheel van menselijke prestaties, die gericht zijn op zin- en betekenisgeving.'[22] Er is een belangrijk verschil tussen beide definities: In de eerste omschrijving ligt een nadruk op de vanzelfsprekendheid, wellicht zelfs het onbewuste van cultuur, en lijkt cultuur een statisch begrip te zijn (vooronderstellingen kunnen moeilijk wijzigen als ze nooit uitgesproken worden). In de andere omschrijving ligt de nadruk op actieve, bewuste en doelgerichte handelingen. Cultuur is met deze definitie een meer dynamisch begrip, aangezien bewuste en doelgerichte handelingen op verandering gericht kunnen zijn.

Deze verschillen in definities geven al aan dat het een hachelijke zaak is om te pogen één allesomvattende, sluitende definitie van het begrip 'cultuur' te geven. Beide definities kunnen van toepassing zijn: wat als 'cultuur' en 'cultureel' wordt beschouwd kan in de loop der tijd wijzigen, terwijl bovendien tegelijkertijd verschillende soorten cultuurbegrippen naast elkaar kunnen bestaan. Er kan sprake zijn van een officiële cultuur, die bestaat uit de gewoontes en ambities van een maatschappelijke elite, en van informele culturen, die voor grote delen van de bevolking van belang kunnen zijn voor de zingeving van het dagelijks leven, maar door de elite niet als 'echte cultuur' erkend worden.

Het gaat in dit verhaal er dan ook niet om te vertrekken vanuit een van tevoren vastgestelde definitie van cultuur; het gaat er juist om te onderzoeken wát in de praktijk van de ruimtelijke vormgeving als 'cultuur' en 'cultureel' wordt beschouwd.

2 De moderniteit van de havenstad: vormgeven aan de spanning van de openbare ruimte

De havengebieden die nu als verouderd zijn afgeschreven, zijn grotendeels aangelegd in een periode die de moderne tijd inluidde. Met de introductie van de stoommachine, de opkomst van de industriële revolutie en van nieuwe transportmiddelen als stoomboot en spoorweg, de opkomst van het Verlichtingsdenken, het ontstaan van nieuwe staatsvormen en vooral, als kern van dit alles, de opkomst van de moderne handelseconomie ontstond in de loop van de 19e eeuw ook het fenomeen van de 'moderne stad'. Steden slechtten hun wallen en dempten hun grachten, terwijl industrialisatie en massale immigratie de voormalige beperkingen op productie, handel en bevolkingsomvang radicaal openbraken.[23]

De moderne tijd is geen eenduidig historisch continuüm, maar bestaat uit verschillende fasen of periodes die soms schoksgewijs, soms vloeiend elkaar opvolgen.

Volgens de zogenaamde lange-golf-theorie van de econoom Kondratieff kan de gehele periode van de 19e en 20e eeuw in *vijf fasen* worden verdeeld:[24]
– 1782-1845: de *energierevolutie*, nieuwe steden ontstaan en er is sprake van een verzelfstandiging van de economische functies;
– 1846-1892: het *infrastructuurtijdperk*, de gegroeide en ontstane stedelijke structuur wordt opgenomen in een zich ontwikkelend regionaal en nationaal stedelijk systeem;
– 1893-1948: *(auto)mobiliteitstoename*, naast een versterking en concentratie van economische activiteiten wordt de basis gelegd voor de stadsgewestvorming;
– 1949-1998: de *mondialisering en internationalisering van de industrie* doet zijn intrede en daarmee het kantoortijdperk;
– 1998-2048: *toenemende vervlechting*, in het informatietijdperk worden *netwerken* steeds belangrijker waarbij tevens de structuur van de netwerken verandert.

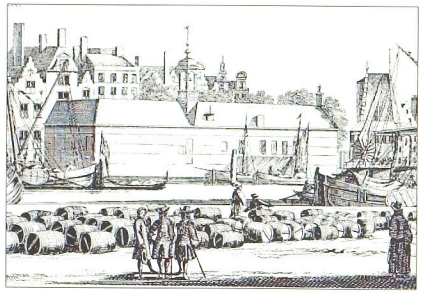
De overgangen tussen deze fasen vallen goeddeels samen met transformatieprocessen in de havensteden en met veranderingen in de relaties tussen steden en hun havens. De tweede fase, het infrastructuurtijdperk, vormt de ontstaansperiode van de transitohavens. In het overwegend gesloten systeem van de pre-moderne havenstad vormde de haven de eindbestemming van de transportroute en was de haveninfrastructuur binnen de beslotenheid van de stad georganiseerd. Dit systeem maakte plaats voor een systeem van maximale openheid, waarbij de haven een schakel werd in een langere transportketen, en om die reden een veelal lineaire organisatievorm kreeg. De haven werd niet meer *in* maar *naast* de bestaande stad aangelegd.

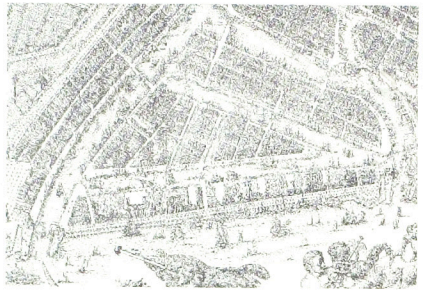
In de eerste plaats dwong deze ontwikkeling tot een herdefiniëring van de relatie tussen het netwerk van openbare ruimten in de bestaande stad en de nieuwe grootschalige infrastructuur. De nieuwe waardering van het landschap speelde hierbij een belangrijke rol: de nieuwe infrastructuur van de transitohaven werd aangelegd in het tot dusver ongerepte landschap buiten de bestaande stad, en dwong alleen al om die reden tot een herdefiniëring van de relatie tussen stad, landschap en infrastructuur.

Terwijl in de pre-moderne periode nog een scherp onderscheid bestond tussen stad en landschap, waarbij de haveninfrastructuur tot het domein van de stad behoorde, ontstond in de 19e eeuw het verstedelijkte landschap.

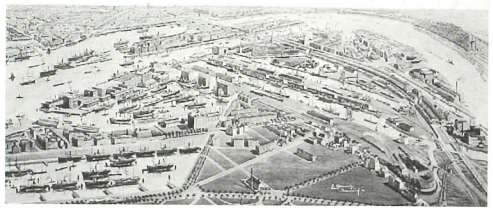
De derde periode van de (auto)mobiliteitstoename valt samen met de uitbouw van de transitohavens tot industriële complexen. Voor veel havensteden betekende de verdwijning van de functie als stapelplaats van de haven en de dominantie van de transitofunctie, dat de haven nauwelijks een meerwaarde voor de stad opleverde. Het stimuleren van verwerkingsindustrieën, gericht op verwerking van goederen die in de haven werden doorgevoerd, leverde een extra economisch rendement op. De nieuwe industriële complexen kwamen veelal nog verder buiten de stad te liggen. In veel gevallen werd beleidsmatig en ruimtelijk een sterk onderscheid aangebracht tussen het industriële havenlandschap en het stedelijk landschap.

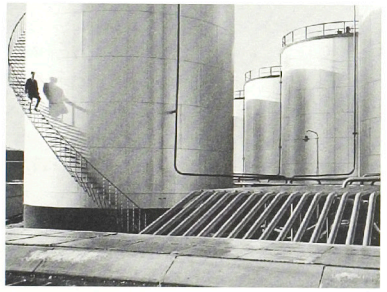
Gedurende de vierde en vijfde periode is er sprake van een toenemende hiërar-











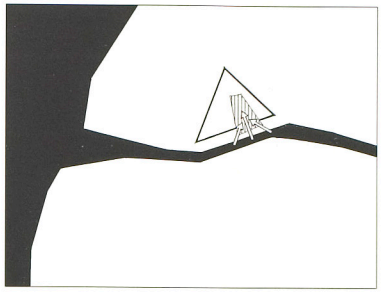




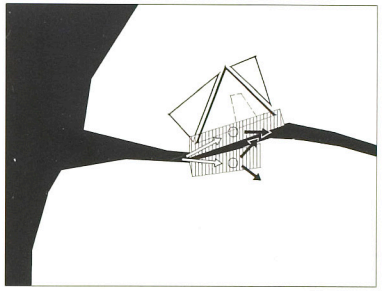


Organisatie van de havenstad.

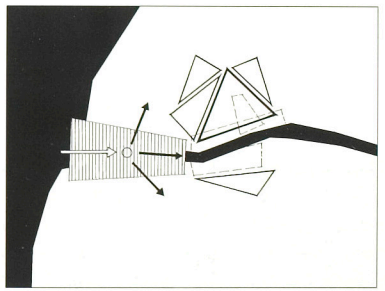
Stadsbeeld van de havenstad.



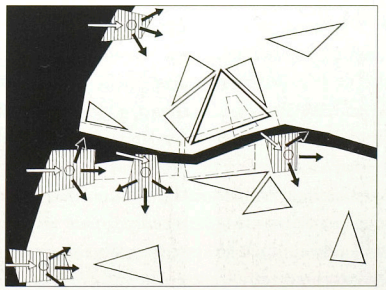
– De stapelplaatshaven: de haven in de omsloten stad. Goederen worden in de stad opgeslagen en verhandeld. De kade is tegelijk openbare straat. Tot het midden van de 19e eeuw.



– De transitohaven: de haven naast de open stad. De goederenstroom passeert de stad. De scheiding van stad en haven is begonnen. Vanaf eind 19e eeuw.



– De industriële haven naast de functionele stad, beide als autonome fenomenen. Goederen worden verwerkt in het havengebied. Vanaf midden 20e eeuw.



– De distributiehaven en de netwerkstad. De haven wordt weer ontdekt door de stad als onderdeel van het stedelijk landschap; de stad wordt weer ontdekt door de haven als potentieel zenuwcentrum van logistieke organisatie en telecommunicatie.

Structuur van de havenstad.

chie en taakverdeling tussen havensteden onderling, waarbij de grotere havens zich ontwikkelen als 'mainports', dat wil zeggen als de belangrijkste havens van grote delen van de continenten, van waaruit de goederen verder gedistribueerd worden. De distributiehaven heeft niet meer het lineaire karakter van de transitohaven, maar bestaat uit verschillende gespecialiseerde distributieknooppunten die tezamen een netwerk vormen.

De stad heeft haar compacte vorm en de gerichtheid op het historische centrum verloren en heeft ook het aanzien van een netwerk gekregen, waarvan een groot aantal onderdelen hun kwaliteit vooral aan een specifieke relatie met het landschap ontlenen. Zowel de stad als de haven hebben geen eenduidige vorm meer; beide zijn verdeeld in gespecialiseerde fragmenten die over het territorium van het oorspronkelijke landschap zijn verspreid. Zowel haven als stad gaan een nieuwe relatie met elkaar en met het landschap aan: tezamen vormen zij een stadslandschap.

Deze nieuwe ontwikkeling vertoont overeenkomsten met de situatie waarin steden in de 19e eeuw verkeerden: ingrijpende ontwikkelingen met een niet te voorziene omvang en effecten. Tegelijk komen ook dezelfde gebieden weer in beeld die in de 19e eeuw de steden verbonden met de nieuwe transportnetwerken: de oude havengebieden. De oude havengebieden nemen een strategische positie in als onderdeel van het nieuwe stadslandschap, als een schakel voor het realiseren van een nieuwe relatie tussen residentiële functie en verkeersfunctie, tussen stedelijk netwerk en mondiaal netwerk.

Deze fasen, met de verschillende verschijningsvormen van de havensteden in de 19e en 20e eeuw, blijkt wonderwel parallel te lopen met de veranderingen die plaatsvinden in de ontwikkeling van de stedebouwkunde als discipline. Het ontstaan van de stedebouwkunde als een discipline en de ontwikkeling van stedebouwkundige planvorming, inclusief de planvorming voor een nieuw type transitohavens, vindt vooral plaats in de tweede fase (tweede helft 19e eeuw). De opkomst en dominantie van de moderne, functionalistische stedebouw valt voornamelijk samen met de derde fase (eerste helft 20e eeuw), waarin de uitbouw van de industriële havenlandschappen plaatsvindt. In de vierde fase, met de opkomst van de distributiehavens en de stedelijke netwerken, is sprake van een overgangssituatie: de langzame teloorgang van de functionalistische stedebouw en de zoektocht naar nieuwe methoden van stedebouwkundige planvorming.

Kenmerkend voor de stedelijke ontwikkeling in deze drie fasen, waarin ze essentieel verschilt van de stedelijke ontwikkeling in de tijd vóór 1850, is het ontstaan van een *spanningsveld* dat in de ontwikkeling van havengebieden vanaf de tweede helft van de 19e eeuw uitdrukkelijk naar voren komt: de verdwijning van de havenkade als intermediair tussen het internationale en het lokale schaalniveau, en de ontwikkeling van de stad en met name van de havenstad als een permanente bron van spanningen tussen twee verschillende ruimtelijke systemen, die functioneren op twee extreem verschillende schaalniveaus.

DE HAVENSTAD VAN INTERMEDIAIR NAAR SPANNINGSVELD TUSSEN INTERNATIONALE EN LOKALE NETWERKEN

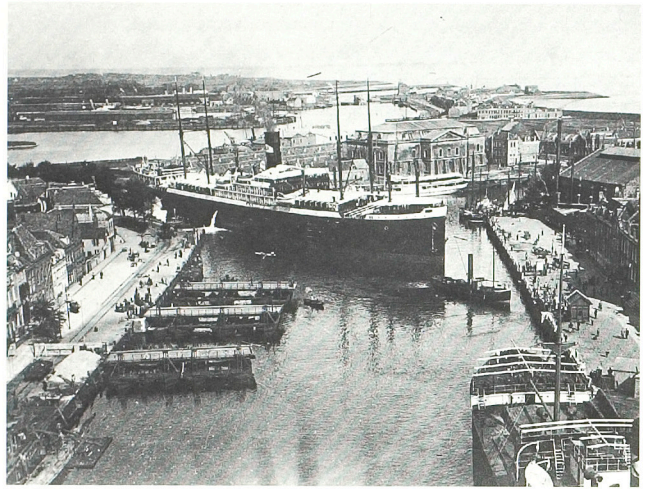
De aanleg van grootschalige havengebieden in de 19e eeuw vertegenwoordigde op extreme wijze de verandering van de stad van een gesloten naar een modern, open systeem. Van oudsher vormde de haven het gebied waar het netwerk van de stad geconfronteerd wordt met het netwerk van het internationaal transport. Tot de 19e eeuw werd dit knooppunt van de haven in veel opzichten gecontroleerd en beheerst door de stad, om militaire en politieke redenen. Met het wegvallen van de militaire noodzaak van een ruimtelijke begrenzing aan de stad, en de gelijktijdige industriële en transportrevolutie, werden de nieuwe 19e-eeuwse havens bij uitstek gebieden die de stad moesten verbinden met nieuwe, wereldwijde transportnetwerken. Veelal betrof het gebieden die voor de 19e eeuw het territorium van vestingwerken vormden, die de stad moesten *afschermen* tegen de dreiging van de buitenwereld. In de 19e eeuw werden ze getransformeerd tot het territorium van moderne transportaccommodaties, die de stad juist moesten *openen* voor de buitenwereld.

Havengebieden werden het raakpunt van extreem verschillende netwerken: het werden gebieden waar het internationale scheepvaartverkeer geconfronteerd werd met de lokale netwerken van de stad.

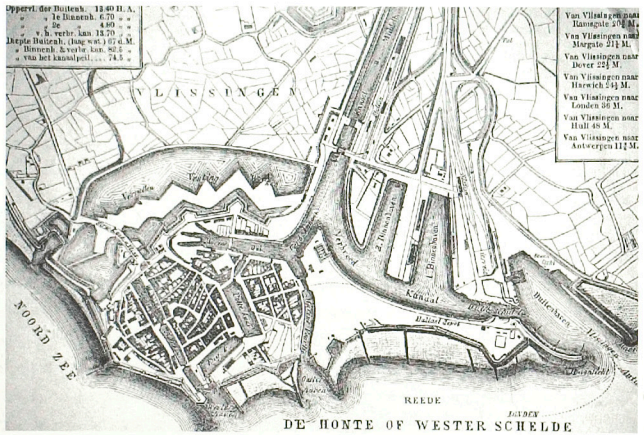
In de 'pre-moderne' havensteden was er wat dat betreft al een eeuwenoude traditie. In de Hollandse havensteden hadden de kaden in eerste instantie een functie ten behoeve van het aanleggen, laden en lossen van de schepen die de wereldzeeën bevoeren, en waren als zodanig onderdeel van een wereldwijd infrastructureel netwerk. Maar tegelijk werden aan deze kaden woonhuizen en andere stedelijke voorzieningen gebouwd, ze werden gebruikt als stedelijke verkeersroutes en als wandelpromenades, ze maakten onlosmakelijk onderdeel uit van het stedelijk stratennetwerk. De havenkade functioneerde als een *intermediair* systeem, dat twee verschillende netwerken die op twee extreem verschillende schaalniveaus functioneerden – namelijk internationale en lokale netwerken – met elkaar vervlocht. Deze vervlechting vond plaats in een situatie waarin sprake was van een handelseconomie die geregeerd werd door een stedelijke koopmanselite. Hoewel de 17e-eeuwse elites in de verschillende havensteden zeer verschillend van structuur en aard waren,[25] was het gemeenschappelijk kenmerk dat ze zowel vervlochten waren met het reilen en zeilen van de stad en alle belangrijke bestuursfuncties in handen hadden, als het grootste deel van de internationale handel van en naar de stad controleerden. De kade als een vervlechting van een stedelijk en internationaal netwerk vormde een directe ruimtelijke neerslag van de vervlechting van de stedelijke sociaal-economische verhoudingen met de internationale handel. De belangrijkste handelskaden waren tegelijk de belangrijkste centra van het openbaar stadsleven, waar de belangrijkste instituties van het stedelijk bestuur, de handel en de kerk waren gevestigd. Dat gold zeker voor de belangrijkste zeegrootmachten in de 16e en 17e eeuw: voor Venetië met de Riva degli Schiavioni en het aansluitende Piazza San Marco, voor Genua met het Piazza Caricamento, voor Amsterdam met het Damrak en aansluitend de Dam.

De opkomst van de nieuwe handelseconomie met de nieuwe transporttechnologie in de 19e eeuw betekende echter een fundamentele verandering van de positie en betekenis van de steden in hun ruimere context.

Vlissingen, ca. 1900. Het handhaven van de bestaande verweving van stad en haven werd vanwege de toenemende afmetingen van de schepen steeds moeilijker.

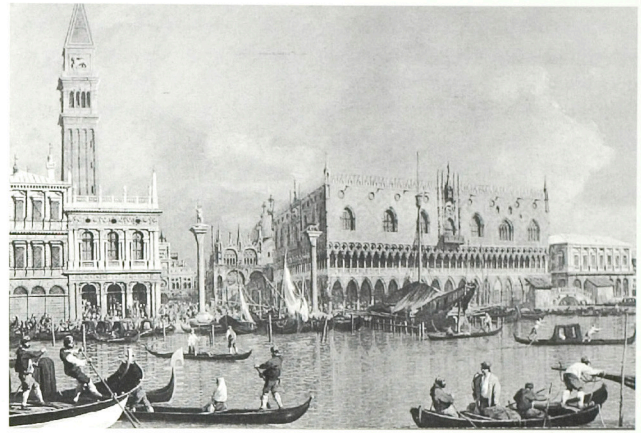


Vlissingen, de transformatie van de vestingwerken in havenwerken. Fragment, ca. 1870.



Ten eerste was er sprake van het ontstaan van nieuwe transportnetwerken, die vooral gericht waren op het vervoer van grondstoffen en producten tussen de nieuwe industriële centra. Dit deed de behoefte aan een nieuw type haven ontstaan, die niet meer als *centrum* van internationale handel zou fungeren, maar voornamelijk als *overslagplaats* in een transportketen. De traditionele verwevenheid van internationale infrastructuur en stedelijk weefsel voldeed in dit kader geheel niet meer. De snel groeiende afmetingen van de moderne stoomschepen, de gewenste aansluitingen op spoorwegemplacementen en de veranderde aard van de havenactiviteiten (van opslag en verhandeling van goederen naar zo snel mogelijke overslag en doorvoer ervan), vormden nieuwe condities die een nieuw haventype nodig maakten.

Maar de veranderende economische context van de steden betekende nog meer,



Venetië, Riva degli Schiavioni, geschilderd door Canaletto, 18e eeuw.



Amsterdam, het Damrak en de Dam, met het stadhuis en de Waag. Op de voorgrond de vismarkt. 1797, anoniem.

namelijk de verdwijning van de nauwe band tussen de gevestigde stedelijke handelselite en de nieuwe transporteconomie. Ook dit maakte een voortzetting van de traditionele verwevenheid tussen stad en haven tot een anachronisme.

De relatie tussen de grootschalige, internationale verkeersinfrastructuur en het stedelijk netwerk nam vanaf het ontstaan van de nieuwe transporteconomie fundamenteel andere vormen aan. Dat neemt niet weg dat wel degelijk nagedacht werd over en geëxperimenteerd met nieuwe stedebouwkundige concepten ten aanzien van de relatie tussen stad en haven. Dat experimenteren ging niet helemaal in het wilde weg: het structureren en vormgeven van de grote ruimtelijke transformaties van de 19e eeuw is grotendeels het werk van nieuwe instellingen die dan ontstaan: de gemeentelijke diensten voor openbare werken, die de stedebouwkundige plan-

vorming voor deze transformaties regelen. Het ontwikkelen van nieuwe relaties tussen grootschalige transportnetwerken en lokale netwerken, werd een belangrijke doelstelling van de nieuwe diensten. Twee aspecten stonden aanvankelijk centraal in het werk van deze diensten: het vastleggen van de stadskaart, waarin netwerken van verschillende schaalniveaus zijn vastgelegd, en het vormgeven en inrichten van die netwerken zelf, ofte wel het openbaar gebied. In verschillende mate werden daar in de loop der tijd nog twee taken aan toegevoegd: het reguleren van de bebouwing en het reguleren van de ruimtelijk-functionele organisatie van de stad.[26]

OPENBARE RUIMTE ALS RUIMTE VOOR STEDELIJKE OPENBAARHEID

Het ontstaan van het spanningsveld tussen verschillende ruimtelijke systemen geldt niet exclusief voor havengebieden, maar is een algemeen kenmerk van de moderne stad, die verbonden is met de nieuwe status van de openbare ruimte.

Het strikte onderscheid tussen openbaar en privé werd in de 19e eeuw de belangrijkste formele en juridische grondslag van de nieuwe liberale en republikeinse staatsvormen die in die periode ontstonden.

Het onderscheid tussen openbaar en privé werd tevens de belangrijkste grondslag voor de praktijk van de moderne stedebouw: de gemeentelijke diensten van openbare werken kregen als belangrijkste taak de zorg voor het ontwerp, de uitvoering en het beheer van de strikt openbare ruimte, en het opstellen van regels en voorwaarden aan het private domein (het gebruik van de terreinen die particulier eigendom waren) die in het belang van de openbare zaak werden geacht.

Welke functie vervulde de nieuwe openbare ruimte van de moderne tijd? In *Parade der passanten* onderscheidt Jan Oosterman vijf verschillende historische verschijningsvormen van openbaarheid die elk in een bepaalde periode van de geschiedenis van de stedelijke samenleving een dominante betekenis hebben gekregen: openbare ruimte als heilige ruimte, als veilige ruimte, als democratische ruimte, als handelsruimte, als heterogene verkeersruimte.[27] De nieuwe dimensie van de moderne tijd is echter dat de openbare ruimte al die verschillende functies tegelijk kon vervullen: de nieuwe openbare ruimte was de plek waar zowel gehandeld werd als het laatste nieuws besproken werd, waar zowel gebouwen van openbaar bestuur en culturele voorzieningen waren gevestigd als het verkeer met alle mogelijke bestemmingen doorstroomde.

Juist die alzijdigheid van de moderne openbare ruimte vormde de conditie voor de vele verschillende betekenissen en vormen van gebruik van de openbare ruimte.

De nieuwe betekenis van openbare ruimte en de opbloei van een nieuw soort stadsleven ging gepaard met verschillende waarderingen van die openbaarheid, variërend van cultivering en verheerlijking ervan tot angst en verguizing. De 19e-eeuwse Franse dichter Charles Baudelaire is de personificatie van de cultivering van het moderne openbare stadsleven. Walter Benjamin vindt in Baudelaire het prototype van de stedeling die het nieuwe stedelijke leven van de moderne tijd beschouwt als een fascinerende ervaring, als een bron van een permanente roes waaraan hij zich volledig overgeeft in Parijs, de 'hoofdstad van de 19e eeuw'.[28]

Benjamin beschrijft de nieuwe openbare ruimte van de Parijse boulevards als een ruimte waar het traditionele met het nieuwe werd geconfronteerd, en waar de vrijheid bestond allerlei verschillende betekenissen toe te kennen aan datgene wat op de boulevard te zien was. Als illustratie voert hij de figuren van de flaneur en de voddenraper op, die de personificatie zijn van het verzet tegen eenduidige betekenissen van de openbare ruimte. Terwijl de boulevard door de Parijse burgerij geroemd wordt vanwege de onbelemmerde doorgang van het 'snel' verkeer (destijds paard en wagens), manifesteerden de flaneurs met hun trage geslenter, soms zelfs demonstratief benadrukt met een schildpad die aan een lijntje werd meegevoerd, hun verzet tegen de dominantie van de snelheid. En tegenover de cultivering van de etalages van de nieuwe winkels en warenhuizen aan de boulevards, deze 'uitstalkast van het moderne warenkapitalisme', voert Benjamin de voddenraper op als iemand die geheel niet geïnteresseerd is in de uitgestalde koopwaar, maar alleen oog heeft voor de vodden en het afval op straat. Deze vodden, die voor de een van nul en generlei waarde zijn, zijn voor de voddenraper *tekens*, ze hebben betekenis omdat ze voor hem verwijzingen en sporen bevatten, een verhaal vertellen of althans oproepen.

Deze verschillen, de verscheidenheid in gebruik en interpretatie van de openbare ruimte, vormen voor Benjamin het wezenlijke kenmerk van de nieuwe openbaarheid van de moderne stad.

Maar het ontstaan van de moderne openbaarheid produceerde tegelijk de behoefte aan nieuwe vormen van beslotenheid, die nu in de privé-sfeer moesten worden georganiseerd. Het wegvallen van de fysieke beslotenheid van de ommuurde stad werd gecompenseerd met het creëren van de nieuwe beslotenheid van de burgerlijke privé-sfeer, die in de 19e eeuw in belang toenam als een 'safe haven', 'een toevluchtsoord voor een van alle kanten bedreigde en in de overvolle straten stadstraten bont en blauw gebutste, aangeslagen individualiteit'.[29]

Van meet af aan heeft de nieuwe openbaarheid echter onder druk gestaan van de angst voor de potentiële gevaren en onzekerheden die aan de openbaarheid inherent zijn. Het leren omgaan met openbaarheid, als een onvermijdelijke opgave van de moderne samenleving, is in de tweede helft van de 20e eeuw opnieuw onderwerp van debat geworden, onder andere gestimuleerd door Amerikaanse auteurs als Hannah Arendt, Marshall Berman en Richard Sennett.

De filosofe Hannah Arendt heeft in de jaren vijftig de toon gezet voor een debat over de noodzaak van openbaarheid als grondslag voor een open, democratische samenleving, die tegelijk de noodzaak van het leren omgaan met openbaarheid inhoudt. Voor Arendt is de essentie van het openbaar domein dat het de mogelijkheid biedt van zoveel mogelijk verschillende ervaringen en om de wereld vanuit zoveel mogelijk perspectieven te kunnen zien.[30] Het voortbestaan van het openbaar domein als zodanig veronderstelt dat de burgers die zich in dit domein bewegen voortdurend open staan voor nieuwe ervaringen en indrukken, en in beginsel niemand uitsluiten van toegang tot en gebruik van het openbaar domein. Het betekent de aanvaarding van de mogelijkheid dat alles morgen ineens weer anders kan zijn, want 'all that is solid melts into air', zoals Marshall Berman zijn prachtige boek over het ontstaan van de moderne tijd en het modernisme noemt.[31]

Eeuwenoude geografische, etnische, nationale, religieuze en klassenverhoudingen werden ineens doorbroken en konden steeds weer opnieuw veranderen: een permanente ondergraving van bestaande identiteiten.

'Modern zijn' veronderstelt een bereidheid tot onthechting van een bestaande context, de bereidheid afstand te doen van een verleden en een identiteit. De balling, de vreemdeling, de immigrant zijn de figuren die door Arendt en Sennett worden opgevoerd als de vertegenwoordigers bij uitstek van de nieuwe, moderne cultuur: personen die zich, gedwongen of vrijwillig, losgemaakt hebben van hun geboortegrond en bereid zijn onder geheel nieuwe condities een nieuw leven te beginnen.[32]

Juist die aanvaarding van onthechting en permanente verandering, waarin niets meer zeker lijkt te zijn is het moeilijkst van het 'modern zijn', en daarin zit de bron van de angst voor de openbaarheid.

Arendt legt de nadruk op het leren omgaan met openbaarheid als een politieke opgave van elke burger in een democratische samenleving. Ook auteurs als Berman en Sennett, die met hun publicaties in de voetsporen van Arendt treden, benadrukken de noodzaak van het leren omgaan met moderniteit en openbaarheid, maar zij benadrukken tegelijk nog iets anders, namelijk dat openbaarheid niet alleen kan functioneren bij de gratie van een 'levenskunst' van vrije burgers,[33] maar dat er ook sprake moet zijn van een *ruimte* waarin de openbaarheid optimaal kan zijn en die als 'openbare ruimte' herkend wordt: ruimten waarin de balling en de vreemdeling zich de gelijke kunnen voelen van de andere aanwezigen, waar eigenlijk niet te zien is en het er ook niet toe doet of men nu autochtone bewoner of toevallige passant is.[34]

TEGENSTRIJDIGE BETEKENISSEN: CULTIVERING EN MARGINALISERING VAN DE MODERNE HAVENSTAD

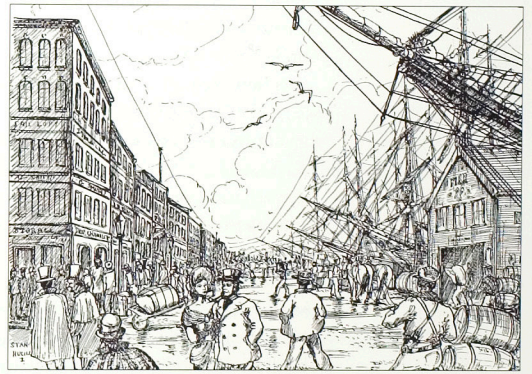
Aanvankelijk vormden de nieuwe 19e-eeuwse havengebieden uitstekende voorbeelden van de nieuwe openbare ruimte, van tegenstrijdige ervaringen en betekenissen die de moderne stad opriep. Deze steden werden de overslagstations van een exploderend internationaal personen- en goederenverkeer. De havenwijken werden het terrein van een ongekende mengeling van activiteiten, mensen en functies: immigranten- en zeemanswijken direct naast het spektakel van het af en aan varen van oceaanreuzen en parlevinkers, met een scala aan nieuwe ervaringen, met bars en cafés, exotische eethuizen, dancings, bordelen.

In de 19e eeuw en het begin van de 20e eeuw was er zowel sprake van een sterke cultivering van de nieuwe havengebieden als van een verguizing en afschuw.

De eigenschap van de haven als een grote watervlakte in de stad in directe verbinding met de zee, en het internationale karakter van de grote havensteden, met de passagierende zeelieden, nieuwe immigranten en op doorreis zijnde emigranten, de schepen, goederen en producten uit verre landen, raakten in zwang als onderwerp van een opvoedkundig en tegelijk sensationeel tijdverdrijf van de burgerij. In de loop van de 19e eeuw vervloog het idee van de renaissance waarin de stad beschaving, cultuur en veiligheid representeerde en het platteland onbeschaafdheid en gevaar. Met de verdichting en industrialisatie van de steden, de erbarmelijke woonomstandighe-







Danssalon in de havenwijk van Antwerpen. George Morren, 1926.

Zeemanswijken in (links) New Orleans en (rechts) New York, getekend door S. Hugill.

den van het nieuwe grote stadsproletariaat en de verdwijning van de landschappelijke omgeving van de steden als gevolg van de snelle groei van de steden buiten de wallen, draaide het idee diametraal om. Het idee van de natuur als een bron van gevaar en duisternis maakte plaats voor het idee van de natuur als bron van gezondheid en welbehagen. En vooral het *water* en met name de *zee* gingen een belangrijke plaats innemen in deze verandering in het denken in de westerse samenleving. Het water in de natuur, in de vorm van natuurlijke bronnen, werd een van de belangrijkste aspecten van de nieuwe 19e-eeuwse gezondheidscultus.[35] De zee neemt daarbij een bijzondere positie in. De Franse historicus Alain Corbin beschrijft hoe vanaf eind 18e eeuw het idee van de zee als een bron van gevaar, kwade dampen, monsters en boze geesten verandert in het idee van de zee als heilzaam element, en hoe de onmetelijkheid van de zee niet meer als iets beangstigends en bedreigends wordt beschouwd, maar als uitdaging en als een groots element van de natuur, onaantastbaar voor verstedelij-

king.[36] De haven en het waterfront krijgen daarmee een nieuwe waardering als de zichtbare vertegenwoordigers van de zee in de stad, een ideale symbiose van stad en landschap. De manifeste aanwezigheid van rivieren, zeearmen, baaien, hun ongeschondenheid, dat wil zeggen het niet bezet zijn door bebouwing, en hun uitgestrektheid en verbondenheid met onafzienbare waternetwerken, dit alles maakte het waterfront tot een van de weinige mogelijkheden om überhaupt nog enige directe relatie tussen de stad en grotere landschappelijke structuren zichtbaar te maken.

Dit thema van het waterfront als een element waarmee stad en landschap met elkaar geconfronteerd, of juist in harmonie gebracht kunnen worden, vormt sindsdien een constante rode draad in de geschiedenis van de moderne stedebouwkunde van de 19e en 20e eeuw: van de 19e-eeuwse romantische terrassen, plantages en wandelpromenades aan het water, via de modernistische visioenen van Le Corbusier voor Algiers, Buenos Aires en Rio de Janeiro, en het 'Venster op de rivier' van het Rotterdamse wederopbouwplan, tot de huidige aandacht voor het waterfront als attractief stedelijk milieu bij uitstek.

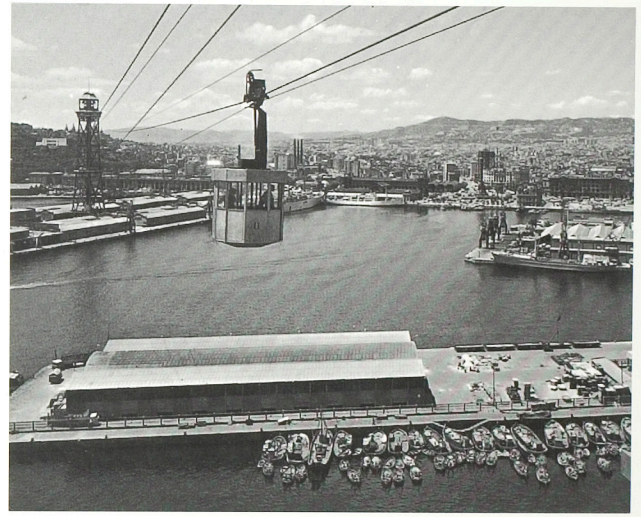
In de 19e eeuw betekende het bezoeken van een havenstad tegelijk een kennismaking met een microkosmos waarin alle nationaliteiten, culturen en etnische groepen vertegenwoordigd leken te zijn: een bezoek aan een havenstad betekende een kennismaking met de wereld. Havensteden als Londen, Amsterdam en Marseille werden populaire reisdoelen van de burgerij en intelligentsia, die de havengebieden bekeken en bestudeerden als 'levende' volkenkundige musea.[37] Maar ook de wonderen der techniek, die juist in die maritieme wereld van scheepvaart, haveninstallaties en bruggen zo manifest zichtbaar waren, maakten de havens tot een ongekend spektakel. De havensteden werden de zinderende theaters van de moderne wereld. In de havensteden zelf werd volop ingespeeld op deze groeiende populariteit van de havenwereld: speciale voorzieningen werden gecreëerd die het bezoek aan de haven zo volledig en spectaculair mogelijk moesten maken: zoals de trein- en metrolijnen door de havengebieden van Londen en Liverpool, die aanvankelijk in de eerste plaats bedoeld waren voor scheepspassagiers en havenarbeiders, maar al snel geëxploiteerd werden als speciale attracties die de reiziger op comfortabele wijze kennis lieten maken met het spektakel van de moderne haven. In Barcelona werd vanuit hetzelfde idee in 1929 een kabelbaan over de haven aangelegd. In Genua en Antwerpen werden langs de laad- en loskaden speciale wandelterrassen aangelegd, vanwaar de flanerende burgers goed uitzicht hadden op de scheepvaartactiviteit. Als Parijs in de 19e eeuw een echte haven had gehad, dan zou het zeker een favoriet gebied van Baudelaire geweest zijn.[38]

Anderzijds, vrijwel parallel aan de cultivering van de moderne haven, werd het havenleven onderwerp van morele veroordeling en verontwaardiging. De grote havensteden zagen in de 19e eeuw niet alleen hun havengebieden snel groeien, maar ook de stedelijke bevolking. Aangetrokken door het perspectief van werk en welvaart stroomden duizenden boeren en landarbeiders naar de steden. Het ontbreken van enige collectiviteit onder de kersverse stadsbevolking, van gemeenschappelijke sociale en culturele codes, werd in de havensteden versterkt door de permanente ontregelende invloeden van de haven: zowel van de bedrijvigheid in de haven, die gekenmerkt werd door onregelmatigheid en onzekerheid, gedicteerd door de grilligheid van de scheepvaart, als van de zeelieden en immigranten, die



Liverpool Overhead Railway, eind 19e eeuw.

Barcelona, kabelbaan over de haven.



onbekend waren met de lokale regels en gebruiken. Charles Dickens is een van de eerste en tevens meest bekende auteurs die de nieuwe havenbuurten van Londen niet als een verbazingwekkende microkosmos beschreef, maar als een desolate, zedeloze en verpauperde wereld, waar stank, bandeloosheid en misdaad overheersen in plaats van exotische taferelen en technische wonderen. Deze perceptie van de moderne haven als een gevaarlijke factor die het stedelijk leven ernstig kan ondermijnen, werd in de loop van de 19e en 20e eeuw in verschillende havensteden steeds overheersender.

Deze tegenstrijdige betekenissen die aan de 19e-eeuwse havens gehecht werden – variërend van fascinerende microkosmos tot beangstigend broeinest van marginaliteit – brachten het spanningsveld van de schaalniveaus tot uitdrukking waarmee de 19e-eeuwse havenstad werd geconfronteerd.

De paradox van cultivering en veroordeling van de havenstad bereikte in het midden van de 20e eeuw een hoogtepunt. Zoals Parijs het paradigma vormde van de gecultiveerde moderne stad van het 19e-eeuwse industriële kapitalisme, zo werd de stad Tanger in de loop van de 20e eeuw het paradigma van de gecultiveerde havenstad. In de loop van de 19e eeuw was deze stad door de westerse diplomatenwereld en de handelselite ontdekt als een aantrekkelijke en strategische vestigingsplaats. Tanger vormde een van de weinige plekken op het Afrikaanse continent die voor-

Tanger 1991.



delen combineerde als een mild klimaat en de nabijheid van Europa, en een knooppunt was van internationale (scheepvaart)handelsroutes. Van 1923 tot 1956 werd de stad (met de directe omgeving, in totaal 380 vierkante kilometer) tot internationale zone verklaard en kwam ze onder het bestuur van een internationale raad van toezicht, waarin Marokko en acht Europese landen vertegenwoordigd waren.[39] Tanger werd een vrijhaven waarin vrijwel alles geoorloofd was: iedereen, ongeacht zijn of haar geschiedenis, kon zich vestigen in de stad en iedereen kon elke activiteit ontplooien zonder welke vergunning, welk diploma of welk certificaat dan ook. Het enige wat verboden was en waar de politie toezicht op hield, was het toebrengen van directe lichamelijke of materiële schade aan anderen. Aldus werd Tanger een verzamelplaats voor economische avonturiers, politieke vluchtelingen, criminelen en smokkelaars.

Dit Tanger sprak bijzonder tot de verbeelding van kunstenaars en intellectuelen die het culturele en politieke klimaat van hun eigen land te benauwd vonden. Het enfant terrible van de Franse literatuur, Jean Genet, beschrijft in zijn *Dagboek van de dief* zijn verblijf in steden als Antwerpen, Barcelona en Gibraltar. Voor hem is de havenstad de broeierige plek waar alle verlangens en lusten uitgeleefd kunnen worden, die volgens de heersende maatschappelijke regels en codes verboden of verwerpelijk zijn. Hij leeft er temidden van de hoeren, pooiers, gauwdieven en zakkenrollers, en vindt in deze wereld bevrediging van de meest verborgen lusten. Het ultieme doel van zijn omzwervingen wordt echter gevormd door Tanger, de 'koningin der havensteden'.[40]

De Amerikaanse schrijver en componist Paul Bowles, wiens literaire en muzikale werk geheel in het teken staat van de confrontaties van traditionele culturen met

de opkomst van de moderne westerse cultuur, vindt in de stad Tanger de ideale representant van deze confrontaties en blijft er vanaf eind jaren veertig de rest van zijn leven wonen.[41]

En de Nederlandse arts-schrijver J. Slauerhoff, voortdurend op zoek naar ontsnapping aan de bekrompenheid van het 'Kaasland', vestigt zich in de jaren dertig enige tijd in Tanger. De stad wordt door hem beschreven als 'parel van het oosten', en: 'Een plaats van samenkomst van verschillende sferen van Oost en West, gelegen aan een der grootste scheepvaartbewegingen van het moderne wereldverkeer, alle volken herbergend en toch een plaats met een eigen karakter, dat is Tanger.'[42]

Tanger is de nummer één van de hitlijst van havensteden met mythische namen, hetgeen de stad behalve tot object van gerenommeerde literatuur, vooral ook tot plaats van handeling zou maken in talloze avonturenfilms, jongensboeken en stripverhalen.

VERSCHILLENDE OPENBARE RUIMTEN: GESOCIALISEERDE EN GETECHNOCRATISEERDE OPENBARE RUIMTE

De perceptie van de moderne haven als een factor die het stedelijk leven ernstig kan ondermijnen, werd in de loop van de 20e eeuw in de meeste havensteden steeds overheersender, en vormde niet alleen de basis voor een sociale politiek ten aanzien van de bevolking van de havenwijken, maar ook een grondslag voor stedebouwkundige plannen die ofwel tot doel hadden de havengebieden te isoleren, ofwel te verwijderen uit de stedelijke context. Voor een deel lagen hieraan praktische, economische oorzaken ten grondslag. Maar deze oorzaken vormen nog geen afdoende verklaring voor de radicale scheiding die in de 20e eeuw heeft plaatsgevonden tussen verschillende soorten openbare ruimte. Ook ideologische overwegingen hebben een belangrijke rol gespeeld in dit proces.

Deze ontwikkeling heeft te maken met de opkomst van de functionalistische stedebouw en het sterk hiermee verbonden gedachtengoed van de socialistische beweging. In de socialistische beweging, die als inzet had een eind te maken aan de ongelijke verdeling van rijkdom en macht, en vormen van 'collectieve rijkdom' te organiseren, was dit streven vertaald in een politiek die de *socialisatie* (of *collectivisatie*) van zowel het private als het openbare domein nastreefde.

Met haar vergelijking tussen de oude Griekse en de moderne westerse maatschappij beschrijft Hannah Arendt dat het typische van de moderne maatschappij is dat er naast het publieke en private nog een derde domein belangrijk is geworden, namelijk het sociale of collectieve domein. Het sociale domein vormt het overgangsgebied tussen de strikte openbaarheid van het publieke domein en de strikte beslotenheid van het private domein, en is gebaseerd op het principe 'soort zoekt soort' ('Like attracts like').[43] Het sociale domein voorkomt dat het individu, bijvoorbeeld bij het overschrijden van de drempel van de voordeur van zijn woning, meteen meegesleurd wordt in de maalstroom van de moderniteit. Het sociale domein biedt, tegenover de onzekerheid van het moderne leven, een aantal zekerheden die het individu in staat stellen staande te blijven temidden van de moderne massa. Het sociale domein kan verschillende vormen aannemen: dat van de familie, de buurt, de culturele vereniging, de particuliere school, enzovoort.

Aanvankelijk overheersten sterke verschillen in de wijze waarop in diverse landen het sociale domein was georganiseerd. In de immigrantenmaatschappij van Noord-Amerika heeft van meet af aan de nationale herkomst een belangrijke rol gespeeld in de vorming van sociale groepen en van sociale domeinen: in grote steden als New York en Chicago was in de 19e eeuw al sprake van een duidelijke geografische groepering van joden, Duitsers, Russen, Chinezen, Italianen, Ieren, enzovoort. In Engeland is vooral het standsverschil tussen sociale klassen tot ver in de 20e eeuw een overheersende rol blijven spelen, waarbij het typische verschijnsel ontstond dat de Public Bars voor elke sociale klasse een aparte afdeling hadden.

In Nederland heeft het sociale domein vorm gekregen met de verzuiling van de maatschappij. Sinds het eind van de 19e eeuw streefde elke zuil (rooms-katholieken, gereformeerden, hervormden, socialisten, liberalen) naar een eigen domein. Vanwege de grote rol van christelijke zuilen wordt ook wel gesproken van het 'parochiale' domein.[34] Voor de architectonische en stedebouwkundige vormgeving van deze sociale domeinen ontstonden aparte architectuurscholen, waarbij elke architectuurschool geassocieerd werd met een specifieke zuil.[35]

De essentie van het sociale domein is dat het gebaseerd is op de vrije keuze van individuen en altijd een element van discriminatie in zich heeft. Dat is op zich niet erg, zolang er tevens een duidelijk herkenbaar publiek domein is waarin geen enkele vorm van willekeur en discriminatie aanwezig is. Fundamenteel is dat het sociale domein een verantwoordelijkheid is van sociale groepen, die op eigen initiatief en op basis van vrijwilligheid dat sociale domein vormgeven, terwijl de staat (de nationale of lokale overheid) verantwoordelijk is voor het strikt openbare domein.

Het is niet toevallig dat het boek van Hannah Arendt in 1958 verschijnt. De jaren vijftig vormen in vrijwel alle westerse democratische landen de periode waarin sprake is van een toenemende bemoeienis van de overheid met het sociale domein. Dat is een ontwikkeling waartegen Arendt met haar boek juist scherp protesteert: de bemoeienis van de staat met het sociale domein is niet alleen principieel een kwestie van ongewenste inmenging, maar – en daarvoor waarschuwt Arendt vooral – het zal tegelijk leiden tot een verwaarlozing en teloorgang van het echte openbare domein. Met een vermenging van openbaar en sociaal domein zou het openbare domein niet meer een domein zijn dat burgers in staat stelt om 'de wereld vanuit zoveel mogelijk perspectieven te kunnen zien',[36] maar zou het een domein worden dat de wereld vanuit één of een beperkt aantal perspectieven laat zien.

Dat is wat in de loop van de 20e eeuw met de opbouw van de westerse verzorgingsstaten is gebeurd, waarin met name sociaal-democratische ideeën over socialisering van de maatschappij een belangrijke rol zijn gaan spelen. Het publiek domein werd niet meer beschouwd als een domein dat ter beschikking stond aan vrije burgers, maar het werd in toenemende mate beschouwd als een middel om een gewenst sociaal-cultureel denk- en gedragspatroon onder de bevolking te stimuleren.[37] En niet alleen het publiek domein, ook het privaat domein is in vergaande mate voorwerp van bemoeienis geworden van de staat en tot onderdeel van het sociaal domein gemaakt.

De ontwikkeling van het openbaar domein werd in de 20e eeuw onderworpen aan het planningsdenken dat in alle sectoren van de maatschappij in West-Europa en Noord-Amerika was opgekomen: ideeën over de noodzaak en mogelijkheid van

economische planning en sociale planning vormden de grondslag voor de politiek van de sociaal-democratie in West-Europa en voor de New Deal van president Roosevelt in de Verenigde Staten.[38] De Amerikaanse New Deal van de jaren dertig werd een proeftuin en model voor een economische en maatschappelijke orde van de naoorlogse westerse wereld, een orde die ook wel als 'sociaal-democratische consensus' is aangeduid, en die gebaseerd is op drie uitgangspunten: sociale zekerheid, volledige werkgelegenheid en gemengde economie.[39]

In dit arrangement konden politici, economen en 'captains of industry' van nagenoeg alle westerse democratieën in de naoorlogse periode elkaar vinden. Sociale zekerheid betrof in dit arrangement niet alleen nieuwe stelsels van volksverzekeringen en dergelijke, maar ook een veelomvattende cultuurpolitiek, gericht op de vestiging van een nieuw stelsel van normen en waarden ten aanzien van de organisatie van de samenleving. Met dit cultuurpolitieke offensief gingen overheden zich op grote schaal bemoeien met zaken die tot dusver bij uitstek tot het domein van de sociale en private sfeer behoorden.[50]

In Nederland had dit proces onder andere in sterke mate betrekking op het terrein van de volkshuisvesting en de stedebouw. Aan de normalisatie en standaardisatie van de woningplattegrond, de institutionalisering van de volkshuisvesting, de inzet van stedebouwkundige concepten in het kader van 'gemeenschapsvorming', als onderdelen van een sociaal-democratische socialiseringspolitiek, is al een groot aantal studies en publicaties gewijd.[51]

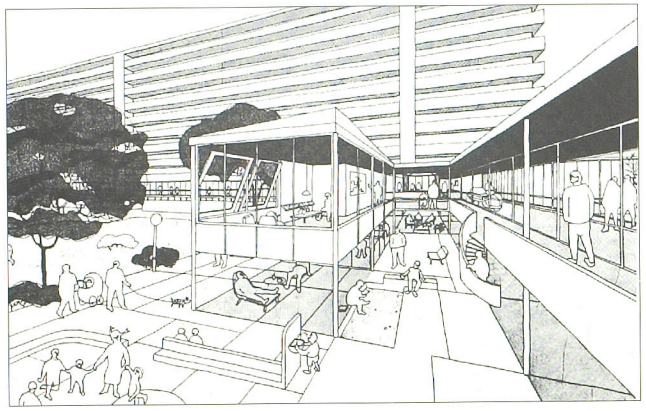
Ten behoeve van de stedebouwkundige vormgeving van de nieuwe woonwijken ontstond in de naoorlogse decennia een vergaande verstrengeling van de stedebouwkunde met het gehele stelsel van normering, regelgeving en subsidiëring van de volkshuisvesting, terwijl op het vlak van de vormgeving van de stad als geheel en van stadscentra in het bijzonder de ruimtelijke vorm hoegenaamd geen rol van betekenis meer speelde.[52]

De grote bemoeienis van de staat met het privé-domein van de woning, en de grote nadruk op de openbare ruimte rond de woning als een verlengstuk van het sociale domein van de woonsfeer (die veelal niet 'openbare ruimte' maar 'woonomgeving' genoemd werd), heeft geleid tot onduidelijkheid over het belang van een helder onderscheid tussen het private en het openbare domein en over het belang van de zorg voor een goed functionerend openbaar domein.

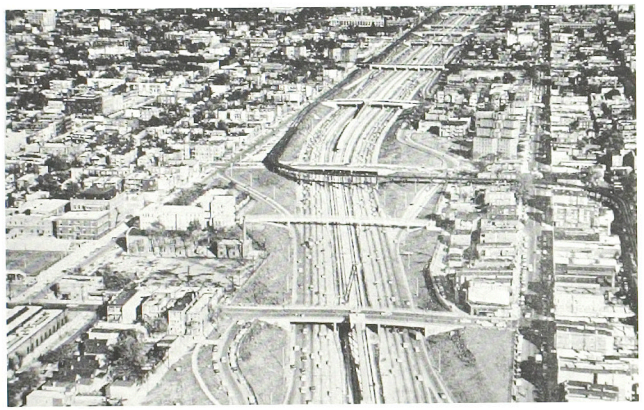
In de 20e eeuw is een onderscheid ontstaan tussen een gesocialiseerd openbaar domein en een puur functioneel openbaar domein, waarbij het vormgeven van het gesocialiseerde deel van het openbaar domein als een opgave voor het stedebouwkundig ontwerp werd beschouwd, en het functionele deel als 'getechnocratiseerde openbare ruimte' kan worden omschreven, die werd overgelaten aan de civiele technici.

De scheiding tussen sociale en getechnocratiseerde openbare ruimte valt goeddeels samen met het onderscheid tussen lokale ruimtelijke netwerken in de nieuwe woonwijken en grootschalige, interlokale netwerken zoals snelwegen, moderne havencomplexen en luchthavens. De 19e-eeuwse havenkaden en boulevards vormden nog geïntegreerde systemen die op meerdere schaalniveaus van belang waren (zowel onderdeel van internationale als van lokale netwerken), en waren juist door die veelzijdigheid zo belangrijk als openbare ruimte. In de moderne stedebouw is

De 'gesocialiseerde' openbare ruimte van de Bijlmermeer. Tekening in gemeentelijke informatiebrochure over de Bijlmermeer als 'stad van de toekomst', 1965.



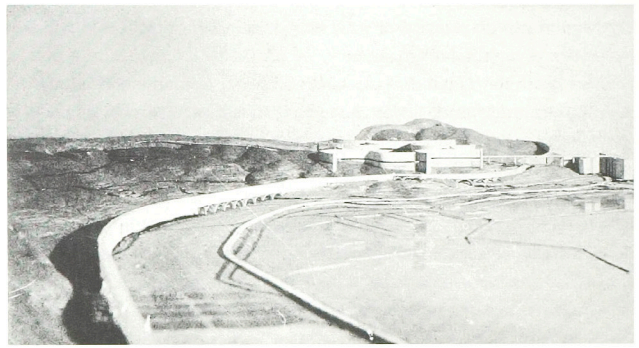
De 'getechnocratiseerde' openbare ruimte van het snelwegennetwerk.



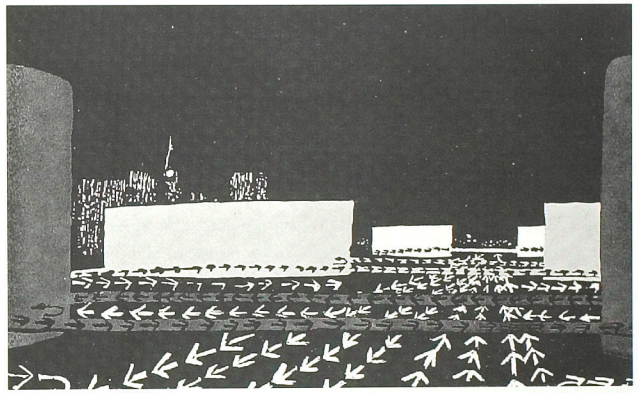
de inzet om netwerken van verschillende schaalniveaus met elkaar te combineren, grotendeels verdwenen.

Weliswaar heeft deze ontwikkeling zich niet zonder slag of stoot voltrokken. In de jaren dertig tot en met zestig zijn talrijke ontwerpvoorstellen gemaakt voor nieuwe architectonische en stedebouwkundige typologieën die een nieuw verband zouden kunnen leggen tussen moderne woonvormen en moderne infrastructuur. Bekend zijn de ontwerpen die Le Corbusier in de jaren dertig maakte voor Algiers, waar woongebouw en snelweg in één bouwwerk waren geïntegreerd; in de jaren vijftig de voorstellen van Bakema voor de Alexanderpolder in Rotterdam, met 'mammoetwoongebouwen' gekoppeld aan het snelwegennet, en de voorstellen van de Smithsons voor nieuwe verwevingen van autoweg- en voetgangersinfrastructuur in het Golden Lane Project voor Londen. En niet te vergeten de voorstellen van Louis Kahn voor Philadelphia, waar hij letterlijk de traditionele infrastructuur van waterwegen en havens inzet als metafoor voor een nieuwe typologische koppeling tussen stad en infrastructuur in de vorm van grote woongebouwen met parkeergarages.

Algiers, Plan 'Obus', Le Corbusier 1934.



Philadelphia. Plan voor woongebouwen met parkeergarages. Ontwerp Louis Kahn, 1958.



Toch zijn al deze voorstellen vooral theoretische concepten gebleven en hebben ze voornamelijk enkele incidentele prototypes van een nieuwe gebouwtypologie opgeleverd.

Ook wat betreft de infrastructuur van openbare ruimten zelf is uitgebreid geëxperimenteerd met de introductie van nieuwe typologische concepten, zoals de parkways[33] in de VS, Engeland en Nederland.

Toch is uiteindelijk in de naoorlogse decennia het ontwerp van de grootschalige infrastructuren, en daarmee ook van de wijze waarop die infrastructuren zich tot de stad verhouden, een zaak van andere disciplines dan de stedebouwkundige vormgeving geworden. Dit werd enerzijds veroorzaakt door een verzelfstandiging en institutionalisering van overheidsbureaucratieën die zich specialiseerden in het ontwerp en de uitvoering van grootschalige infrastructuren, maar anderzijds ook door het

eeuw. Belangrijker is dat de havenstad in de naoorlogse decennia langzamerhand in een geheel andere positie ten opzichte van internationale netwerken terecht is gekomen. Na de transformatie van de havenstad van stapelplaats naar transitohaven vindt in de tweede helft van de 20e eeuw de transformatie van transito- naar distributiehaven plaats. Deze verandering heeft in de eerste plaats te maken met economische en technologische ontwikkelingen op mondiale schaal. Met name dankzij de opkomst van de nieuwe elektronische informatie- en telecommunicatietechnologie is een nieuw soort economische orde tot ontwikkeling gekomen, die op wereldschaal georganiseerd is en waarbinnen nieuwe financiële centra en nieuwe centra van industriële productie zijn opgekomen. Zowel in Nederland als in het buitenland is in de jaren tachtig een uitgebreide reeks publicaties verschenen waarin deze ontwikkeling nader beschreven en geanalyseerd wordt.[55]

De reorganisatie van economische netwerken op mondiale schaal manifesteerde zich in de vorm van het wegtrekken van industriële bedrijven uit de traditionele industriële centra, de verschuiving van het economisch zwaartepunt van de wereld in de richting van de landen rondom de Stille Oceaan, de opkomst van nieuwe centra van geavanceerde industrie van hoogwaardige technologische producten in Europa en Noord-Amerika, en de concentratie van financiële transacties in een beperkt aantal wereldsteden. Dit proces is gepaard gegaan met de suburbanisatie van de open ruimte buiten de steden, waar zowel de stedelijke middenklassen naar verhuisden als de nieuwe voorzieningencentra ontstonden.

Deze ontwikkelingen hebben gevolgen op verschillende schaalniveaus: er is sprake van schaalvergroting en tegelijk van schaalverkleining.

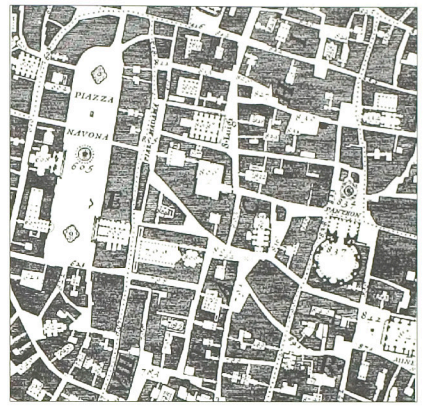
SCHAALVERGROTING EN TECHNOLOGISERING

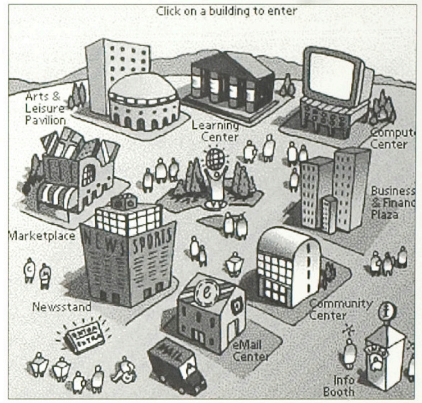
In eerste instantie is de theorievorming over de consequenties van deze processen vooral geconcentreerd geweest op de schaal*vergroting*. Vanaf de jaren zestig ontstaat het inzicht dat de ruimtelijk-functionele organisatie van samenhangende stedelijke systemen niet meer binnen de grenzen van het traditionele grondgebied van de stad is gebleven, maar zich over een veel groter gebied is gaan uitstrekken.

In het begin van de jaren zestig voorspelde de Amerikaanse geograaf Jean Gottmann dat in de post-industriële periode, met de vermindering van het relatieve belang van de stad als productieplaats, de betekenis van de stad als marktplaats en als knooppunt van netwerken op verschillende ruimtelijke schaalniveaus weer zou toenemen.[56] Het interessante van de analyse van Gottmann is dat hij de verandering van de industriële naar de post-industriële periode niet zozeer beschouwt als de start van een geheel nieuwe periode waarin de stad een nieuwe betekenis krijgt, maar als het einde van een cesuur in de geschiedenis. Volgens Gottmann vormt het industriële tijdperk een afwijkend hoofdstuk in de geschiedenis van de westerse samenleving; na 'afsluiting' van dit hoofdstuk kan de rode draad van de oorspronkelijke betekenis van de stad weer worden opgepakt.

De herwaardering van de knooppuntfunctie van de stad gaat gepaard met een herwaardering van het begrip *complexiteit*, dat eigen is aan elke situatie waarin sprake is van een markt, dat wil zeggen van vrijheid van uitwisseling van goederen,

De invloed van de moderne technologie op de perceptie van de stad volgens Mitchell. Links: Rome zoals getekend door Nolli in de 18e eeuw. Rechts: e.World van Apple-Macintosh, eind 20e eeuw.





diensten, opvattingen, een vrijheid van vraag en aanbod. In de ontwerp- en planvormingspraktijk heeft deze herwaardering geleid tot verschillende aanpakken die nieuwe condities bieden voor een stedelijke complexiteit.

Deze complexiteit openbaart zich echter niet meer louter op het schaalniveau van de 'klassieke' stad. Naar aanleiding van de ontwikkeling van de Amerikaanse Oostkust stelt Gottmann dat er niet langer sprake is van afzonderlijke steden in een open landschap, maar steeds meer van een diffuse vorm van de moderne metropool of zelfs 'megalopolis'. De hernieuwde marktplaats- en knooppuntfunctie van de stad kan niet meer zo helder en eenduidig vereenzelvigd worden met concrete geografische plaatsen, zoals dat voorheen het geval was met het marktplein, de havenkade.

Deze stelling wordt onderschreven door Melvin Webber, die zich in dezelfde periode met dit vraagstuk bezighoudt en er nog een schepje bovenop doet. Volgens Webber is de stad en 'stedelijkheid' ('urban realm') niet meer gebonden aan een bepaalde plek, maar bestaat uit een combinatie van diverse activiteiten die in principe 'footloose' zijn, en dankzij de moderne transport- en communicatietechnologie toch altijd binnen handbereik. Deze stedelijkheid heeft het karakter gekregen van een 'nonplace urban realm',[57] hetgeen voor stedebouwkundigen en ruimtelijk planners zou betekenen dat ze zich moeten bevrijden van 'the obsession of placeness'.[58]

Dit pleidooi komt in de jaren tachtig en negentig weer herhaaldelijk naar boven, uitgebreid met de stelling dat door de 'technologisering' van de maatschappij[59] de traditionele elementen van het openbaar domein hun betekenis verloren zouden hebben. Met name de openbare straat, maar ook openbare voorzieningen als scholen, musea en theaters zouden steeds meer hun betekenis verliezen, omdat hun rol overgenomen zou worden door de nieuwe digitale netwerken, door de introductie van de 'elektronische snelweg' in de huiskamer en het massale gebruik van nieuwe verkeersmiddelen als vliegtuig en hoge-snelheidstrein. Ruimtelijke afstanden worden steeds minder belangrijk en vervangen door tijdsafstanden, en naast de echte realiteit is de 'virtuele realiteit' een steeds belangrijker plaats gaan innemen in het alledaagse leven.[60]

Kortom, de noodzaak om in het cyberspace-tijdperk een stap buiten de deur te zetten is vrijwel verdwenen (werk, boodschappen, sociaal verkeer, alles kan per digitale snelweg), terwijl tegelijk de mogelijkheid is ontstaan elk deel van de wereld binnen een etmaal te bereiken.

Volgens Mitchell zal de opkomst van de elektronische snelweg voor het verstedelijkingsproces vergelijkbare revolutionaire gevolgen hebben als de aanleg van de boulevards in de 19e eeuw en de aanleg van de snelwegnetwerken in de 20e eeuw.[61]

De grote vraag is echter of de technologische vernieuwingen een *vervanging* van of een *toevoeging* aan het bestaande, 'traditionele', openbare domein vormen.

SCHAALVERKLEINING: HERGROEPERING VAN HET CULTURELE, SOCIALE EN ECONOMISCHE LEVEN

Opvallend is dat tegenover de betogen van Webber en anderen er tegelijk sprake is van hernieuwde pleidooien voor het *vorm*geven van stedelijkheid, die geleid hebben tot een renaissance van een 'obsession of placeness', dat wil zeggen dat de aandacht is toegenomen voor de nieuwe betekenis van afzonderlijke onderdelen van de nieuwe metropolitane regio's.

Betekent dit nu dat er toch een ontwikkeling gaande is van eerherstel van het openbaar domein? Dat is nog maar de vraag. Aan de nieuwe 'obsession of placeness', liggen culturele, sociale en economische ontwikkelingen ten grondslag.

CULTURALISERING VAN DE STAD

De processen van schaalvergroting hebben wat betreft de traditionele stadscentra geleid tot een verdwijning van de centraliteit van deze centra, ofwel, 'Central Business District activities, in short, are no longer either Central or Business', zoals in een studie naar de ontwikkeling van stadscentra in de VS en Europa in de jaren tachtig wordt geconstateerd.[62] De traditionele functie van het stadscentrum als belangrijkste concentratie van bedrijvigheid en voorzieningen, is verschoven of nog bezig te verschuiven naar andere plekken in de metropolitane regio's, waar aanzienlijk gunstiger marktvoorwaarden zijn, zowel wat betreft grondprijs als wat betreft bereikbaarheid en draagvlak.

Als tegenwicht tegen deze ontwikkeling wordt gepoogd de traditionele stadscentra te ontwikkelen als centra van een 'geculturaliseerde' stedelijkheid, door bij uitstek plaats te bieden en initiatieven te ontwikkelen voor culturele, toeristische en recreatieve activiteiten: musea, galeries, theaters, festivals, terwijl ook de winkelvoorzieningen in het teken van 'funshopping' komen te staan. De markt waarop deze ontwikkeling van de vernieuwde stadscentra is gebaseerd, is die van de nieuwe middengroepen als dragers van een nieuwe 'postmoderne lifestyle', die een nieuwe metropolitane elite vormen voor wie het leven in de stad een voortdurend fascinerende ervaring moet vormen.[63] De opbloei van een ware flaneer- en terrascultuur in de jaren tachtig en negentig,[64] van verschijnselen als de 'festivalisering' van de stad[65]

en 'funshopping', duiden alle op een intensivering van het gebruik van de binnensteden en op een massale herwaardering van wat we de 'stedelijke ervaring' zouden kunnen noemen.

Het ontwikkelen van de noodzakelijke voorwaarden voor deze 'geculturaliseerde stedelijkheid' is niet alleen van belang om nieuwe bewoners aan de stad te binden, maar ook om een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor nieuwe bedrijven te scheppen – ofte wel, om de centraliteit van het stadscentrum te herstellen.[66]

De benadrukking van de stad als een centrum van cultuur is sinds de jaren tachtig een niet meer weg te denken onderdeel geworden van stedelijke vernieuwingsstrategieën die tot doel hebben de stad een nieuw aanzien en een plaats op de nieuwe kaart van internationale netwerken van 'Global Cities' en 'Informational Cities' te verschaffen.[67] Het gaat daarbij zowel om de benadrukking van 'the city as a work of art' – dat wil zeggen dat de ruimtelijke verschijning van de stad zelf als een cultureel interessant fenomeen beschouwd kan worden – als om de stad als 'cultural capital' – dat wil zeggen om een aanbod van een scala aan voorzieningen op het gebied van kunst, sport, recreatie en toerisme. Deze hernieuwde nadruk op de culturele rol van de stad is steevast verbonden met een nadruk op het specifieke, unieke karakter van die culture rol, ten einde de stad juist te profileren ten opzichte van andere steden: het gaat om wat in nota's over en analyses van stedelijke vernieuwing de eigen *culturele identiteit* van de stad is gaan heten.

In dit kader is de aandacht voor de *'kwaliteit van de openbare ruimte'* in de jaren tachtig en negentig een belangrijk politiek issue geworden, hetgeen tot een sterke toename van de aandacht voor de vormgeving en inrichting van het openbaar gebied in de binnensteden heeft geleid. De vraag is echter of er sprake is van een wezenlijke vernieuwing van de openbare ruimtes die verband houdt met een versterking en vernieuwing van het openbaar leven, of dat er louter een esthetisering en 'beautification' plaatsvindt die de *corporate identity* van de stad moet versterken. Het vaak kunstmatige karakter van georganiseerde activiteiten in de nieuwe openbare ruimtes en de invloed van de commercie op deze trend, hebben geleid tot betitelingen als 'de vereftelingisering van de stad'[68] of 'volendammisering',[69] terwijl in de Verenigde Staten deze ontwikkeling wordt gekarakteriseerd als 'variations on a theme park'.[70]

Waar deze betitelingen vooral naar verwijzen, is dat de huidige culturaliseringstrend zou leiden tot een privatisering van stedelijke activiteiten en van grote delen van het stedelijk grondgebied, en uiteindelijk tot het einde van de openbare ruimte als zodanig. Dit zou niet alleen veroorzaakt worden door de commerciële exploitatie van de culturaliseringstrend, maar ook door de wijze waarop deze trend wordt ondersteund en gestimuleerd door lokale overheden. De nieuwe culturele festivals, de nieuwe vormgeving van openbare ruimten zouden toegespitst zijn op bepaalde doelgroepen die gewenst worden in de stad, en andere groepen derhalve uitsluiten. Als dat waar is, dan is er inderdaad niet zoveel meer over van het openbare karakter van de openbare ruimte. De vraag is echter óf het waar is, en vooral: of het altijd en overal waar is, of dat het een onvermijdelijk proces van de moderne tijd is.

Tegelijk zijn de steden in de jaren zeventig en tachtig geconfronteerd met nog andere processen op sociaal-economisch en sociaal-cultureel gebied: de verdwijning van industriële bedrijvigheid en veranderingen op de arbeidsmarkt hebben geleid tot hoge werkloosheidspercentages onder de stedelijke beroepsbevolking, met name onder de lager en niet-geschoolde beroepsbevolking, terwijl als gevolg van dekolonisatie en migratie nieuwe groepen zich bij de stedelijke bevolking hebben gevoegd met andere etnische en culturele achtergronden.

De ingrijpende economische en ruimtelijke veranderingen in de steden gaan dus gepaard met sociale en culturele veranderingen die ertoe geleid hebben dat de grote stad steeds meer het domein aan het worden is van verschillende groepen stadsbewoners: naast degenen die er al woonden in de eerste naoorlogse decennia en nooit verhuisd zijn naar de suburbs, is er de hernieuwde belangstelling voor de stad van de 'nieuwe stedelingen' en de trek naar de stad van migranten.[71]

De sociale effecten van een nieuwe stedelijke politiek waarin een sterke nadruk ligt op het aantrekken van nieuwe activiteiten in het kader van de ontwikkeling van de stad als 'informational city' is al uitgebreid onderwerp van onderzoek en discussie. Er wordt gewezen op en gewaarschuwd voor een toenemende polariteit van verschillende bevolkingsgroepen, tussen 'metropolitans' en 'locals'.[72]

In Amerikaanse literatuur wordt gewezen op recente stedebouwkundige projecten die vooral functioneren als autonome enclaves, die geen betekenis hebben voor het alledaagse leven in de stad. Integendeel, er wordt gerept van een 'militarisation of urban space' in het kader van de bescherming van deze projecten tegen ongewenste invloeden uit de alledaagse stad.[73] Het zijn in feite nieuwe, ruimtelijk scherp afgebakende en beveiligde sociale domeinen, toegankelijk voor specifieke groepen en afgesloten voor andere groepen.

De nieuwe projecten worden exclusieve eilanden in de stad, waardoor het voor de rest van de stad steeds moeilijker wordt aansluiting te krijgen op de netwerken waarop deze projecten georiënteerd zijn. Dit heeft tevens een nieuwe definitie van het begrip 'getto' opgeleverd. Het getto-karakter van een stadswijk wordt niet meer zozeer bepaald aan de hand van de onderhoudstoestand van de bebouwing of de hoeveelheid 'groen' in de wijk, maar nu vooral aan de hand van de mate waarin een stadswijk nog verbonden is met en opgenomen in de belangrijkste netwerken.[74]

Deze ruimtelijke netwerken hebben een zodanig karakter gekregen dat ze voor sommigen meer toegankelijk en bruikbaar zijn dan voor anderen, en ze hebben geleid tot een ontwikkeling waarin volgens sommigen gesproken kan worden van 'het einde van de openbare ruimte'.[75]

NIEUWE VERWEVINGEN VAN ECONOMISCHE NETWERKEN

De nieuwe technologische ontwikkelingen hebben ook grote effecten op de ontwikkeling van economische bedrijvigheid. Opvallend is dat juist hier processen van schaalvergroting hand in hand gaan met pleidooien voor verweving van nieuwe, grootschalige netwerken met lokale netwerken. Juist de ontwikkelingen in de haven- en transporttechnologie vormen daarvan een mooi voorbeeld.

In de jaren zestig begon met de introductie van de eerste containers en de eerste experimenten met de automatisering van scheepvaart en havenoverslag een proces dat uiteindelijk zou leiden tot een kwalitatief belangrijke verandering van de rol en de positie van de zeehavens.

De ontwikkeling en perfectionering van de containerisering van het goederenvervoer, de automatisering en telematica, hebben ertoe geleid dat het bij het goederenvervoer steeds meer gaat om de efficiency en snelheid van het transport van goederen vanaf fabricage tot detailhandel. Het woord 'logistiek' wordt ergens in de jaren zeventig uitgevonden en in de jaren tachtig hét centrale trefwoord van de nieuwe transporteconomie.[76] Met de introductie van het concept van de haven als logistiek knooppunt gaat het niet meer om het handhaven en uitbouwen van de concurrentiepositie van de haven als een enkelvoudig overslagpunt van goederen van bijvoorbeeld zeeschip op binnenvaartschip, maar om het verwerven van een centrale positie in de transportnetwerken te land, te water en in de lucht. Het gaat niet meer om een optimale concurrentiepositie van de zeehavens ten opzichte van luchthavens, spoorwegen en autowegen, maar om een nauwe samenhang en coördinatie tussen de verschillende transportnetwerken. Het 'logistiek knooppunt' is dan niet meer de plek waar de meeste goederen worden overgeslagen, maar de plek waar de totale goederenstromen in een land of regio gecoördineerd en geregisseerd worden.[77]

In de ontwikkeling van de nieuwe logistieke knooppunten spelen niet alleen de 'traditionele' infrastructuren van land-, water- en luchtwegen een rol, maar wordt de rol van een nieuwe infrastructuur steeds belangrijker: die van de telecommunicatie en informatietechnologie, de 'elektronische snelweg', zonder welke de regie en coördinatie van de internationale goederenstromen inmiddels ondenkbaar is geworden. De nieuwe concurrentiestrijd op het gebied van de transporteconomie, die sinds de jaren tachtig is opgelaaid tussen steden, landen en regio's, heeft hierdoor niet alleen een zo goed mogelijke koppeling van verschillende 'traditionele' netwerken als inzet, maar ook en steeds meer de ontwikkeling van een zo sterk mogelijke positie in het nieuwe netwerk van de elektronische snelweg.[78] In ruimtelijk opzicht betekent dit dat een grote nadruk is komen te liggen op de ontwikkeling van de zogenaamde 'Teleports', als de kernen van de nieuwe elektronische havens, direct verbonden met en ondersteund door hoofdkantoren of filialen van internationaal opererende ondernemingen.

In eerste instantie lijken de 19e-eeuwse havengebieden niet de meest logische locaties voor de ontwikkeling van het nieuwe type elektronische haven. De grote groei van het gehele systeem van goederenoverslag heeft in de naoorlogse decennia immers ver buiten de traditionele stedelijke centra plaatsgevonden. Dat geldt zowel voor de zeehavens zelf als voor de steeds belangrijker wordende luchthavens.[79] Het meest logisch lijkt het te bevorderen dat een directe ruimtelijke verknoping ontstaat tussen de moderne overslaglocaties en de nieuwe centra van logistieke coördinatie. De 'booming' van bedrijvigheid in de onmiddellijke nabijheid van luchthavens en snelwegknooppunten, die zich sinds de jaren tachtig in vrijwel alle Europese landen en Noord-Amerika voordoet, is te beschouwen als een spontaan vooruitlopen op een dergelijke verknoping, waarop overheden alleen maar hoeven in te springen door een en ander zodanig te reguleren en te coördineren dat deze verknopingen optimaal worden ontwikkeld.

De oude havengebieden, en meer in het algemeen de traditionele stadscentra, verkeren dus op z'n minst in een concurrentiepositie met de nieuwe 'boomtowns' wanneer het gaat om het creëren van vestigingsvoorwaarden voor logistieke dienstverlening. De belangrijkste troef van de oude havengebieden is hun potentiële kwaliteit als condensatieplekken van een 'geculturaliseerde' stedelijkheid, waardoor ze aantrekkelijk worden voor wat nu zo belangrijk is geworden: een epicentrum van de nieuwe elektronische haven, ofwel een vestigingsplaats van bedrijven, instellingen en personen die een hoofdrol vervullen in de ontwikkeling van logistieke systemen, en een condensatieplek van de nieuwe 'geculturaliseerde' stedelijkheid.

Het doel van veel nieuwe waterfront-projecten bestaat eruit opnieuw een centrale positie van de traditionele stadscentra ten opzichte van de metropolitane regio en van de nieuwe internationale netwerken te veroveren, maar de vraag is niet alleen of deze inzet uiteindelijk succesvol is (bijvoorbeeld gemeten aan bezoekersaantallen, grondopbrengsten, en dergelijke), maar ook hoe het project zich verhoudt tot een plan voor of visie op de stad als geheel, én hoe de internationale aspiraties ten aanzien van het project zich verhouden tot een verbetering van de condities van de stad op een lager schaalniveau. In dat licht is het opvallend dat er een brede herontdekking en herwaardering van het midden- en kleinbedrijf gaande is. Zo zijn in 1987 in twee steden met de grootste havens ter wereld, Rotterdam en New York, tegelijk rapporten verschenen over de economische revitalisering van deze steden waarin het belang van de positie van het midden- en kleinbedrijf wordt benadrukt.[80] In beide studies wordt de noodzaak aan de orde gesteld van de uitbouw van de elektronische communicatie- en informatietechnologie als basis voor een nieuwe positie van de stad als 'elektronische haven', maar tegelijk wordt gesteld dat deze positie pas werkelijk interessant wordt wanneer sprake is van een sterke aanwezigheid van het midden- en kleinbedrijf. Daar zitten namelijk de meeste bedrijven op het gebied van verwerking, assemblage en dienstverlening (reparatie, onderhoud, schoonmaak, enzovoort) die de uiteindelijk zo gewenste economische meerwaarde voor de stedelijke samenleving moeten opleveren.

In beide rapporten wordt dan ook veel belang gehecht aan het scheppen van ruimtelijke condities, die de aanwezigheid van het midden- en kleinbedrijf, en het ontstaan van nieuwe kleine bedrijven, mogelijk moeten maken. Naast het zorgen voor voldoende mogelijkheden voor huisvesting van bedrijven in alle prijscategorieën wordt daarbij gewezen op de noodzaak van een openbare toegankelijkheid van de netwerken waarvan verschillende soorten bedrijven gebruik maken: zowel via ruimtelijke als via elektronische netwerken moeten bedrijven in staat worden gesteld met elkaar in contact te komen en relaties aan te gaan. Opmerkelijk genoeg wordt aldus het herstel en de versterking van een 'klassiek' openbaar domein als een conditie voor verdere economische ontwikkeling aan de orde gesteld.

HERDEFINIËRING VAN HET PUBLIEK DOMEIN

In hoeverre leiden de beschreven processen nu tot een verdwijning of verandering van de openbare ruimte? Daarover bestaan verschillende opvattingen, die globaal in twee stromingen kunnen worden onderverdeeld.

In de ene stroming wordt de openbare sfeer als een overbodig en achterhaald begrip beschouwd. De processen als 'technologisering' en 'culturalisering' worden in deze stroming overwegend geïnterpreteerd als processen die leiden tot een verdwijning van de betekenis van de openbare ruimte. Communicatie en informatieuitwisseling gaan steeds meer via elektronische netwerken in plaats van via de 'gewone' openbare ruimte, en de geculturaliseerde stedelijkheid vindt steeds meer plaats op geconcentreerde, semi-private en nauwkeurig geprogrammeerde locaties. Er blijft slechts een beperkt aantal netwerken en een beperkt aantal plekken over die er werkelijk toe doen in de stad van cyberspace en funshopping: netwerken en locaties waarin het stedelijk leven zich steeds gecondenseerder en in een steeds hogere versnelling afspeelt.

Deze stroming bestendigt het ideologisch en politiek vacuüm dat is ontstaan ten aanzien van de betekenis van het openbaar gebied.

De vergaande doorwerking van de langdurige socialisatiepolitiek en van het diffuser worden van het onderscheid tussen openbaar en privaat komt naar boven nu het ideologische bouwwerk van het socialisme in de jaren tachtig en negentig uit elkaar is gevallen en de zorg voor de volkshuisvesting en stedebouw in het kader van een socialisatieproces een achterhaald doel is geworden. De uitgebreide bemoeienis van de overheid met het sociale domein is in de loop van de jaren tachtig steeds meer beschouwd als een ongewenste vorm van bureaucratische bemoeienis en betutteling van het alledaagse leven en voorwerp van brede kritiek geworden. Door de decennialange behandeling van het openbaar domein als een sociaal domein is 'openbaar' in veel opzichten een besmet woord geworden, een term die geassocieerd wordt met overmatige regelzucht, traag werkende bureaucratieën, kortom, een belemmering voor persoonlijke ontplooiing, maatschappelijke dynamiek en economische vrijheid. Het ruim baan geven aan de private sector, de vrije markt, in alle sferen van het maatschappelijk leven, is in de jaren tachtig als het recept voor de toekomst gaan gelden.

Met het afscheid van de staatszorg voor het 'gesocialiseerde' openbaar domein is er kennelijk niet vanzelf een verantwoordelijkheidsbesef voor een ander soort, 'gezuiverd', openbaar domein hersteld. Het afscheid van de socialisatie heeft geresulteerd in een gelijktijdige veronachtzaming van het gehele openbare domein als zodanig en een verheerlijking van de dynamiek van de private sector.

De gevolgen zijn genoegzaam bekend. De publieke sector bouwt in snel tempo haar verantwoordelijkheden af; voormalige voorzieningen, diensten en instellingen van de publieke sector worden geprivatiseerd. In Nederland wordt het hele institutionele bouwwerk en het instrumentarium van de volkshuisvesting en de stedebouw in snel tempo afgebouwd, voor een groot deel met volle medewerking van de socialisten zelf.[81]

Er is daarbij een nieuwe overtuiging ontstaan dat de restanten van de publieke sector zich als private onderneming moeten gaan gedragen en het publieke domein als een product van de markt. In de jaren tachtig en negentig is een nieuw managementjargon ontstaan, waarin gemeentelijke en andere overheden zich presenteren als 'bedrijf' en de zaken waarvoor ze verantwoordelijk zijn als 'product' geëtaleerd worden. De mate van bedrijfsmatig opereren van de publieke sector wordt inmiddels in veel gevallen hoger aangeslagen dan de mate waarin het publieke domein

wordt gehandhaafd en beschermd. Het eerste (het bedrijfsmatig opereren) is immers meetbaar, terwijl 'het publieke' onderwerp van verwarring en meningsverschillen is geworden. Deze ontwikkeling vindt niet alleen op het terrein van de stedebouw en ruimtelijke ordening plaats, maar betreft alle facetten van het maatschappelijk leven die tot dusver als openbare zaak werden beschouwd.[82]

Op het gebied van de stedelijke ontwikkeling lijkt de zorg van stedelijke overheden in veel gevallen meer gericht te zijn op 'het neerzetten van een product' en op het direct meetbare economische rendement van dat product (bijvoorbeeld uitgedrukt in een positief netto-resultaat van de grondexploitatie) dan op de vraag wat nu het publieke belang is van dat product.[83]

Terwijl onder invloed van het socialisme lange tijd gestreefd is naar de *socialisering van het publieke en private domein*, is nu sprake van een weerslag, niet alleen in de vorm van herstel van de status van het private domein, maar ook in de vorm van *de privatisering van het publieke domein*. Hierbij kan sprake zijn van een letterlijke privatisering, zoals is voorgesteld bij de plannen van de Amsterdam Waterfront Financieringsmaatschappij voor de herontwikkeling van de IJ-oevers.[84]

Maar ook zonder een dergelijke letterlijke privatisering kunnen veel recente pleidooien en plannen voor verbetering van 'de kwaliteit van de openbare ruimte' beschouwd worden als initiatieven die meer van belang zijn voor de verhoging van de marktwaarde van het onroerend goed, dan voor het publieke karakter van de openbare ruimte. De functie van de openbare ruimte als marktplaats is dan verschoven naar die van markt*waar*, ter ondersteuning en representatie van de waarde van het onroerend goed.

Het merkwaardige van deze stelling over de verdwijning van de openbare ruimte is dat er een opvallende consensus over bestaat tussen de onversneden pleitbezorgers van deze stelling en veel kritische theoretici. De optimistische boodschappen van de verkondigers van het vrije-marktdenken gaan gepaard met pessimistische analyses van stadstheoretici. Vooral in de Verenigde Staten wordt de kritiek op recente stedelijke projecten gedomineerd door een combinatie van verontwaardiging en fatalisme. Voorbeelden zijn de essaybundel *Variations on a Theme Park* onder redactie van Michael Sorkin[85] en het boek van Christine Boyer, *The City of Collective Memory*.[86] In beide boeken wordt de sterke fixatie in de stedebouwkundige planvorming op autonome, enclave-achtige en geprivatiseerde projecten gehekeld. Het gebruik van een historiserende architectuur, de inzet van publieke (financiële) middelen die vooral ten goede komen aan private belangen, wordt als een verloedering van het publiek domein maar tegelijk als onomkeerbaar beschreven: 'The end of public space' is de veelzeggende ondertitel van Sorkin's boek. Volgens Boyer wordt de maatschappij steeds vluchtiger, zal het leven in de toekomst nog meer beheerst worden door vluchtige trends die via de digitale netwerken over de hele wereld heen schieten en waarbij 'cultuur' alleen nog verbonden is met het warenfetisjisme van de vrije markt.

Tegenover de opvattingen die uitgaan van een feitelijke afschaffing of althans minimalisering van het publieke domein, is een andere stroming waar te nemen die interessanter is.

De recente analyses van de ontwikkelingen in de stedelijke economie, zoals hierboven beschreven, laten zien dat er wel degelijk behoefte blijft bestaan aan een fysieke, ruimtelijke verweving van verschillende soorten bedrijvigheid, en daarmee van verschillende netwerken. Deze verweving is de afgelopen tijd als het ware weer 'herontdekt' als een onontbeerlijke conditie voor economische vitaliteit en dynamiek. In Nederland heeft de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid (WRR) ervoor gewaarschuwd dat het beleid van stedelijke overheden om aansluiting te verkrijgen op de nieuwe economische netwerken het risico met zich meebrengt, dat een eenzijdige oriëntatie van de stad op internationale netwerken kan leiden tot een grote afhankelijkheid en daarmee economische kwetsbaarheid van de stedelijke economie, vanwege de grote flexibiliteit van de diensteneconomie, de toenemende 'footlooseness' van vestigingsplaatsfactoren voor de nieuwe (tele)communicatiesystemen, enzovoort. Van een duurzaam economisch herstel in de steden kan alleen sprake zijn als de nieuwe oriëntatie op internationale netwerken gepaard gaat met de opbloei van lokale en regionale economische netwerken, die op zich weer alleen mogelijk zijn wanneer er sprake is van een breed sociaal-economisch en cultureel draagvlak.[87]

'Cultuur' is in deze optiek vooral een complexe en deels ook wel degelijk een publieke zaak. 'De' cultuur bestaat niet, maar er is altijd sprake van vele verschillende culturen en cultuurtjes, die tezamen een complex en voortdurend veranderend geheel vormen. In een recente publicatie over de Rotterdamse cultuur vraagt de historicus Willem Frijhoff zich af in hoeverre het ook in Rotterdam manifest aanwezige streven om een echte *cultuurstad* te worden, aansluit bij de reeds aanwezige en voortdurend veranderende *stadscultuur*, die bestaat uit de alledaagse gewoontes, tradities en rituelen van de stadsbevolking. Als die aansluiting er niet is, en dat vermoedt Frijhoff, dan kunnen de projecten die Rotterdam tot een internationaal vermaarde cultuurstad moeten maken nog zo indrukwekkend zijn, maar zullen ze op termijn toch onvoldoende draagvlak en daarmee onvoldoende levenskansen hebben.[88]

En ook op het gebied van sociale verhoudingen liggen de zaken in de moderne stedelijke samenleving complexer dan dat er louter sprake zou zijn van een tweedeling tussen 'locals' en 'metropolitans'. Er zijn verschillende sociale processen in de steden gaande, zoals de voortgaande migratie naar de grote steden van bevolkingsgroepen uit minder ontwikkelde gebieden, de voortgaande toename van werkloosheid zonder dat er sprake is van zicht op een structurele omslag in deze ontwikkeling, en de bewuste keuze van grote groepen, met name jongeren, voor een lossere positie in het arbeidsproces, een keuze voor part-time werk en kortstondige arbeidscontracten en veel vrije tijd. Het zijn processen die ertoe geleid hebben dat bij grote groepen van de stedelijke bevolking sprake is van een deels gedwongen, deels bewust gekozen 'onthaasting' van het stedelijk leven.

Naast de 'versnelde stad', waar de druk om de laatste ontwikkelingen bij te houden steeds groter wordt, is er de 'onthaaste stad',[89] waar mensen op zoek zijn naar een manier om de dag door te komen.[90] De grenzen tussen beide werelden zijn veelal niet zo scherp te trekken: voor de sociale vitaliteit en dynamiek van de stad, maar ook voor de economische en culturele dynamiek is het juist van belang dat die grenzen niet scherp zijn, dat mensen kunnen 'overstappen' van de ene naar de andere wereld. Ook dat veronderstelt nog steeds zoiets als een publiek domein, waar beide werelden (die van de versnelde stad en die van de onthaaste stad) belang bij hebben.

LONDEN 1850 1:135.000 1900 1:135.000



De veranderende verhouding tussen stedelijk grondgebruik (rood), havengebied (oranje), onbebouwd landschap (groen) en water (blauw) en te herstructureren havengebied (zwart).

De 'stad' Londen wordt in de meest letterlijke zin gevormd door de City of London, die echter slechts vijfduizend inwoners telt en één van de 32 'boroughs' is die tezamen het grondgebied beslaan van 'Greater London', dat anno 1990 circa 7,5 miljoen inwoners telt. Voor de bestuurlijke samenhang van dit grondgebied zijn in de loop der tijd verschillende constructies in het leven geroepen en weer opgeheven.

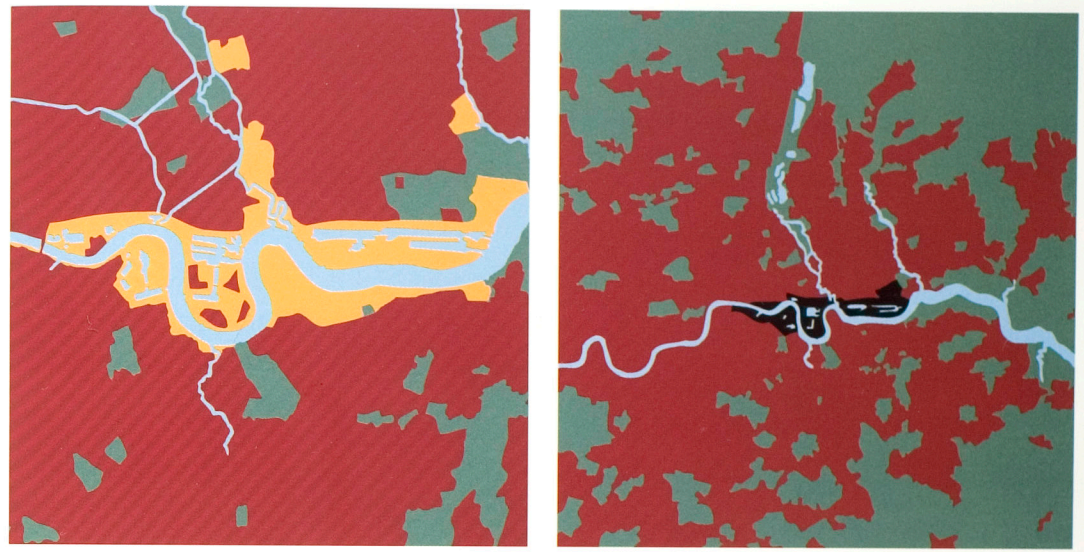
De 'stad' New York (New York City) bestaat uit een in 1898 gerealiseerde samenvoeging van de voorheen zelfstandige gemeenten New York (tot dusver beperkt tot het schiereiland Manhattan), Brooklyn, Queens, The Bronx en Staten Island.

De oppervlakten van '*steden*' als New York en Londen zijn groter dan de oppervlakte van wat in Rotterdam de '*regio*' Rotterdam-Rijnmond wordt genoemd. En wat in New York met *regio* wordt bedoeld, althans door de Regional Plan Association, betreft een grondgebied van dezelfde orde van grootte als geheel Nederland.

De begrippen stad, metropool en regio duiden vooral op verschillende vormen van complexiteit en concentratie. Met 'stad' wordt een aaneengesloten stedelijke nederzetting bedoeld die een bestuurlijke eenheid vormt en waarvan de economische basis anders dan agrarisch is. Met 'regio' wordt in dit boek een grondgebied bedoeld waarin sprake is van een functionele en ruimtelijke vervlechting van meerdere stedelijke kernen met onbebouwd land.

'Metropool' is een nadere aanduiding van een specifiek type stad of regio, die zich vooral van andere steden en regio's onderscheidt qua ruimtelijk-functionele complexiteit en qua internationale positie: met metropolen doelen we op steden die zowel in economisch opzicht als wat betreft culturele voorzieningen en status een belangrijke positie innemen in het wereldwijde netwerk van steden. Er zijn grote

1950 1:135.000 1990 1:400.000



Het huidige havengebied van Londen, bij Tilbury, valt net buiten het kader van het rechter kaartje.

metropolen, zoals Londen en New York, en kleinere zoals Barcelona. Rotterdam een metropool noemen klinkt enigszins misplaatst. Maar dat heeft niet zozeer te maken met het kleinere inwonertal of grondgebied, maar vooral met de relatief eenzijdige economische oriëntatie en de (tot dusver) geringe status als cultuurstad.

Ook in de aard, de omvang en de positie van de 19e-eeuwse havengebieden, die nu object zijn van stedebouwkundige transformaties, zijn grote verschillen aanwijsbaar. Omgekeerd evenredig met de verschillen in bevolkingsomvang, steekt de omvang van de overslagactiviteiten in de Rotterdamse haven schril af tegen die van de andere drie steden.

Zeehavenoverslag van goederen in miljoenen tonnen[93]		
	1979	1995
Londen	51,0	51,3
Barcelona	21,5	22,7
New York	115,0	41,0
Rotterdam	279,9	294,3

Ooit lagen deze verhoudingen anders. Tot de 16e eeuw vormde het netwerk van havensteden aan de Middellandse Zee het belangrijkste handelscentrum ter wereld. Deze rol werd daarna overgenomen door de Hollandse en Engelse havensteden, waarna in de 19e eeuw New York de grootste havenstad ter wereld werd. Tenslotte

BARCELONA 1850 1: 135.000



1900 1: 135.000



streefde Rotterdam in dit opzicht New York in 1961 weer voorbij. Historisch gezien is voor al deze steden de haven dus een essentieel deel, zelfs een essentiële reden van hun bestaan.

De cijfers over de laatste decennia doen vermoeden dat er op het gebied van de havenontwikkeling verschillende processen gaande zijn in de diverse steden. Dat is inderdaad zo: er is geen sprake van een eenduidige ontwikkeling die voor alle havensteden dezelfde gevolgen heeft. Terwijl in de ene stad sprake is van groei van havenactiviteiten, kan elders inkrimping en verdwijning geconstateerd worden, terwijl weer ergens anders de havenoverslag vrijwel constant is gebleven.

In Londen is de overslag in de periode 1979-1995 vrijwel constant gebleven, maar dit is gepaard gegaan met een complete verhuizing van het gehele havenareaal. Deze operatie is vergelijkbaar met wat in het begin van de 19e eeuw in Londen gebeurde. Toen zorgde de aanleg van nieuwe dockhavens ten oosten van de Tower voor een radicale verschuiving van de havenactiviteiten van het deel van de rivier de Theems voor de City naar de nieuwe 'Docklands'. De recente verplaatsing (1965-1975) van de 'Port of London' naar het 25 kilometer oostwaarts gelegen Tilbury is minstens even radicaal. De Docklands, in totaal een gebied van twintig vierkante kilometer, spelen voor de haveneconomie als zodanig geen enkele rol meer. Zoals in de 19e eeuw de havenactiviteiten in hun geheel verdwenen uit het stadsbeeld van de toenmalige metropool Londen, zo zijn ook nu vrijwel alle functionerende haven- en scheepvaartbedrijven verdwenen uit het beeld van de huidige metropool Londen.

De verplaatsing van het havenareaal, zowel in de 19e als in de 20e eeuw, vindt in de andere havensteden aanmerkelijk geleidelijker plaats.

1950 1: 135.000



1990 1:400.000



In Mediterrane havens zoals Barcelona leidde de nieuwe scheepvaart- en overslagtechnologie in de 19e eeuw tot een aanpassing van de bestaande havenbaaien. Later, eind 19e eeuw en in de loop van de 20e eeuw, werden de havenfaciliteiten wel drastisch uitgebreid langs de kust, maar de oorspronkelijke havenbaai bleef steeds onderdeel van het totale havengebied. In Barcelona blijft de historische haven tot 1980 in bedrijf als overslaghaven, visserijhaven en passagiershaven, terwijl vanaf 1970 de jachthavenfunctie in betekenis toeneemt. Wanneer in de jaren tachtig de overslagbedrijven definitief uit de historische haven verdwijnen, blijft dit deel van de haven van betekenis als visserij-, passagiers- en jachthaven.

In andere havens in het Middellandse-Zeegebied zoals Marseille, Genua en Napels, zien we een soortgelijke geleidelijkheid van het veranderingsproces van de historische haven.

In de havensteden aan de Amerikaanse oostkust is niet alleen sprake van een verandering maar ook van een verdwijning van havenactiviteiten. New York, lange tijd de grootste haven ter wereld, is daarvan het meest dramatische voorbeeld. Havensteden aan de Caribische kust (Houston) en aan de westkust (Los Angeles/ Long Beach) zijn gunstiger gelegen ten opzichte van nieuwe handelsroutes (naar Zuid-Amerika en Azië) en hebben de rol overgenomen van New York, Boston en Baltimore als belangrijkste havensteden van de Verenigde Staten.

Toch heeft ook in New York het proces van verandering en verdwijning van havenactiviteiten zich veel geleidelijker voltrokken dan in Londen. Een belangrijk aspect van de Amerikaanse havensteden is de grote historische continuïteit van het type van de havens in de vorm van loodrecht op de oeverlijn gebouwde havenpieren. Deze ty-

NEW YORK 1850 1:135.000



1900 1:135.000



pologie bleek zo universeel dat ze twee eeuwen lang, vanaf de 18e eeuw tot eind 20e eeuw bruikbaar bleef, ondanks de voortdurende veranderingen van afmetingen van schepen en van de technologie van de havenbedrijvigheid. De groei van havenactiviteiten in de 19e eeuw kon in New York, maar ook in tal van andere Amerikaanse havensteden, gerealiseerd worden door uitbreiding na uitbreiding van steeds maar weer hetzelfde principe toe te passen langs de kilometerslange oevers. Processen van inkrimping en verplaatsing van havenactiviteiten vinden even geleidelijk plaats: de pieren worden een voor een verlaten door havenbedrijven, terwijl elders weer een groei van het aantal pieren plaatsvindt. Uiteindelijk heeft dit proces van inkrimping en verplaatsing in New York geleid tot de actuele problematiek van relatief smalle, maar zeer lange zones met reeksen vervallen of afgebroken pieren en in desolate staat verkerende oevers. Alleen al het voormalige havenfront aan de Hudsonzijde van Manhattan telt zes strekkende kilometer oevergebied.

De ontwikkeling van de grote rivier-havensteden van Noordwest-Europa, gelegen in de moerassige delta van de grote rivieren, vormt weer een verhaal apart. In de havensteden in deze regio, zoals Rotterdam en Hamburg, zijn in de 19e eeuw naast of tegenover de historische stad, in het vage buitendijkse grensgebied tussen ondiep water en zompig land, nieuwe archipelachtige gebieden ontwikkeld, met tussen de nieuwe grote open havenbekkens kleine fragmenten stad. Ook in deze steden is sprake van een zeer geleidelijk opschuivingsproces. Terwijl bijvoorbeeld in Rotterdam in de jaren zestig de modernste uitbreiding van het havenareaal werd gerealiseerd in de vorm van de ruim veertig kilometer van het stadscentrum gelegen Maasvlakte, vervulde ook de van oorsprong 16e-eeuwse, direct naast het stadscentrum gelegen Leuvehaven, nog steeds een functie als overslaghaven voor binnenvaartschepen.

1950 1:135.000



1990 1:400.000



De veranderingsprocessen ten aanzien van de relatie tussen stad en haven kunnen voor een groot deel verklaard worden uit de ontwikkelingen in de transporteconomie en de territoriale eigenaardigheden van het grondgebied. Maar deze factoren verklaren toch niet volledig waarom in de ene havenstad de traditie van stedebouwkundige planvorming gekenmerkt wordt door pogingen om de stad met de haven te verbinden, terwijl in de andere havenstad al eeuwenlang gepoogd wordt de stad en de haven van elkaar gescheiden te houden. Dit doet het vermoeden rijzen dat, ook als het gaat om een op het eerste gezicht vooral technisch en economisch vraagstuk als de havenaanleg, toch nog andere motieven een rol spelen in de stedebouwkundige planontwikkeling.

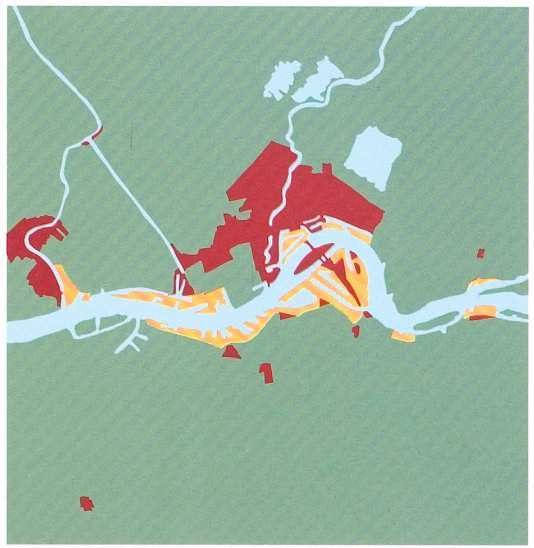
En ook de verschillen in economische ontwikkelingen en territoriale condities verklaren niet de recente nadruk op de 'culturele kwaliteit' van stedebouwkundige transformaties van deze gebieden. Of er nu sprake is van verschuiving, inkrimping of groei van havenactiviteiten, en of er nu sprake is van baaien, pieren, docks of getijdehavens, overal zijn vooral de oudere havengebieden ontdekt als gebieden die van belang zijn voor de culturele kwaliteit van de stad.

Het benadrukken van deze motieven blijkt overigens niet alleen belangrijk voor de discussie over de herinrichting van stedelijke gebieden zoals de oude havens, maar ook voor de profilering van de stedebouwkundige discipline als een serieus te nemen vakgebied.

ROTTERDAM 1850 1:135.000



1900 1:135.000



Dit roept twee vragen op: in hoeverre spelen dergelijke motieven, vroeger en nu, een belangrijke rol bij de vormgeving van de relatie tussen stad en haven, en in hoeverre speelt de stedebouwkundige discipline een rol bij het formuleren van deze motieven en het vertalen ervan in concrete stedebouwkundige concepten?

Dit is de vraag waar het hier om gaat. Met de beschrijving van de ontwikkeling van vier havensteden wordt gepoogd een antwoord op deze vraag te vinden. Het verhaal van de ontwikkeling van de planvorming voor havengebieden is in dit boek vooral een verhaal over de veranderende ideeën over de verhouding tussen stad, landschap en grootschalige infrastructuur. In het geval van havensteden heeft de verhouding tussen deze drie componenten vooral consequenties voor de betekenis van het water voor de stad. Het water is als natuurlijke eigenschap van het landschap manifest aanwezig (de rivier, de baai, de zee), en vormt tegelijk het belangrijkste onderdeel van de infrastructuur. Met de ontwikkeling van de moderne scheepvaartnetwerken en havenontwikkeling in de 19e en 20e eeuw, en vervolgens met het in onbruik raken van havengebieden, komt expliciet de vraag aan de orde hoe de verhouding tussen stad, infrastructuur en landschap moet worden vormgegeven. De culturele overwegingen die aan de vormgeving van deze verhouding ten grondslag liggen, vormen het object van deze studie.

De vraag naar de relatie tussen stad, landschap en infrastructuur kan worden verdeeld in twee vragen: een vraag naar de relatie tussen *grootschalige infrastructuur en lokale netwerken*, en een vraag naar de relatie tussen *topos en programma*.

1950 1:135.000



1990 1:400.000



a. Tussen mondiale infrastructuur en lokaal netwerk

Het ene kenmerk betreft de functie die deze gebieden tot voor kort vervulden als onderdeel van grootschalige infrastructurele netwerken. Havengebieden, zeker de oudere havengebieden, zijn gebieden waar twee kernfuncties van de stad bij elkaar komen en vaak met elkaar verweven zijn geraakt: de residentiële functie van de stad, de stad als woon- en verblijfplaats, en de verkeersfunctie van de stad, de stad als onderdeel van een open systeem van interlokale verkeers- en vervoersnetwerken. De monografieën over havensteden vormen een zoektocht naar de bewuste of onbewuste, uitdrukkelijk uitgesproken of impliciet veronderstelde, culturele motieven die ten grondslag liggen aan de wijze waarop de verhouding tussen grootschalige infrastructuren en lokale netwerken stedebouwkundig vorm heeft gekregen.

b. Tussen topos en programma

Het andere kenmerk betreft de specifieke verhouding tussen land en water, en de eventuele veranderingen van die verhouding als gevolg van de aanleg van haveninfrastructuur. Had de baai, de rivier of de zeearm al voor de grootschalige havenaanleg een specifieke betekenis voor de stad, waarop met stedebouwkundige planvorming werd ingespeeld? En is die betekenis ingrijpend veranderd of juist versterkt door de aanleg van grootschalige havenwerken in de 19e eeuw? En in hoeverre is in de huidige periode sprake van een herwaardering van de lokale geografische, territoriale karakteristieken van de betekenis van het water voor het (stedelijk) landschap, tot uiting komend in de stedebouwkundige bewerking van voormalige havengebieden?

Kortom, wat is de betekenis van een specifiek *gebruik* (de haven) voor de cultu-

rele betekenis van de *topos*, dat wil zeggen de territoriale kenmerken die voortkomen uit de natuurlijke gesteldheid van het grondgebied en het water.

Om deze vragen te kunnen beantwoorden, zijn de monografieën van de vier havensteden Londen, Barcelona, New York en Rotterdam alle volgens eenzelfde opzet beschreven, namelijk volgens een periodisering die een onderscheid maakt tussen:
a. de pre-moderne tijd, dat wil zeggen de aanloop voorafgaand aan de grote havenaanleg in de 19e eeuw;
b. de vroeg-moderne tijd: de periode waarin de aanleg van de havengebieden plaatsvindt die nu als verouderd geboekstaafd zijn;
c. modernisme in de havenstad: de stedebouwkundige bemoeienissen met de ontwikkeling van haven en stad in de loop van de 20e eeuw;
d. na het modernisme: de actuele plannen en strategieën voor de 19e-eeuwse havengebieden.

Hoofdstuk 2

De Engelse havenstad:

LONDEN

en het wonder van de Docklands



De Londen Docklands, gezien vanuit het oosten: Op de voorgrond West India Docks met Canary Wharf, op de achtergrond de Theems en de City.
Onder: (kleur) situatie 1995, boven: (inzet) situatie 1965.

LONDEN

1 Tussen individuele woning en regionaal plan

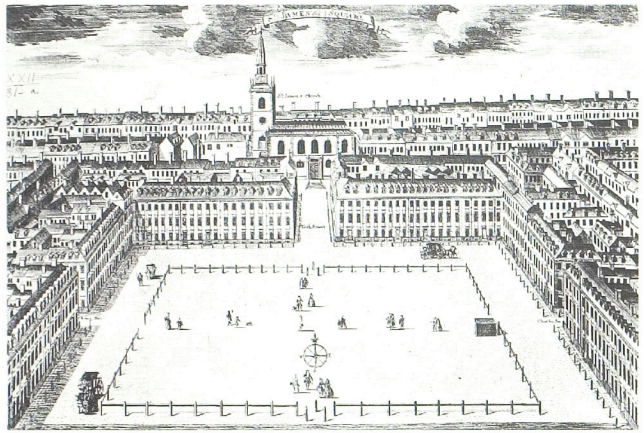
'In de nabijheid van dat gedeelte van de Theems dat langs de kerk van Rotherhite stroomt, waar de gebouwen op de oever het vuilst en de vaartuigen op het water het zwartst zijn van het stof der kolenschuiten en de rook der dicht opeenstaande lage huizen, treft men van de vele achterbuurten die zich in Londen verbergen de smerigste, vreemdste en meest opzienbarende aan, een buurt waarvan de meeste Londenaren zelfs de naam nog nooit gehoord hebben. Om deze buurt te bereiken moet de bezoeker zich door een wirwar van smalle, benauwde, modderige straatjes heenwerken, straatjes waar het wemelt van het ruwste en armste soort kaaiwerkers en waar het gebruikelijke soort handel gedreven wordt'. Charles Dickens, *Oliver Twist*

Het beeld dat Dickens hier schetst van de Londense Docklands in 1838 zou bijna anderhalve eeuw het overheersende imago blijven van dit havengebied in Londens East End. Wanneer in de jaren zestig van de 20e eeuw de scheepvaartbedrijven vertrekken uit de Docklands, lijkt alleen nog een uitzichtloze toekomst weggelegd te zijn voor dit stadsdeel. In de jaren zeventig start de Greater London Council met het maken van nieuwe plannen voor het gebied. Met de moed der wanhoop, zo lijkt het, want wie wil nu daar in de Docklands wonen of een bedrijf vestigen, in het hart van East End, het laagste, armzaligste deel van heel Londen?

In dit licht is het zacht gezegd verbijsterend, dat men uiteindelijk na 1981, onder auspiciën van de regering Thatcher en na het buiten spel zetten van de Greater London Council, erin geslaagd is in nauwelijks zes jaar tijd het hardnekkige imago van dit gebied als de allertreurigste achterbuurt van Londen om te vormen tot het meest verwachtingsvolle stedelijk vernieuwingsproject van Engeland, van Europa zelfs, misschien wel van de hele wereld.

In de 19e eeuw vindt in Londen een uitdrukkelijke scheiding tussen stad en haven plaats. Deze scheiding is niet louter een gevolg van technologische ontwikkelingen in de scheepvaart en havenoverslag, maar is het gevolg van de drang om de stad tot een representatieve, moderne metropool te maken, waarmee het beeld van de werkende haven strijdig werd geacht.

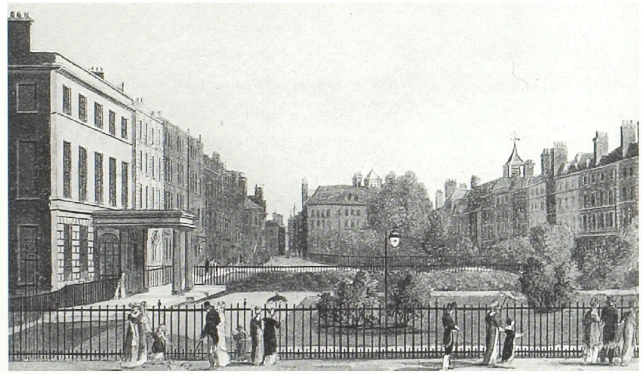
De gehele geschiedenis van Londen wordt gekenmerkt door de grote zorg die al eeuwenlang besteed wordt aan de private sfeer van het individuele woonhuis en aan een harmonieuze relatie tussen het private domein en het omringende landschap, als basis van de typisch Engelse levensstijl, variërend van de aristocratische *estate* tot de proletarische *cottage*.[1] Anderzijds heeft de spectaculaire economische ontwikkeling en de massale bevolkingstoename, waardoor Londen in de 19e eeuw uitgroeide tot de grootste metropool ter wereld, steeds een bedreiging gevormd voor de handhaving van

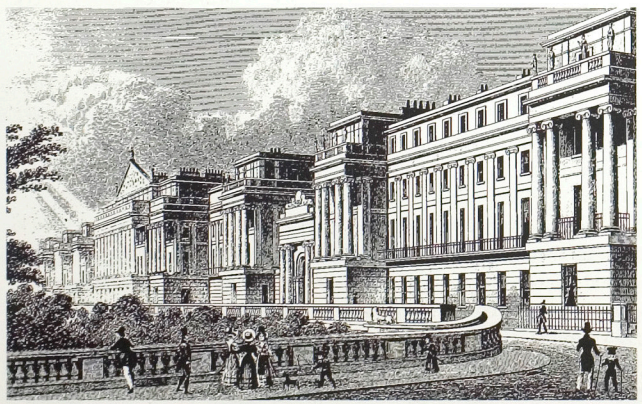


Boven: St. James Square, gezien vanuit het zuiden, 18e eeuw.

Midden: Queen Square, Bloomsbury, 1812.

Onder: Cumberland Terrace, Regent's Park. Gravure van W.P. Reynolds, 1814.



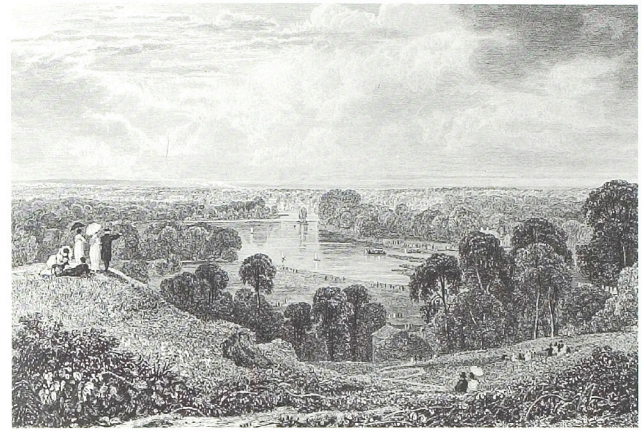


die fysieke conditie van de Engelse levensstijl.

Al vroeg is de noodzaak geformuleerd van het opstellen van alomvattende, '*comprehensive*' regionale plannen, waarmee de stedelijke groei in banen geleid kon worden. In 1888 werd de London County Council (LCC) opgericht, een nieuwe bestuurslaag voor een aaneengesloten gebied rondom de centrale gemeente City of London van veertien gemeenten, die de status van 'borough' kregen en een groot deel van hun bevoegdheden moesten afstaan aan de LCC, met name op het gebied van openbare werken en woningbouw. De nieuwe bestuurslaag was er, nu nog de plannen.

Ebenezer Howard's *Garden City*[2] is het paradigma van deze tweezijdigheid van Londen: regionale planvorming als voorwaarde voor de allereerste levensbehoefte van de Londenaren: een individueel huis met een eigen tuin.

Leverde Howard het theoretisch concept voor de garden city als bouwsteen van een nieuw regionaal concept van de stad, Raymond Unwin gaf de eerste aanzet voor het ontwerp van dergelijke bouwstenen,[3] maar zou in zijn streven naar een integrale planvorming voor de Londense regio gefrustreerd worden door het gebrek aan politieke en financiële steun van de London County Council en de nationale overheid.



Richmond, gezicht op de Theems, eind 18e eeuw.

Pas toen Londen echt in nood was, tijdens de Tweede Wereldoorlog, werd serieus werk gemaakt met de regionale planvorming, nog steeds gebaseerd op Howard's concepten. Patrick Abercrombie vervaardigde in 1944 het *Greater London Plan*, dat gedurende ruim dertig jaar de leidraad zou vormen voor de ruimtelijke ontwikkeling van de Londense regio.

Het ontstaan van het fenomeen van de garden city, of de *New Towns*, zoals de nieuwe stedelijke nederzettingen sinds Abercrombie's plan zijn gaan heten, en de regionalisering van de stad, zijn gebaseerd op zowel een langdurige, hechte traditie als op een wankel politiek evenwicht.

De scheiding van de residentiële functie en de functie van de City als handelscentrum is een essentieel en permanent kenmerk van Londen, en wordt door Rasmussen in zijn *London the Unique City* beschreven als hét fundamentele verschil van de stedelijke ontwikkeling van Londen ten opzichte van de steden op het Europese continent.[4] Dit proces begon al in de 11e eeuw met de verplaatsing van de koninklijke residentie naar Westminster. Dit kreeg vooral vanaf de 17e eeuw een vervolg met de verhuizing van de aristocratie en burgerij naar Covent Garden en Bloomsbury, en later naar Marylebone, Mayfair en Kensington, waar met de talloze *squares* en *terraces* het huidige stadsdeel West End ontstond. Zo ontstond al vroeg een specialisatie tussen de buitenwijk, waar de Londense burgerij woonde, en de City, die diende als zaken- en winkelcentrum. Dankzij deze specialisatie was het mogelijk de City zelf als handels- en financieel centrum te perfectioneren en uit te bouwen tot het belangrijkste handelscentrum ter wereld.

De relatie tussen de City en de rivier de Theems bleef een puur functionele, gericht op de overslag en opslag van goederen. Buiten de City, in de buitenverblijven in Richmond en Greenwich, vormde het zicht op de rivier daarentegen een belangrijk uitgangspunt in het ontwerp van de paleizen en villa's. In de City zelf (of eigenlijk als uitbreiding van de City, aan de Strand) werd pas in de 18e eeuw het eerste monumentale, representatieve gebouw aan de rivier gebouwd, Somerset House, ontworpen door William Chambers. Enkele jaren later verrees de Adelphi van de architect-ontwikkelaar Robert Adams, geïnspireerd door het paleis van Diocletianus in Split. Op een aanplemping in de bocht van de Theems werd een reeks bergruimten voor de opslag van goederen gerealiseerd. Daarbovenop verrees een enorm gebouw, een stad in de stad, waarin alle sociale standen van Londen gehuisvest konden worden: onderin de bedienden en het werkvolk, bovenin de kooplieden en adel. Het was het laatste project waarin stad en haven op een monumentale wijze met elkaar in één ontwerp werden gecombineerd.

De ontwikkeling van de buitenwijken kon nog lange tijd zonder een omvattend plan plaatsvinden, en leverde een grote hoeveelheid kleine wereldjes op rond de squares en terraces: niet privé maar ook niet echt openbaar. De squares waren in de eerste plaats bedoeld als de buitenruimte van de eromheen geschaarde woningen, en niet voor een grote toestroom van stedelijke activiteiten en passanten. In de 19e eeuw werden tal van squares in West End voorzien van toegangshekken, die voor het doorgaande stadsverkeer gesloten bleven.

De ideeën van Howard, Unwin en Abercrombie zijn als een voortzetting van deze traditie te beschouwen, waarbij een door de overheid gestuurde regionale planning nodig is geworden vanwege de massaliteit van de te huisvesten stedelijke bevolking. Als zodanig genoten de concepten voor regionale planning en de vorming van garden cities ook de steun van de Conservatives in de Engelse politiek, die zoveel waarde hechten aan het rurale karakter van de woonsfeer. Tegelijk zit in de grote nadruk van de Conservatives op de individuele vrijheid een verzet tegen elke vorm van onderschikking van het private domein aan regulering en sturing door een centrale overheid. Deze bedenkingen werden nog eens versterkt doordat de uitvinders van de regionale planning en de garden cities – Howard, Unwin, Geddes – geïnspireerd waren door het utopisch socialisme en het anarchisme van eind 19e, begin 20e eeuw. Met name de theorieën van de Russische anarchist Pjotr Kropotkin vertoonden overeenkomsten met de pleidooien van de Engelse planners. Regionale planning en garden cities werden als de voorwaarden beschouwd voor een maatschappij waarin sprake zou zijn van een grote mate van politieke en economische autonomie van relatief kleine *communities*, met een directe relatie en evenwicht tussen industrie en agrarische sector, en met een verweving van stad en landschap. De tegenstellingen tussen industrie en landbouw, tussen stad en platteland, tussen staat en individu, zouden met het nieuwe fenomeen van regionale planning worden opgeheven.[5]

Later zou het utopische karakter van de ideologische grondslag plaats maken voor de meer pragmatische ideologie van de sociaal-democraten, die het idee van de opheffing van de staat lieten vallen, maar des te meer nadruk legden op de vorming van kleine stedelijke nederzettingen ten behoeve van een sociaal-culturele gemeenschapsvorming. De uitvoering van de regionale planning was daarmee afhankelijk van het wankele evenwicht tussen conservatieven, sociaal-democraten en liberalen, dat in de 20e eeuw het politieke klimaat in Engeland en in Londen in het bijzonder bepaald heeft.

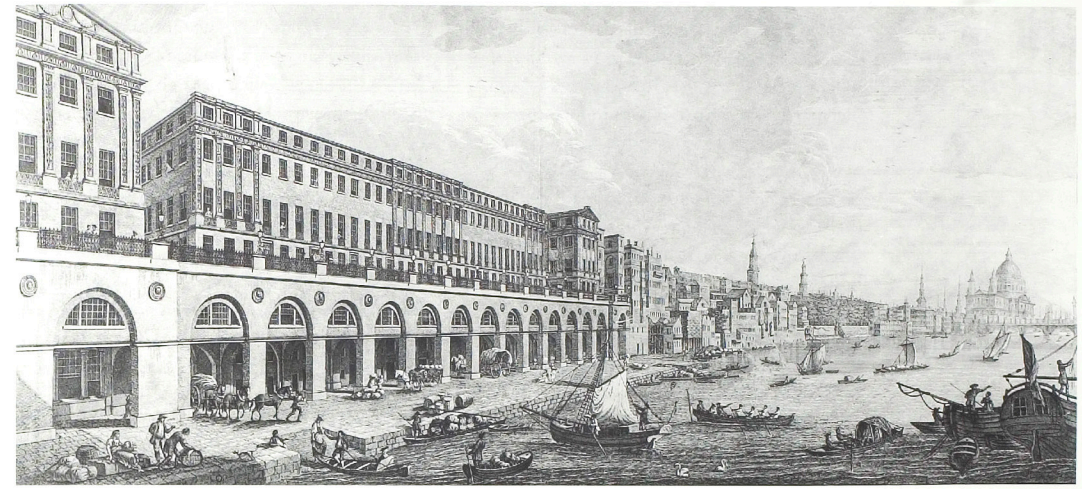
De geschiedenis van de Docklands past naadloos in deze Londense ontwikkeling, maar is ook een contrasterend en frustrerend element. Het past erin, omdat de docks zelf als een industriële variant van de besloten squares werden georganiseerd; maar het is contrasterend en frustrerend omdat de Docklands een van de grootste hindernissen vormden die de voltooiing van het naoorlogse regionale plan voor Londen beletten. Precies op het moment dat de havenactiviteiten uit het gebied verdwenen en de Docklands als laatste passtuk van het Greater London Plan getransformeerd kon worden, was het wankele evenwicht van de consensus over het regionale plan verdwenen.

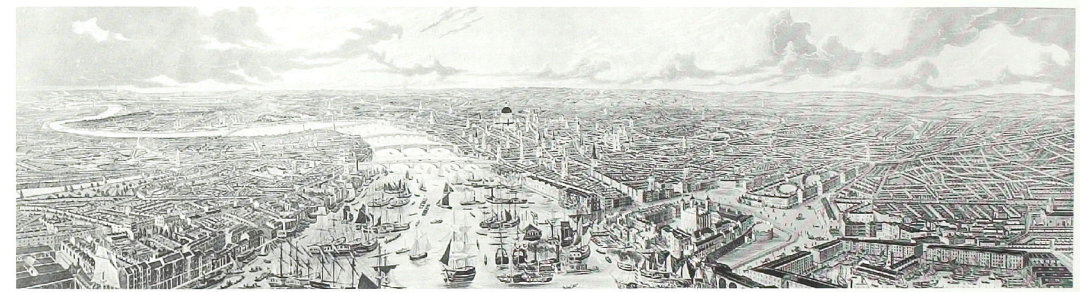
2 De Docklands als microkosmos van het British Empire

Het ontstaan van het typisch Engelse dock en daarmee van de Docklands speelt een belangrijke rol in de wijze waarop Londen zich als metropool, als wereldstad, als centrum van de wereld is gaan zien.

Canetti[6] beschrijft de Engelsman als een kapitein met een kleine groep mensen op een schip, met rondom en onder zich de zee. De zee wordt beheerst, maar is niet zonder gevaren. Via de zee vindt de Engelsman rijkdom en welvaart, en ontmoet hij vijanden en bondgenoten. Het leven thuis moet compensatie bieden voor de gevaren van de zee: traditie en veiligheid tegenover de veranderlijkheid en gevaren van de zee.

Schijnbaar nergens komt die verhouding





Boven: De Adelphi, ontwerp Robert Adams, 1768.

Onder: Londen in vogelvlucht, vanuit het oosten, 1820.

tussen open zee en veilige thuishaven zo duidelijk tot uiting als in het typisch Engels haventype dat eind 18e, begin 19e eeuw ontwikkeld wordt: het dock. Het Engelse dock is een havenbassin dat door sluizen is afgesloten van de open zee, en veelal omringd wordt door een aaneengesloten formatie van pakhuizen of hoge stenen muren. Het dock was een waar bastion, dat bescherming bood tegen de wisselvalligheden en gevaren van de zee: tegen tijverschillen, golfslag, stroming, maar ook tegen piraterij en roversbendes. De overslag en opslag van de koloniale rijkdommen kon in alle rust, afgesloten van de kwade invloeden van buitenaf, plaatsvinden.[7]

Tot het eind van de 18e eeuw concentreerden de havenactiviteiten in Londen zich op het kleine stukje Theems tussen de London Bridge en de Tower. De London Bridge was een vaste brug waar alleen de allerkleinste bootjes onderdoor konden (de lichters, die de goederen vanaf de schepen naar de pakhuizen aan de rivieroevers vervoerden), de Tower was de stadsgrens waarbuiten bebouwing noch bedrijvigheid werd getolereerd. Op dit stukje rivier van nauwelijks 800 meter lengte moest de grootste haven ter wereld het laden en lossen van de zeeschepen afwikkelen, hetgeen een enorme congestie en chaotische onoverzichtelijkheid tot gevolg had. Het dichte woud van scheepsmasten leverde weliswaar een indrukwekkend schouwspel op, een dankbaar onderwerp voor

menig 18e-eeuwse stadsschilder, maar vormde voor de scheepvaartmaatschappijen een toenemende bron van ergernis. Het grootste probleem was dat talrijke piraten- en roversbendes dankbaar konden profiteren van de onoverzichtelijkheid van de zij aan zij gelegen schepen, rijk beladen met koloniale waren. De plannen van Napoleon om vanuit de speciaal gefortificeerde havens van Antwerpen en Cherbourg een 'pistool op de borst van Engeland' te richten, versterkte de ongerustheid over de kwetsbaarheid van de handelsvloot op de Theems.

In het begin van de 19e eeuw kwam er verandering in deze situatie. In 1802 wisten de gezamenlijke op West-Indië varende handelsmaatschappijen de rechten te bedingen om buiten de stad, op het onontgonnen Isle of Dogs, een nieuw havencomplex aan te leggen. Deze West India Docks bevatten volledig afgesloten havenbekkens, omgeven door aaneengesloten pakhuizen, hoge muren en een grachtengordel, en waren voorzien van een eigen politiemacht (zie afbeeldingen pag. 82-83).

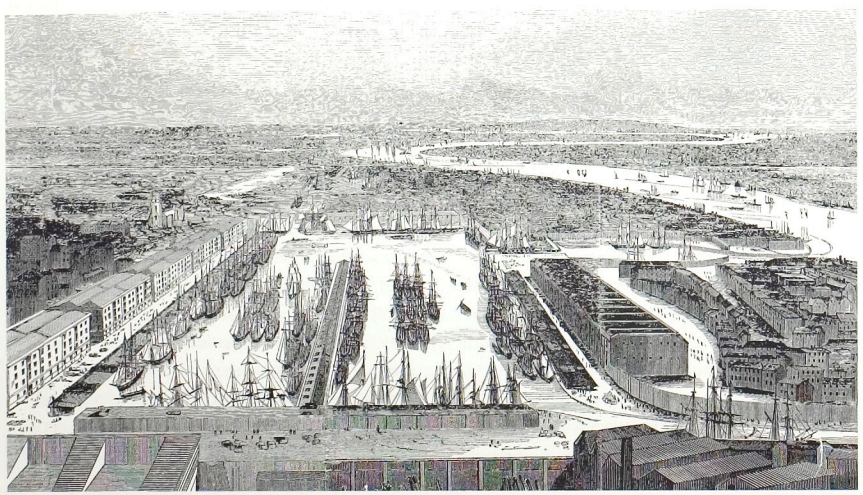
Behalve optimale bescherming en een bevrijding van de congestie op de rivier, leverden deze docks ook het voordeel van een kortere vaarroute naar de Theems-monding, doordat de schepen nu niet meer de lange bocht rond het Isle of Dogs hoefden af te leggen. De ontsnapping aan de drukte van de stad leidde tot een enorme expansiedrift van de scheepvaartbedrijvigheid.

Met de aanleg van de Docklands werd Londen geconfronteerd met een ingrijpende ruimtelijke verandering, die aanvankelijk als spectaculair beschouwd werd, maar al snel ook negatief gewaardeerd werd. Deze verschillende waarderingen spelen nog steeds een rol in de discussies over de rol van het Docklands-gebied als spil in de herstructurering van Groot-Londen.

Ten oosten van de Tower ontstond een havengebied dat zich op een geheel andere manier tot de stad verhield dan voorheen, toen de scheepvaartdrukte zich middenin de stad op de rivier afspeelden.

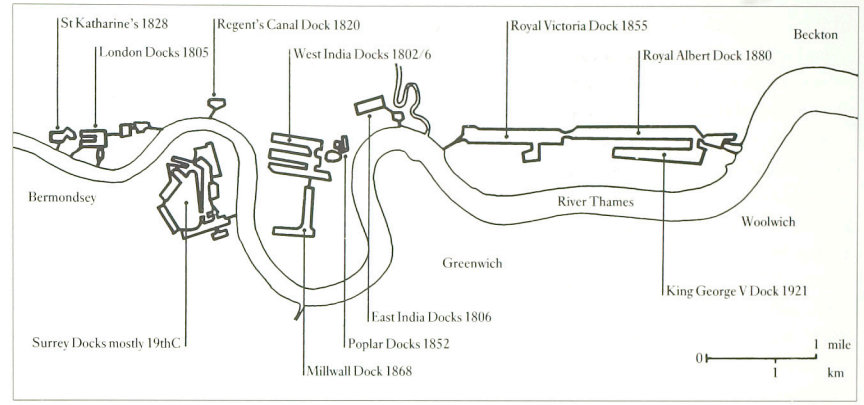
In de eerste plaats kregen de nieuwe docks een monumentaal en imponerend aanzien dat tot dusver ongekend was in Londen, en dat vooral scherp contrasteerde met de rivieroevers in de stad waar de meer marginale bedrijven waren achtergebleven.

Niet alleen de havenbassins en pakhuizen



London Docks volgens een gravure uit 1845.

De aanleg van de docks van 1802 tot 1921.



waren van onvoorstelbare, nooit eerder vertoonde afmetingen; ook de scheepvaart zelf en de scheepsbouw konden hier onbelemmerd groeien. De Docklands werden een gebied waar alles 'het grootste ter wereld' was: de grootste docks en de grootste pakhuizen. Met elkaar vormde dit alles de grootste haven ter wereld, waar de grootste schepen ter wereld werden gebouwd die vervolgens regelmatig in een van de docks aanmeerden.[8]

De aanleg van de Docklands betekende ook een nieuwe episode in de ontwikkeling van Londen als *moderne* havenstad: het werd niet alleen het centrum van de Britse koopvaardij, maar na de nederlaag van Napoleon het onbetwiste middelpunt van de wereldhandel. Vooral toen de stad Londen in 1824 besloten had haar centrale coördinerende rol in de haven (en daarmee tevens haar controle op de inning van havengelden) op te heffen kon de haven zich als centrale stapelplaats van de wereld ontwikkelen. Dit had niet alleen een enorme toename van overslag en opslag van goederen als gevolg, maar ook een snelle groei van het stadsdeel East End tot een verzameling buurten en wijken waar havenwerkers en zeelieden uit alle delen van de wereld gehuisvest waren.

De Docklands vormden een wereld apart: de grote schaal van de bedrijvigheid en de sociale cultuur van de dokwerkers en zeelieden vormden een sterk contrast met het oude Londen. Het gebied werd een geliefd doel voor een dagje uit, vooral toen de London & Blackwell Railway aangelegd was, die dwars over het Isle of Dogs liep en de stad met de Brunswick Wharf verbond.

Zowel de Brunswick Wharf als de spoorlijn golden als spectaculaire noviteiten. De Brunswick Wharf was een aan de oostzijde van het Isle of Dogs gevestigde passagiersterminal, die gebruik maakte van in de rivier drijvende vlonders als aanlegsteigers. De schepen waren hier voor het aan- en afmeren niet meer afhankelijk van het tij, in tegenstelling tot de docks, die alleen bij een bepaalde waterstand geopend konden worden. De onafhankelijkheid van nauwe docksluizen maakte grotere scheepsafmetingen mogelijk, waarvan de passagiersrederijen dankbaar profiteerden. De Brunswick Wharf werd voor het passagiersvervoer bij uitstek de 'poort tot de wereld', en werd via de nieuwe spoorweg met het stadscentrum verbonden. Deze London & Blackwell Railway liep over een viaduct over het Isle of Dogs. Rijdend in deze trein, die voorzien was van de nieuwste technische snufjes zoals een elektrische telegraaf, kon men het bedrijvige havengebied overzien.

De drukte van het passagiersverkeer werd alleen nog overtroffen door Liverpool, dat zich

ontwikkelde tot de belangrijkste emigratiehaven van Europa. Ook daar groeide een Overhead Railway langs de docks uit tot een ware toeristische attractie.

Hoewel de ontwikkeling van de Docklands buiten het zicht van de stad plaatsvond, vormde met name de ontwikkeling van het Isle of Dogs een inbreuk op een van de meest populaire attracties van de stad. De voormalige paleistuinen van Greenwich, in de 17e eeuw tot publiek park verklaard, waren namelijk via een monumentale as georiënteerd op de kerk van Limehouse, aan de noordzijde van de landerijen van het Isle of Dogs. De aanleg van de docks op het schiereiland betekende het einde van dit spectaculaire, geënsceneerde uitzicht.

LONDEN EN DE DOCKLANDS: 'TWO NATIONS'

'"Say what you like, our Queen reigns over the greatest nation that ever existed."
"Which nation?" asked the younger stranger, "for she reigns over two."
The stranger paused; Egremont was silent, but looked inquiringly.
"Yes," resumed the younger stranger after a moment's interval. "Two nations, between whom there is no intercourse and no sympathy; who are as ignorant of each other's habits, thoughts, and feelings, as if they were dwellers in different zones, or inhabitants of different planets; who are formed by different breeding, are fed by a different food, are ordered by different manners, and are not governed by the same laws."
"You speak of –" said Egremont, hesitatingly, "THE RICH AND THE POOR."'

Disraeli schetst[9] hiermee het overheersende beeld van het Londen van de 19e eeuw. Londen is dan veruit de grootste stad ter wereld: met 2.350.000 inwoners in 1851 bijna tweeëneenhalf maal groter dan Parijs, op dat moment de op een na grootste stad ter wereld. Londen is dan niet alleen het politieke, financiële, commerciële, economische, culturele en sociale centrum van Engeland, maar in veel opzichten ook van de wereld.[10] Londen was de 'Workshop of the world': het grootste industriële centrum ter wereld, een laboratorium op het gebied van nieuwe productiemethoden, industriële technieken en arbeidsverhoudingen.[11]

Alles wat kenmerkend was voor de moderne wereld, openbaarde zich het meest extreem, althans het meest massaal, in Londen. Dat was ook het geval met het verschijnsel armoede: Londen was tevens de 'capital of poverty', en daarmee eveneens 'the capital of extremities'. Nergens ter wereld bestonden op dat moment zulke grote verschillen tussen rijkdom en armoede, op zo kleine afstand van elkaar.

In haar boek *The Idea of Poverty* constateert Gertrude Himmelfarb dat de gemiddelde levensstandaard in de Londense armenwijken niet ongunstig afstak bij andere grote steden, eerder integendeel. De reden van de beruchte naam die Londen verwierf als 'capital of poverty' was dan ook niet de 'graad' van de armoede, maar vooral de omvang ervan, de massaliteit en het contrast met de rijkdom van de grote financiële instellingen, de handelshuizen, de burgerij en het koningshuis.[12]

Deze massaliteit en het scherpe contrast maakte Londen tot de 'City of Two Nations', twee naties, twee verschillende volkeren die niets met elkaar te maken lijken te hebben en niets van elkaar weten.

Vooral dat laatste aspect – niets van elkaar weten – maakt Londen tot een geliefd oord voor journalisten, schrijvers en andere intellectuelen, die de volkswijken van Londen gaan ontdekken en beschrijven als een waar terra incognita. De 'Traveller in the undiscovered country of the poor' wordt een begrip dat voor een select gezelschap van journalisten en schrijvers is weggelegd. De journalist Mayhew was de bekendste; zijn talloze krantenartikelen over de onbekende, fascinerende wereld van de Londense volkswijken vormden de belangrijkste inspiratiebron voor Dickens' romans.[13]

Deze tegenstelling tussen beide werelden – de nadruk op het totaal anders zijn van de arme volkswijken ten opzichte van de deftige City en de terraces waar de burgerij woonde – wordt allengs gecultiveerd en tot algemeen vermaak ontwikkeld. In 1849 roept *The Spectator* haar lezers op zelf eens op ontdekkingsreis te gaan in de volkswijken, 'an area stranger to you than Brussels, Lyons or Genoa'.[14]

Het zijn vooral East End en de Docklands die in dit kader populariteit verwierven. Deze stadsdelen werden beschreven zoals ontdekkingstochten in Afrika of Australië beschreven werden. De verhouding van het 'oude' Londen, dat wil zeggen de City en West End, tot East End, werd een reproductie van de verhouding van Londen tot de wereld.[15]

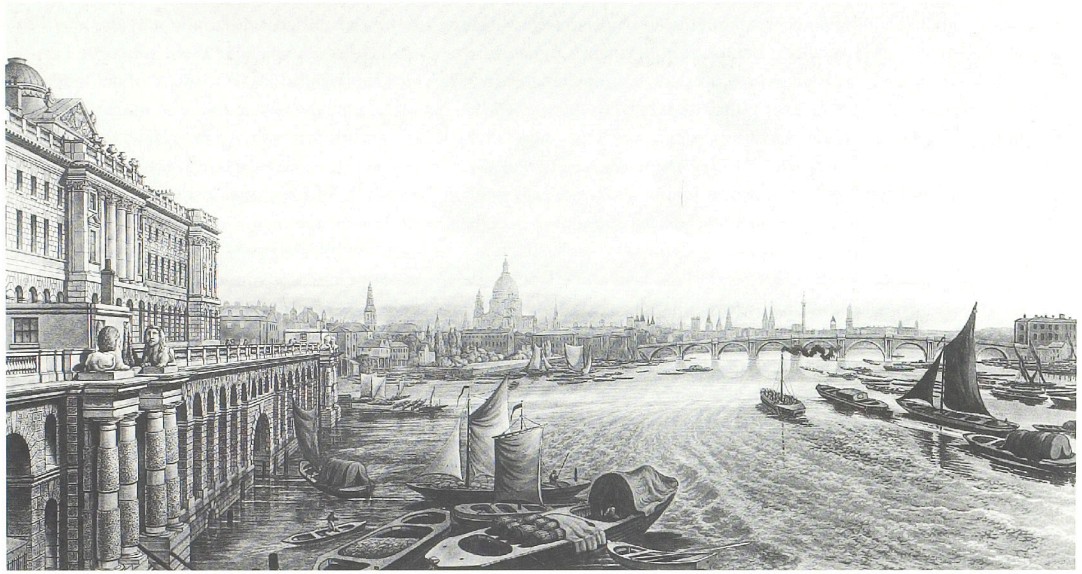
East End werd een microkosmos van de gehele wereld, met alle daarbij behorende associaties. East End werd beschreven als even onafzienbaar en eindeloos als de wereld zelf, even multinationaal en gevarieerd, even onbekend, onberekenbaar en gevaarlijk als de donkere oerwouden van Afrika. Het nieuwe stadsdeel kreeg hiermee een dubbelzinnig imago: enerzijds dat van het nieuwe, spectaculaire, imponerende, anderzijds dat van het onbeschaafde, ongezonde en gevaarlijke van de jungle met zijn roofdieren en wilde bosbewoners. Dit laatste imago zou allengs gaan overheersen.

De onbetwiste meester van het beschrijven van het 19e-eeuwse Londen is Charles Dickens. Het Londen in zijn verhalen en boeken is een decor dat een grote hoeveelheid dankbare stof oplevert om de spanning erin te houden, de lezer te boeien en te laten huiveren. In zijn verhalen overheerst het onbekende gevaar, dat op de meest onverwachte ogenblikken op kan duiken, plotseling opdoemend uit de mist of uit de schemering. In Dickens' verhalen is het opvallend vaak donker, schemerig of mistig.[16]

Dickens presenteert een beeld van Londen waarvan Olsen opmerkt dat het in strijd is met de werkelijke situatie van het toenmalige Londen, en dat het belangrijk heeft bijgedragen tot de opvatting dat het vroeg-Victoriaanse Londen een smerige, ongezonde stad zou zijn.[17] In werkelijkheid, volgens Olsen, behoorde Londen in die periode (1830-1850) tot de steden met de hoogste hygiënische standaards, met de beste voorzieningen op het gebied van stromend water, riolering en straatverlichting, en met de ruimste straten in Europa. Toch leden de Londenaars aan een ernstig minderwaardigheidscomplex als ze hun eigen stad met andere metropolen in opkomst vergeleken. Dickens zelf had een grote voorliefde voor Parijs, dat in verschillende van zijn boeken voorkomt. Voor Dickens vertegenwoordigt Parijs een combinatie van een nieuw sociaal elan van de nog vers in het geheugen liggende Franse revolutie met een stimulerend cultureel klimaat.[18] Wanneer Dickens in 1863 Londen met Parijs vergelijkt, dan halen in zijn ogen Regent Street en Trafalgar Square het niet bij de Parijse boulevards en pleinen, maar het meest windt hij zich nog op over hoe de mensen erbij lopen: 'The mass of London people are shabby... Probably there are not more second-hand clothes sold in London than in Paris, and yet the mass of the London population have a second-hand look which is not to be detected on the mass of the Parisian population.'[19]

Naast de technische infrastructuur van havens en spoorwegen en de infrastructuur van sociale ruimten van de squares en terraces, kende Londen nog een derde ruimtelijk stelsel, dat vooral betekenis kreeg als openbaar domein: het stelsel van voormalige landgoederen die tot stadsparken waren getransformeerd. Dit stelsel is in Londen gedurende de 19e en 20e eeuw de kern blijven vormen van het publieke domein. De parken werden met hun speakerscorners zelfs het paradigma van de openbare ruimte, als centra van openbare politieke meningsvorming.

In de 19e eeuw werden pogingen ondernomen het parkenstelsel uit te breiden met meerdere monumentale openbare ruimten in de stad. In het begin van de eeuw was door de architect-ontwikkelaar John Nash Regent Street met Regent's Park aangelegd, als een

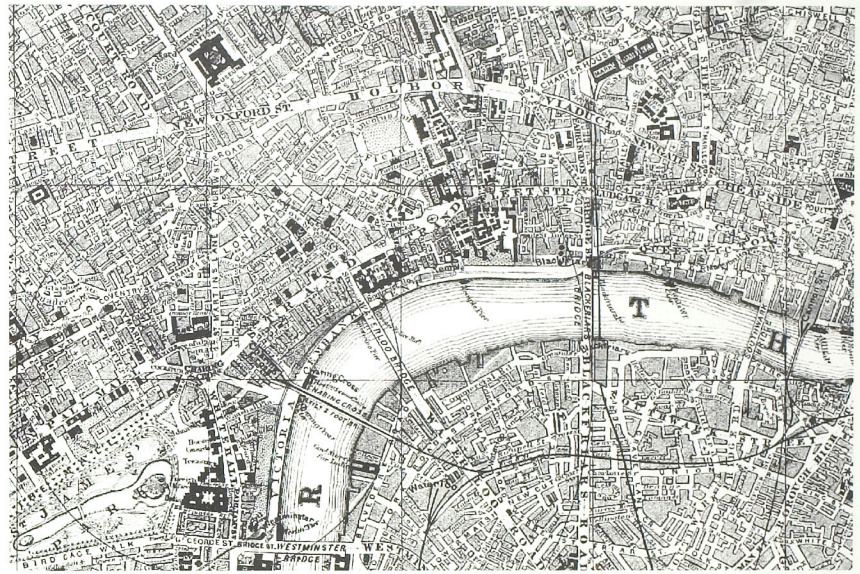




Linksboven: Gezicht op Londen en de Theems vanaf Somerset House, 1817.

Linksonder: Gezicht op Londen en de Theems vanaf Somerset House, na de aanleg van de Victoria Embankment, geschilderd door John O'Connor, 1874.

Rechts: Londen West End 1862, na de aanleg van de Victoria Embankment.

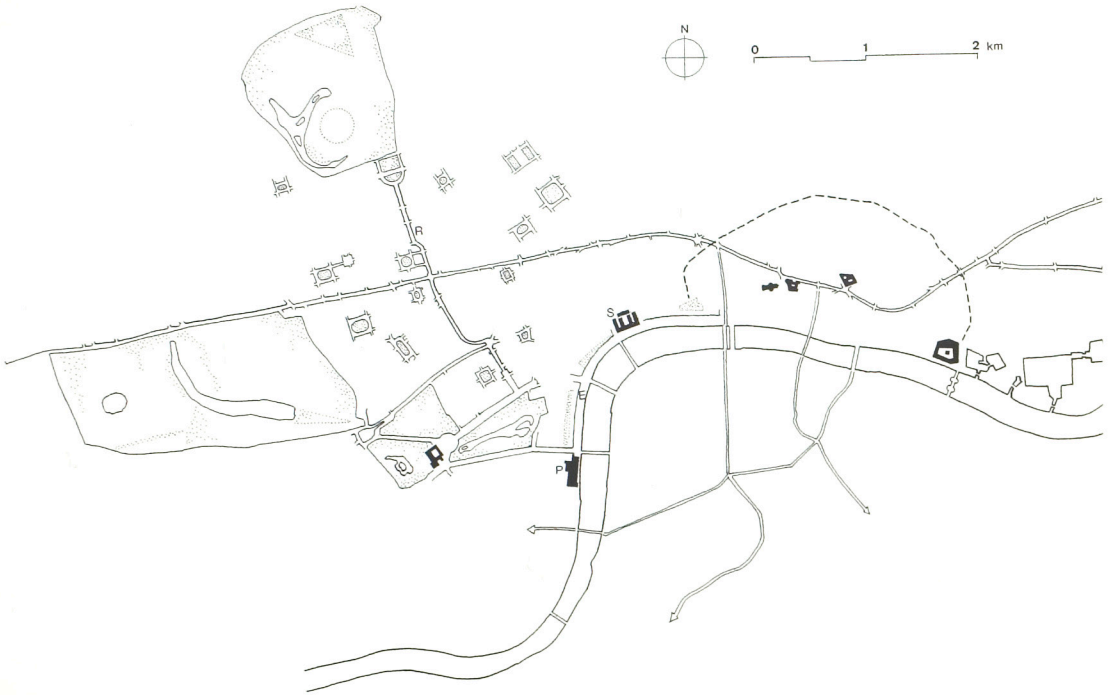


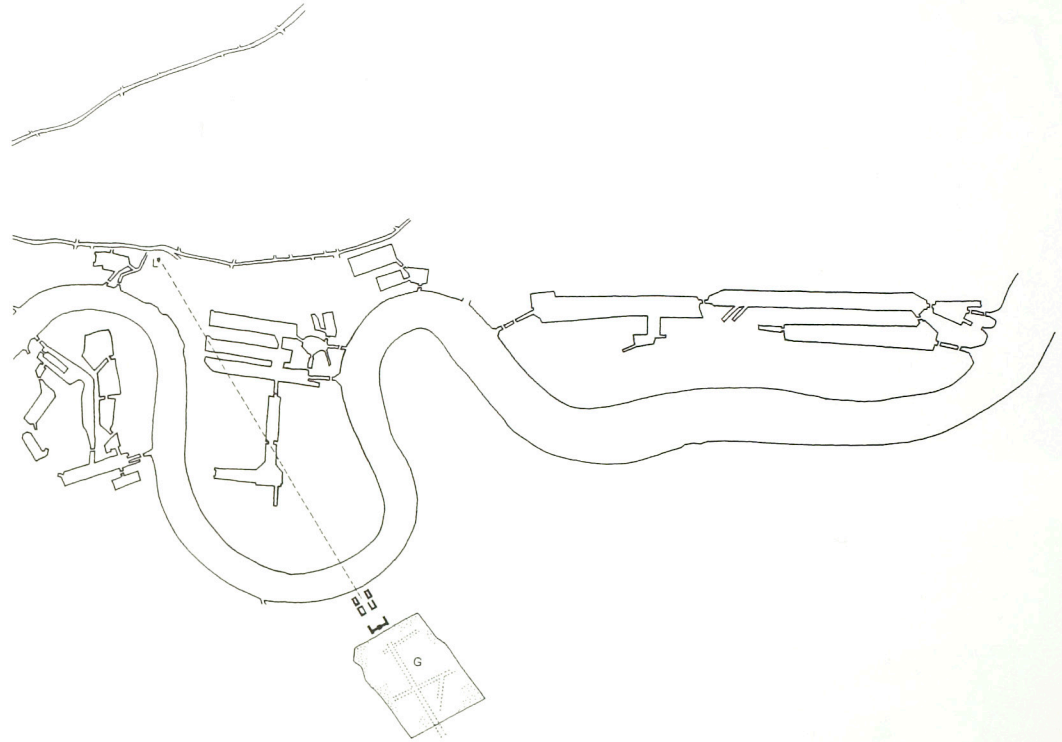
boulevard die een verbinding vormde van het stadscentrum met de *countryside*. Ook werd in de 19e eeuw de stad van een face-lift voorzien door middel van een herstructurering van een groot deel van de Theems-oever. Met de aanleg van een grootschalige ondergrondse infrastructuur (metrobuizen en rioleringen) langs de Theems-oever, waardoor de oude havenbuurten tussen Westminster Bridge en Blackfriars Bridge gesloopt moesten worden, kon de Victoria Embankment langs deze zwierige bocht van de rivier worden aangelegd, als een soort deksel op het ondergrondse buizenstelsel. De rivier was veranderd van transportader in een element dat de stad weidsheid, statigheid en grandeur verschafte; het was niet meer de plek waar het allerarmste werkvolk zwoegde en de smerigste pakhuizen opeengehoopt waren, maar het was een plek die het meest representatief werd voor de stad als nationaal en vooral internationaal regeer- en handelscentrum.

Anders dan in Parijs, waarmee Londen zo vaak vergeleken werd, werden de stadsverfraaiingsprojecten in Londen niet door een autoritair centraal bewind uitgevoerd. Ze waren wel het initiatief van de nationale regering, maar moesten in nauwe samenwerking met beleggers en ontwikkelaars uitgevoerd worden, en vormden aldus de eerste voorbeelden van wat tegenwoordig *public-private-partnership* genoemd wordt. De projecten werden dan ook uitgevoerd voor zover particuliere ontwikkelaars het interessant vonden. Bekend is het verhaal van Regent Street, waarbij Nash gedwongen was het tracé te verleggen door problemen met de grondverwerving, en uiteindelijk zelf als ontwikkelaar moest gaan opereren om de uitvoering van het gehele project te voltooien.[20]

Maar ook de Victoria Embankment was niet veel meer dan een decor, dat de achterliggende stad eerder afsloot van de rivier dan ermee verbond.

Zo was in Londen al in de 19e eeuw een onderscheid ontstaan tussen vier verschillende soorten systemen van openbare ruimten: een infrastructuur van technische voorzieningen als havens en spoorwegen, een infrastructuur van





Londen in de 19e eeuw: In het centrum de 'City'; aan de westzijde het residentiële district West End met de squares, terraces en parken, Regent Street (R) en de Victoria Embankment (E) met Somerset House (S) en the Houses of Parliament (P). Aan de oostzijde East End met de docklands, Greenwich Park (G) met de zichtas gericht op de kerk van Limehouse (L).

sociale ruimten van squares en terraces, een stelsel van parken die vooral een betekenis als publiek domein hadden, en een (bescheiden) stelsel van monumentale boulevards die vooral een representatieve functie hadden. De laatste drie genoemde stelsels sloten ruimtelijk op elkaar aan, waarbij vooral de parken van betekenis waren als belangrijkste aanleiding voor de ontwikkeling van geheel West End.

Deze drie-eenheid contrasteerde sterk met de infrastructuur van de havens in East End. Terwijl de stad zelf haar imponerende aanzien eind 18e eeuw nog voor een belangrijk deel ontleende aan de drukte van de scheepvaartbedrijvigheid op de Theems, was de scheepvaart nu het centrum geworden van een wereld waartegen de stad zich juist wilde afzetten. Het imago van de Docklands van monumentale docks met internationale allure en moderniteit legde het definitief af tegen het imago van stof, zweet, stank en gevaar.

East End werd niet alleen een terra incognita aan de rand van het verlichte Londen, het werd ook een symbool van afwijking en wetteloosheid, van prostitutie, bars die zich niet aan sluitingstijden hielden, en vooral ook van opstandige haven- en werfarbeiders.

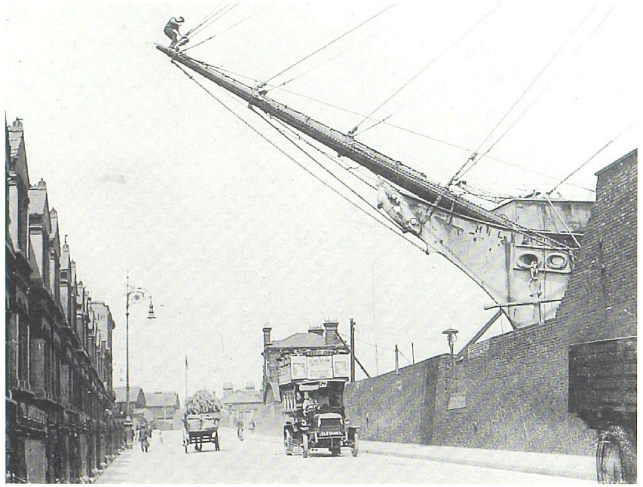
Met het contrast tussen de gereconstrueerde City en East End kon de aanvankelijke minachting voor Londen nu verplaatst worden naar East End. De Londense City en West End representeerden nu weer de almacht van Londen in de wereld; de keerzijde was dat East End de onderdrukking van die wereld door Londen vertegenwoordigde.

DE DOCKS ALS CENTRALE FOCUS

Tegenover dit beeld dat de buitenwereld van de Docklands had als een contrasterend element ten opzichte van de City en West End, staat dat de Docklands als een variant beschouwd kunnen worden van de structuur van de besloten squares van West End: zowel in ruimtelijk als in sociaal opzicht bestonden ook de Docklands uit een clustering van kleine, relatief besloten gemeenschappen. Met name over het Isle of Dogs is wat dat betreft inmiddels veel materiaal boven tafel gekomen.[21]

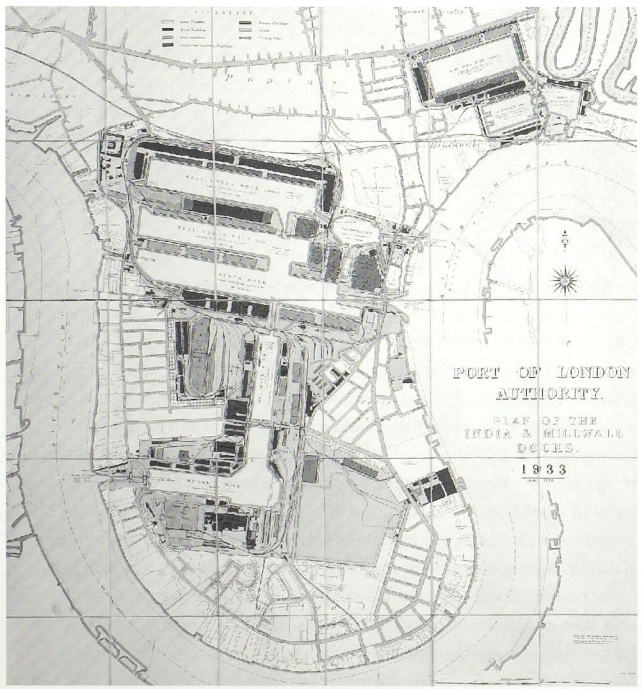
Dit schiereiland ontwikkelde zich in sociaal en cultureel opzicht in de loop van de 19e en het begin van de 20e eeuw tot een van de meest veelzijdige en gemengde delen van de stad Londen, met tegelijkertijd een sterk ontwikkeld collectief identiteitsbesef. In deze ontwikkeling speelden de docks en scheepswerven een belangrijke rol, niet alleen als werkverschaffers, maar vooral als de ruimtelijke polen van nieuwe, 'moderne' vormen van sociale en culturele activiteit, van gemeenschapsleven.

De explosieve groei van havenactiviteit en scheepsbouw trok mensen uit alle hoeken van Groot-Brittannië. Ongeschoolde Ieren, Schotse scheepsbouwingenieurs, ondernemers en financiers vestigden zich op het Isle of Dogs en zorgden ervoor dat tot op de dag van vandaag in dit gebied vrijwel het hele scala van Engelse woningbouwtypen uit de 19e eeuw te zien is: de typisch Engelse speculatiebouw, de tuindorpen, de cottages, tot en met de grote herenhuizen en directeursvilla's. In sociaal



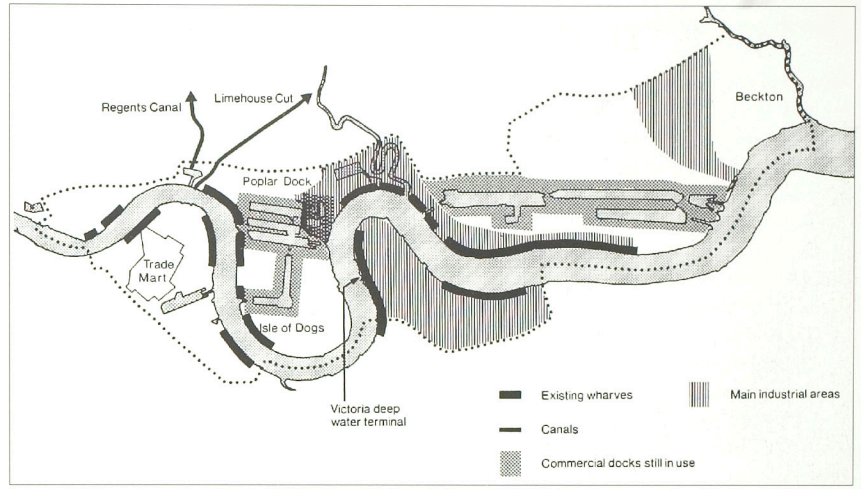
Boven: Isle of Dogs, Manchester Road met Millwall Dock, ca. 1920.

Onder: Isle of Dogs, havens en stratenplan 1933.



opzicht ontstond er een grote variatie van arbeidersbuurten, ingenieursstraten, middenstandsbuurten, notabelenstraten, terwijl in cultureel opzicht er duidelijk Ierse, Schotse, Welshe en Chinese buurten en straten ontstonden. In deze gefragmenteerde samenleving gingen de docks en werven een belangrijke rol spelen als de spillen waaromheen het nieuwe sociale en culturele leven was georganiseerd. Zij werden de belangrijkste dragers van het collectief identiteitsgevoel dat op het Isle of Dogs ontstond. Vooral in de eerste veertig jaar van de 20e eeuw was er sprake van een zeer hechte, stabiele en tegelijk open gemeenschap, waarvan de docks het middelpunt vormden. Stabiel zowel wat betreft omvang (circa 21.000 inwoners), samenstelling als economische gebondenheid: ruim 75% van de bevolking was in die jaren werkzaam in de plaatselijke bedrijven. De opkomst van de vakbondsstrijd speelde een belangrijke rol in de identificatie van de plaatselijke bevolking met de docks. East

De dokken als centrale knooppunten, de werven als lange linten langs de rivier.



End in het algemeen en het Isle of Dogs in het bijzonder ontwikkelden zich als bolwerken van het Engelse vakbondswezen en van de Labour partij, een symbool van alles waar het socialisme voor stond: voor militante stakingen, hechte interne organisatie en internationale solidariteit.[22] Naast de betekenis die de docks kregen als bastions van een hecht georganiseerde arbeidersbevolking, vormden ze ook buiten de werktijd de aanknopingspunten voor het sociale leven: elk dock had zijn eigen cafés, sportverenigingen, enzovoort.[23]

Zo ontstond de typische situatie dat de docks, die eigenlijk ooit aangelegd waren om de havenactiviteit maximaal te isoleren van de omringende wereld, een betekenis kregen als middelpunten van dit nieuwe stadsdeel en bovendien als verbinding met de gehele wereld.

Met het Isle of Dogs als middelpunt ontstond een ruimtelijke structuur van het havengebied met drie dominerende kenmerken: de docks als concentrische zwaartepunten van havenactiviteit; een lint van scheepswerven langs de rivier, onderling verbonden door de Manchester Road; en in het noorden, waar het gehucht Limehouse de schakel vormde tussen de Docklands en de Londense City, ontstond de 'sailortown', het uitgaanskwartier voor zeelieden, dat in de 19e eeuw tevens uitgroeide tot een depot van goedkope Chinese zeelieden.

Aan de stabiele situatie waarin de Docklands ruim veertig jaar verkeerden kwam een einde toen Duitse bommen en V2's het gebied zwaar troffen en letterlijk versplinterden. Met name Limehouse kreeg er stevig van langs. Deze buurt vormde ruimtelijk de belangrijkste verbinding tussen de Docklands en de City, maar was bovendien Londens Chinatown en als zodanig een van de belangrijkste attracties waarop niet-Eastenders afkwamen. Na de Tweede Wereldoorlog was de Chinese bevolking grotendeels naar de goedkopere delen van West End verhuisd en was Limehouse veranderd in een desolaat gebied.

3 De Docklands als splijtzwam van de regionale planning

De Tweede Wereldoorlog had niet alleen in de Docklands verwoestende effecten, maar sloeg grote gaten in geheel Londen. Onbedoeld deden de Duitsers met hun bombardementen ook het werk waarover al vijftien jaar werd gepraat. Aanvankelijk waren onder leiding van Raymond Unwin, in opdracht van de London County Council (LCC), voorstellen gemaakt voor een regionaal plan voor Londen en omstreken. Unwin stelde in Londen zelf grootschalige krotopruiming voor, en daarnaast de aanwijzing van een brede groene gordel rondom de stad, de 'Green Belt', waarbinnen het verstedelijkingsproces gefixeerd zou worden. Verdere stedelijke groei, inclusief de herhuisvesting van de bevolking uit de gesaneerde krottenwijken, zou moeten plaatsvinden in uitbreidingen van kleine kernen en door de ontwikkeling van een aantal New Towns buiten de Green Belt.

De voorstellen van Unwin bleven echter in de lucht zweven: in 1932 schroefde de LCC de financiële bijdrage aan Unwin en zijn medewerkers zover terug dat Unwin's eigen salaris er niet meer van betaald kon worden.[24] Maar door de Duitse bombardementen werden Unwin's voorstellen ineens weer actueel: de voorgestelde krotopruiming werd nu uitgevoerd door Duitse V2's.

Om te beginnen ontstond hierdoor de praktische noodzaak van de herhuisvesting van tienduizenden daklozen. Maar wat wellicht nog belangrijker was, zoals Rasmussen stelt, is dat de aanvankelijk idealistische pleidooien van mensen als Howard en Unwin voor 'gemeenschapsvorming' een brede maatschappelijke steun kregen. Op het slagveld, maar vooral in de Londense schuilkelders, tijdens de 'Blitz', toen de stad gedurende 57 nachten achter elkaar zwaar werd gebombardeerd, ontstond een sfeer van verbroedering tussen verschillende sociale klassen, die de basis ging vormen voor pleidooien voor de wederopbouw van een nieuw Londen, waarin een belangrijke plaats zou zijn voor het voortbouwen op deze *community-development*.[25]

In 1943 kreeg Patrick Abercrombie van de LCC de opdracht een nieuw plan voor de County of London te vervaardigen, een jaar later gevolgd door een opdracht van de nationale regering voor een plan voor Greater London. In feite ontwikkelde Abercrombie één plan, dat uit twee complementaire delen bestond. Het plan van Abercrombie was geheel in de geest van Unwin's voorstellen en bestond uit drie hoofdcomponenten.

Ten eerste het sturen en ordenen van het nederzettingenpatroon. Het grondgebied van Greater London werd in een concentrisch model in vier ringen verdeeld: de Inner Urban Ring (grotendeels overeenkomend met het grondgebied van de County of London), later Inner London genoemd; de Suburban Ring, later Outer London genoemd; de Green Belt Ring; en de Outer Country Ring, later Outer Metropolitan Area (OMA) genoemd. In totaal voorzag Abercrombie dat als gevolg van de bombardementen, verdere krotopruiming en de noodzakelijke uitbreiding van open ruimte in de stad, 618.000 mensen buiten het grondgebied van de LCC geherhuisvest zouden moeten worden. Daarnaast werd gerekend op een (achteraf gezien wel zeer laag ingeschatte) bevolkingstoename op termijn van ruim 400.000 mensen.[26] Voor deze ruim een miljoen mensen werd een aantal New Towns in de Outer Country Ring bestemd.

Ten tweede werd voor het eerst formeel de open groene ruimte als het structurerende element van de metropolitane regio aangewezen. Niet alleen de Green Belt, maar ook het behouden van bestaande en het creëren van nieuwe parkenstelsels aan beide zijden van de Green Belt vormde een essentieel onderdeel van Abercrombie's plan.

Ten derde was er de infrastructuur, die de onderdelen van de regio met elkaar zou verbinden. Abercrombie was wat dat betreft geïnspireerd door de Amerikaanse parkways[27] van Robert Moses en door de Duitse Autobahnen (!). Het nieuwe Londense wegenstelsel zou in zijn visie in nauwe samenhang met de groenstructuur ontworpen moeten worden.

Het Greater London Plan kan met recht een *comprehensive plan* genoemd worden, gezien de gedetailleerde aandacht die aan alle verschillende aspecten en aan alle schaalniveaus is besteed. Abercrombie was evenals Unwin van oorsprong architect en geïnteresseerd in ruimtelijke vormgeving op elk schaalniveau. Dat is in het Greater London Plan terug te vinden. Het ontwerp voor Greater London betreft niet alleen een regionaal kaartbeeld met een minutieuze plaatsbepaling van nederzettingen, parken en wegen, maar ook uitwerkingen van ontwerpen voor New Towns, parken en wegen.

Het Greater London Plan vormde het eerste, maar tegelijk ook het laatste document waarin zoveel aandacht aan uiteenlopende schaalniveaus is besteed.

In de uitvoering van het Greater London Plan werd echter de samenhang van de schaalniveaus losgelaten. Het voornaamste resultaat van het plan in de jaren vijftig en zestig is dat het door Abercrombie voorgestelde onderscheid tussen nederzettingenpatroon en open ruimte, op enkele uitzonderingen na, geheel is uitgevoerd.

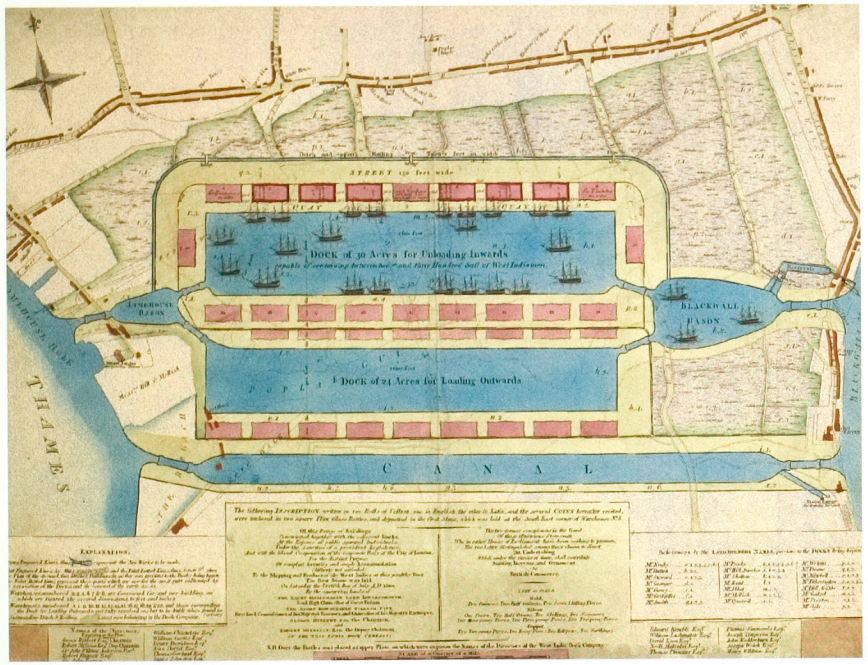
Bij de uitvoering van de afzonderlijke onderdelen op het lagere schaalniveau was de coördinatie en samenhang met het regionale niveau grotendeels verdwenen. Hiervoor kunnen twee oorzaken genoemd worden.

Ten eerste is dit de scheiding der disciplines die in de jaren vijftig en zestig zou plaatsvinden. In 1950 werd regionale planning als aparte discipline op de Engelse universiteiten gescheiden van de vormgevende disciplines en gelieerd aan de sociale wetenschappen.[28] Deze scheiding is terug te vinden in de latere plandocumenten voor Greater London, waar vrijwel elke notie over de ruimtelijke *vorm* van de stad is verdwenen.

Ten tweede speelden wijzigingen in de politieke verhoudingen een belangrijke rol. Het plan van Abercrombie steunde in belangrijke mate op de veronderstelling van een sterk sturende overheid en een aan banden gelegde vrije markt. Juist die vrije-marktsituatie had in de voorgaande decennia geleid tot de situatie die onhoudbaar werd geacht en uiteindelijk het Greater London Plan had opgeleverd. Deze gedachten werden met name onderschreven door Labour, die de meerderheid had in de LCC en ook deel uitmaakte van de nationale regering tijdens de oorlog. Na de oorlog behaalde Labour een absolute meerderheid in het Lagerhuis en behield tot 1951 de regeringsmacht. In die eerste naoorlogse jaren werd een belangrijk deel van het Greater London Plan wettelijk geregeld: in 1946 werd de New Town Act aangenomen, die regelde dat de ontwikkeling van New Towns door speciale Development Corporations plaats moest vinden, onder direct gezag van de regering. Hierdoor werden de gemeentebesturen van de dorpskernen die aangewezen waren als New Town, en die grotendeels door de Conservatives werden gedomineerd en zich verzetten tegen deze uitbreidingsplannen, buiten spel gezet. Twee jaar later werd een speciale wet voor de Green Belt aangenomen, die elke bouwactiviteit in deze groene ring verbood.

In 1951 werd Labour echter verslagen en kwamen de Conservatives aan de macht, die de aantasting van de vrije-markteconomie te ver vonden gaan. Met name de afstemming van het woningbouwbeleid op een strak gestuurd regionaal plan was een doorn in het oog van de Conservative Party. Behalve dat de LCC nu verstoken was van steun in de regering, werd ook actie ondernomen om de LCC-macht zelf te ontmantelen. Op de valreep, een jaar voordat Labour in 1964 weer de meerderheid zou krijgen in het Lagerhuis, wist de conservatieve regering deze macht te breken.

De LCC werd al vanaf de jaren twintig

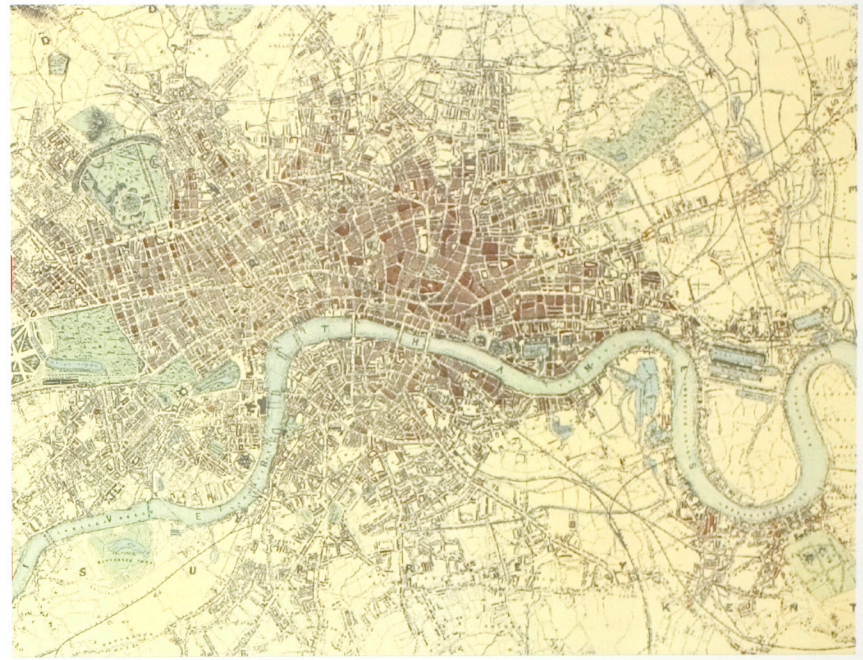


Boven: West India Docks, plattegrond, ontwerp van John Fairburn, 1801.

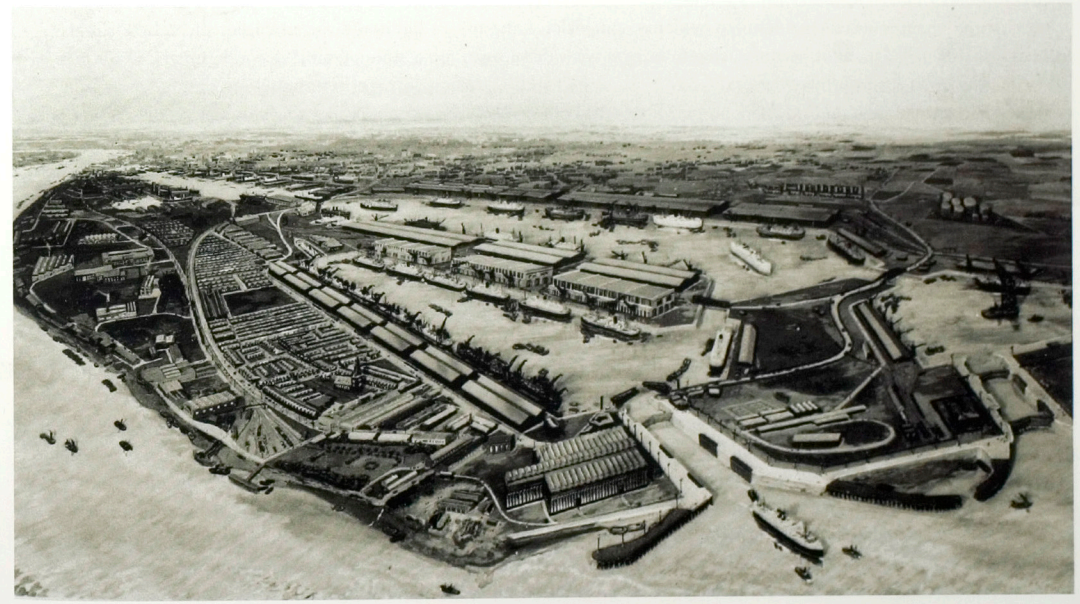
Onder: West India Docks, vogelvluchtperspectief van William Daniell, 1805.



Boven: Plattegrond van Londen, 1851.



Onder: Royal Docks, vogelvluchtperspectief ca. 1900 (anoniem).



ononderbroken gedomineerd door Labour. In de suburbs van Outer London hadden de Conservatives echter een stemmenmeerderheid. Vanaf 1945 was duidelijk dat een gecoördineerde uitvoering van het Greater London Plan een nieuwe bestuursstructuur in de Londense regio nodig maakte, aangezien de LCC slechts een deel van het territorium van Greater London bestreek. Tijdens de eerste jaren na de oorlog werd echter geen haast gemaakt met het veranderen van de bestuursstructuur van Londen, aangezien duidelijk was dat de dominantie van Labour in de Londense regio dan verloren zou gaan en het gehele Greater London Plan op losse schroeven zou komen te staan.

Met de Conservatives in de regering konden de verhoudingen in de Londense regio 'recht worden getrokken'.[29] In 1963 werd de LCC opgeheven en vervangen door een nieuw bestuurslichaam, de Greater London Council (GLC), die het gezag kreeg over het gehele gebied binnen de Green Belt, waarvan 32 boroughs deel uitmaakten. Erg lang zouden de Conservatives van de macht in de GLC overigens niet kunnen genieten, aangezien Labour in dit bestuurslichaam in 1973 weer de meerderheid verwierf.

Dit politieke aspect – de strijd om de politieke macht in de belangrijkste bestuurslichamen van de Engelse hoofdstad – is voortdurend een overheersende factor geweest in het beleid ten aanzien van de ruimtelijke ordening en van de bestuursstructuur van de stad. Ook in de jaren tachtig speelde dit weer een belangrijke rol.

Op het gebied van de woningbouw werd, in plaats van de door Abercrombie voorgestelde dominantie van laagbouw eengezinswoningen, op grote schaal hoogbouw geïntroduceerd. Van de woningbouwproductie tussen 1945 en 1970 werd 50% in gestapelde bouw uitgevoerd.[30] Voor het overgrote deel werd deze woningbouw in East End gerealiseerd, waar de oorlogsschade aan de woningvoorraad immers het grootst was. Maar juist in Engeland, waar zoveel waarde werd gehecht aan het individuele huis met een tuin, vormden de modernistische concepten van massawoningbouw van meet af aan een zeer controversieel punt. Naar aanleiding van deze ontwikkeling besluit Rasmussen zijn boek over de zo door hem bewonderde 'unique city' met een pessimistisch hoofdstuk onder de titel 'A most unhappy ending'.[31]

De Green Belt en de radiale parkenstelsels, bedoeld als samenhangende groenelementen, zijn op het kaartbeeld nog grotendeels herkenbaar, maar worden in het dagelijks gebruik van de stad nauwelijks ervaren als de grote doorlopende groene zones zoals ze aanvankelijk bedoeld waren.

De grootste kloof tussen plan en uitvoering betreft echter de verkeersinfrastructuur. Peter Hall merkt op dat het wegenstelsel van de Londense regio in grote lijnen nog steeds door dezelfde euvels wordt gekenmerkt die Abercrombie in 1944 al constateerde, terwijl het aantal auto's in de vijftig jaar sindsdien is vertienvoudigd.[32] In Abercrombie's plan was het hoofdwegennet niet alleen bedoeld als een functioneel netwerk, maar ook als een vormgevingsmiddel om de randen van de afzonderlijke communities en de relatie tussen de communities ruimtelijk vorm te geven. Dit aspect is in de jaren zestig noch door de wegenbouwers begrepen, noch door degenen die in de jaren zeventig tegen de desastreuze effecten van de wegenbouw protesteerden. Het resultaat is een wegensysteem dat aan de ene kant grote delen van het stedelijk weefsel en van het open landschap meer verwoest heeft dan nader vormgegeven, en aan de andere kant onvoltooid is gebleven en grote hiaten bevat. Een belangrijke doelstelling van het Greater London Plan van 1944 was de integratie en 'civilisation' van de auto in de stad. In plaats daarvan is het wegenstelsel echter een autonoom netwerk geworden, dat door de vele hiaten bovendien niet adequaat functioneert.

Een van de grootste storende factoren die een voltooiing van het structuurconcept van het Greater London Plan verhinderde, werd gevormd door de Docklands, die als een grote wig de consequente voltooiing van de concentrische en radiale structuur van Greater London verhinderden. Het meest opvallend geldt dat voor het voorgestelde wegenstelsel, waarin twee concentrische ringwegen de hoofdelementen vormen. Hiervan is alleen de buitenste gerealiseerd, die in de Green Belt was geprojecteerd. De binnenring was dwars door het Isle of Dogs geprojecteerd, maar is nooit gerealiseerd. Ten aanzien van de groenstructuur, het openbaarvervoersnetwerk en de woningbouw worden in het plan van 1944 wel opmerkingen gemaakt dat voor de Docklands en de oostelijke Theemsoevers gewaakt moet worden voor een eenzijdig gebruik door haven en industrie: 'All the river frontage is not suitable for and can never be used wholly for industry.'[33]

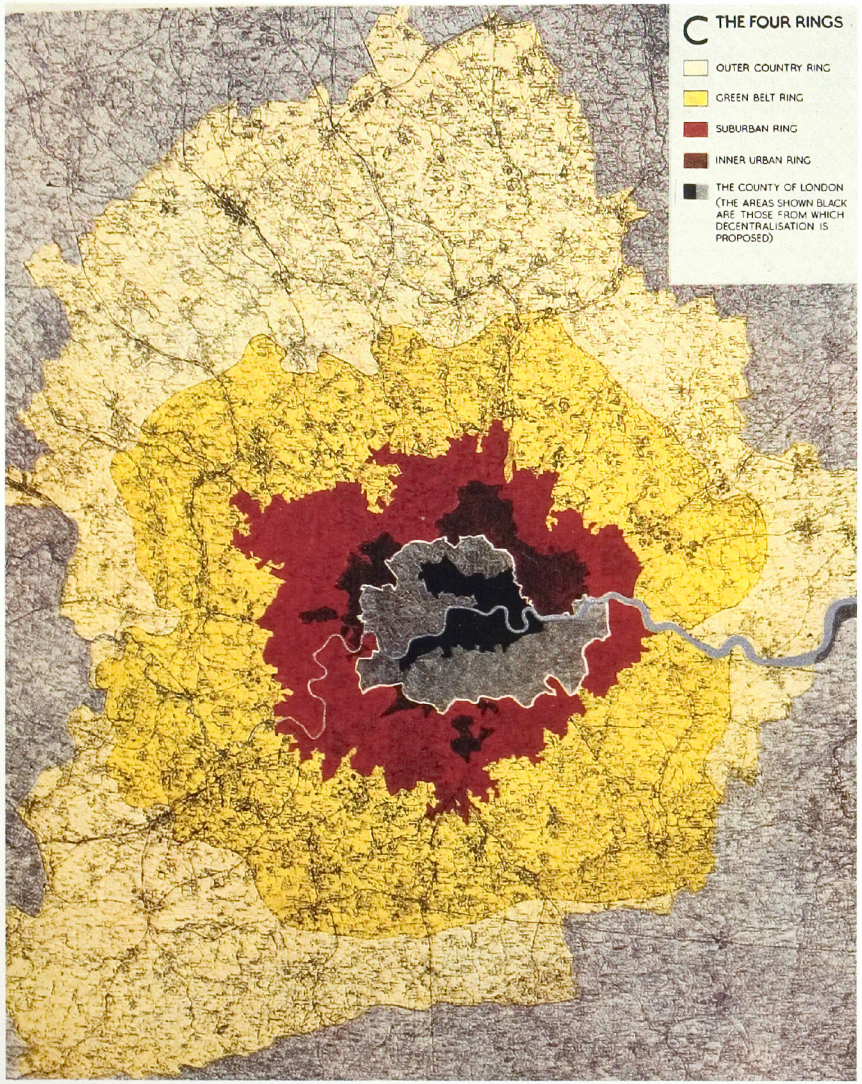
Maar over wat precies in het gebied van de Docklands zou moeten gebeuren, bleef het Greater London Plan rijkelijk vaag. Het bleef een witte vlek in het lange-termijnperspectief dat Abercrombie voor ogen had, zoals heel letterlijk blijkt uit een aantal diagrammen van het oostelijk deel van Londen. Vooral de betekenis van de Theems als een landschappelijk element blijft onderbelicht. Terwijl waterelementen en vooral de diverse zijrivieren van de Theems een belangrijke positie krijgen als centrale elementen van de groene corridors, houdt het Greater London Plan zich ten aanzien van de Theems, vooral het oostelijk deel, op de vlakte.

De oorzaak van deze vaagheid lag niet alleen in een voorzichtige opstelling ten opzichte van wat als een economische kurk van de stad beschouwd werd. Belangrijker was dat in de Docklands een apart bestuurslichaam met een autonome status de scepter zwaaide, de Port of London Authority, waarvan duidelijk was dat het nauwelijks mogelijk zou zijn dit bestuurslichaam ondergeschikt te maken aan algemene regionale planningsdoelen. Kennelijk durfde Abercrombie de Port of London Authority (PLA) niet aan te pakken, of zag daar althans geen mogelijkheid toe.

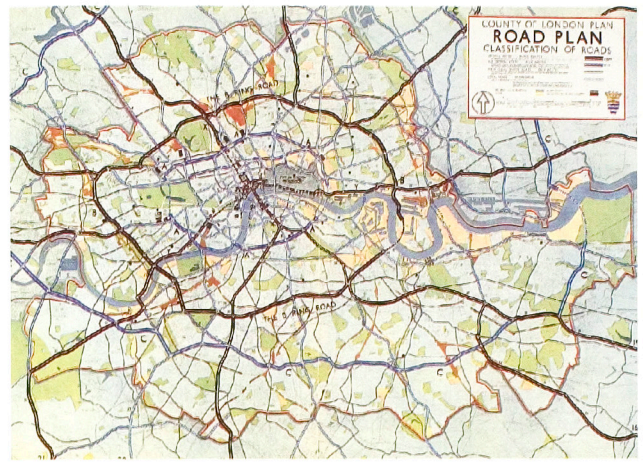
Op het Isle of Dogs, in Limehouse en rond de Royal Docks werd in de jaren zestig wel een aantal woningbouwcomplexen gerealiseerd op de plaats van weggebombardeerde woonwijken, als onderdeel van de wederopbouw van het gehele East End. Maar deze complexen bleven losse enclaves in de havenwereld. De nieuwe buurten op het Isle of Dogs werden vormgegeven in de meest sobere, functionalistische architectuur. De betekenis van de docks veranderde daarbij doordat in het stedebouwkundig concept waarmee de 'community development' van de nieuwe buurten werd vormgegeven, de docks als grens werden opgevat. Het Isle of Dogs werd zodanig ontwikkeld dat er twee 'neighbourhood-communities' zouden ontstaan, aan weerszijden van de centraal gelegen docks.

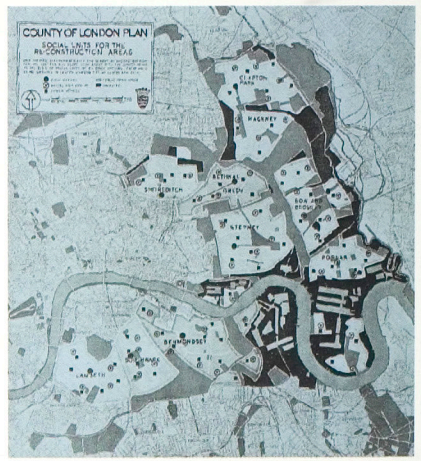
Deze ontwikkeling vond inmiddels plaats onder gezag van de Greater London Council. De GLC zag zich geconfronteerd met het feit dat een aantal ontwikkelingen anders liep dan de prognoses van het Greater London Plan van 1944. De bevolkingsomvang binnen de Green Belt was weliswaar gedaald, nog sterker dan volgens Abercrombie's plan: van 8,6 miljoen mensen in 1939 naar 7,4 miljoen in 1970. In de Outer Metropolitan Area was de bevolking echter aanmerkelijk meer toegenomen dan Abercrombie had voorspeld: van 3,5 miljoen naar 5,2 miljoen. Kortom er was sprake van een aanzienlijke uitstroom van bewoners vanuit het grondgebied van Greater London naar de Outer Metropolitan Area.

Deze ontwikkeling vormde het belangrijkste motief voor de GLC om het Greater London Plan bij te stellen. In het nieuwe Greater London Development Plan van 1973[34] valt te zien hoever de scheiding tussen ruimtelijke planning en ruimtelijke vormgeving is gevorderd. Het plan bestaat uit twee vuistdikke boekwerken van ruim zeshonderd pagina's elk, waarin in totaal slechts drie zeer summiere kaartbeelden van Greater London voorkomen. Het gehele



De vier ringen volgens het Greater London Plan, 1944.



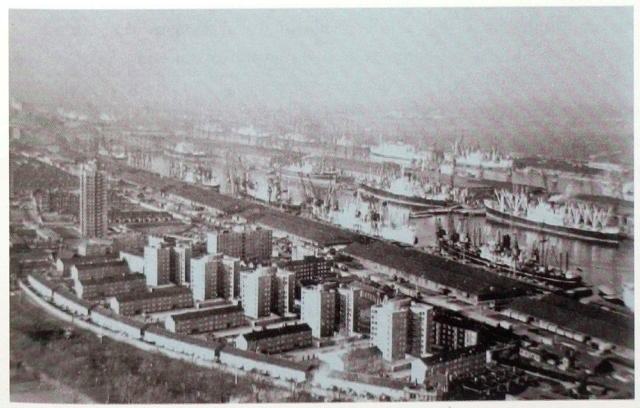


Linksboven: Wegenstelsels volgens het County of London Plan, 1943. De daarin voorgestelde ringweg die onder meer dwars door het Isle of Dogs staat geprojecteerd is nooit voltooid.

Rechtsboven: Het 'social framework' van Londen's East End, volgens het County of London Plan, 1943.



De geraliseerde producten in de geest van het Greater London Plan: Social Housing Estate, Isle of Dogs, situatie 1987.



Social Housing Estate met Royal Docks op achtergrond, situatie 1967.

plan is louter kwantitatief van aard en staat vooral in het teken van het stoppen van de negatieve spiraal waarin Londen was terechtgekomen door het vertrek van de ruim 1,2 miljoen mensen. Stabilisering van de bevolkingsomvang werd een belangrijke doelstelling.

Als oorzaak voor het vertrek van met name een groot deel van de middenklasse uit Londen werden in dit plan twee punten genoemd: het ontbreken van voldoende aanbod op de woningmarkt voor deze groepen, en het ontbreken van een adequate structuur van open ruimte in het gebied van Inner London.

Het plan eindigt met een pleidooi voor het aanwijzen van 'comprehensive development areas', waarin de uitbreiding van de woningvoorraad en van open ruimte in een geïntegreerde stedebouwkundige planvorming zou moeten plaatsvinden. Naast Covent Garden en het gebied rond Kings Cross Station noemt het plan de Londense Docklands als voornaamste 'comprehensive development area': het gebied dat tot dusver een witte vlek was gebleven in het Greater London Plan.[35]

VOLTOOIING VAN HET GREATER LONDON PLAN

Niet alleen de druk om de woningproductie in Londen op te voeren, maar ook de economische ontwikkelingen in de Docklands zelf vormden de aanleiding voor een verandering van de positie van de Docklands. De stelselmatige vergroting van de afmetingen van schepen leidde in de naoorlogse decennia tot problematische situaties met de sluisdeuren van de docks, en maakte duidelijk dat een aanpassing van de havenoutillage noodzakelijk was. Het einde van de Docklands kwam uiteindelijk toch zeer abrupt en voor de stad onverwacht: terwijl de Port of London Authority midden jaren zestig nog plannen in voorbereiding had om op het Isle of Dogs nieuwe havens aan te leggen, besloten scheepvaartmaatschappijen en stuwadoorsbedrijven hun activiteiten in de Docklands te beëindigen en zich te concentreren op het vijfentwintig kilometer dichter bij de Theems-monding gelegen Tilbury. Met het plotseling verdwijnen van de grote havenbedrijven uit de Docklands bleven de gigantische docks leeg en roemloos achter.

De allereerste studies naar de mogelijkheden van de Docklands werden in de periode 1970-1973 verricht, in opdracht van de conservatieve regering die in 1970 aan de macht was gekomen. De voorstellen die hieruit voortkwamen, waren gericht op de ontwikkeling van luxe woonwijken en bijbehorende voorzieningen als jachthavens. Hiertegen rees van meet af aan verzet van de betrokken boroughs, die alle gedomineerd werden door Labour en sterk gericht waren op het behoud en herstel van de betekenis van het gebied als een woon- en werkgebied van handarbeiders.

Tezamen met de betrokken boroughs die zich in het Dockland Joint Committee (DJC) hadden verenigd, presenteerde de Greater London Council (GLC), die inmiddels door Labour werd bestuurd, in 1973 de eerste voorstellen voor de herontwikkeling van de Docklands.[36] Beide instellingen, Greater London Council en Dockland Joint Committee, kregen de wind in de rug toen in 1974 Labour ook weer regeringsmacht verwierf. In 1976 kregen deze voorstellen concreter gestalte in het London Docklands Strategic Plan.[37]

De kernpunten van dit plan bestonden uit een grote woningbouwproductie (23.000 woningen), verbetering van de infrastructuur door uitbreiding van het Londense metronet, handhaving en reorganisatie van de bestaande bedrijvigheid en een aanzienlijke uitbreiding van het openbare recreatiegebied van Londen door de Theems-oevers in het Docklandsgebied daartoe te bestemmen. De havenbassins zouden grotendeels gedempt worden, de gebouwde infrastructuur van pakhuizen en entrepotgebouwen gesloopt. Het grootste deel van de woningproductie (55%) was aan de marktsector toebedeeld.

Op het gebied van economische bedrijvigheid werd ernaar gestreefd het verlies aan arbeidsplaatsen door het vertrek van de havenbedrijven te compenseren door het aantrekken van bedrijvigheid, waarvan gevreesd werd dat die zou verhuizen naar locaties buiten de Green Belt. De Dockland Joint Committee slaagde erin met een aantal krantebedrijven (onder andere *Daily Telegraph*) en grootwinkelbedrijven (met name de ASDA-superstores) overeenkomsten te sluiten over toekomstige vestigingen in de Docklands. Later zou blijken dat deze bedrijven een sleutelrol zouden vervullen in de nieuwe economische ontwikkeling van de Docklands.

In de context van de functionele structuur van Greater Londen werd de ontwikkeling van de Docklands vooral aangegrepen om de radiale structuur van Londen te versterken: de Theems werd als nieuwe groene corridor benoemd en een nieuwe metrolijn werd vanuit de City dwars door de Docklands in oostelijke richting geprojecteerd.

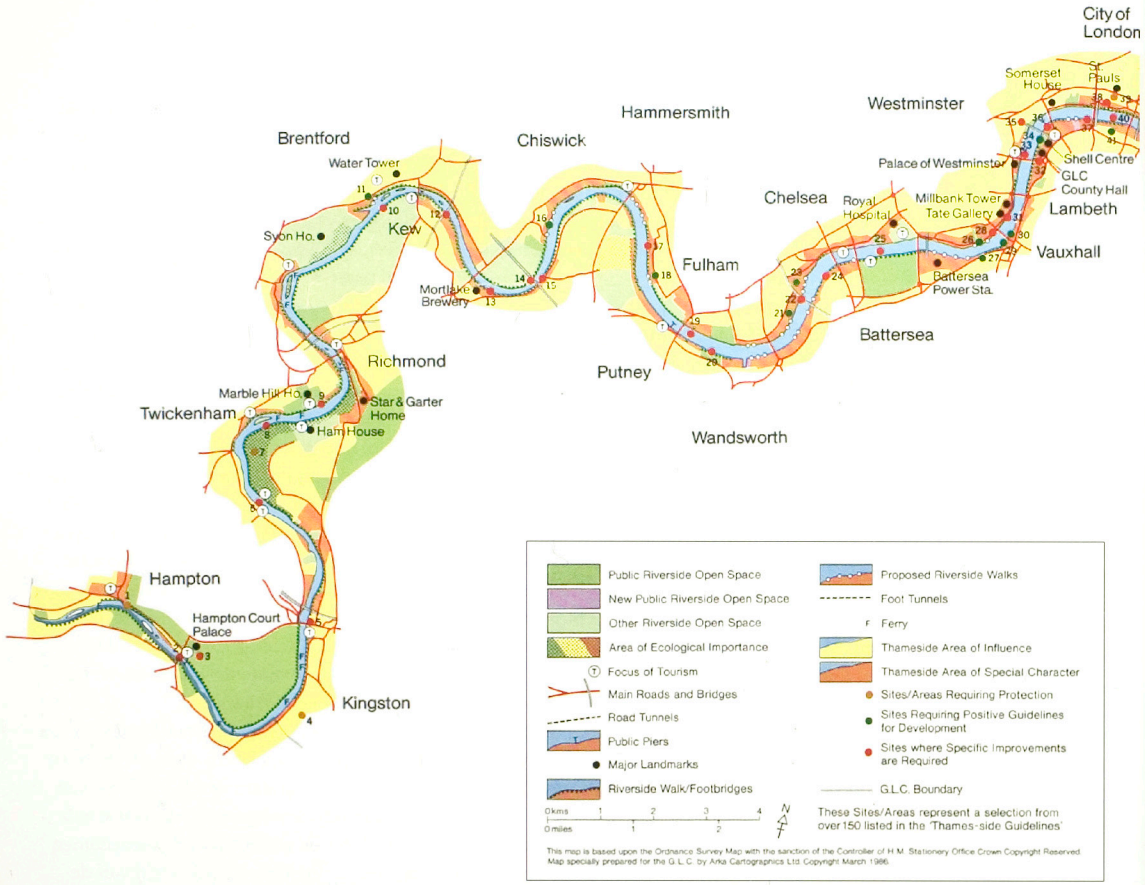
Met de ontwikkeling van de Docklands zou de belangrijkste blokkade van het Greater London Plan alsnog worden geslecht, en zou de structuur van Londen van radialen en ringen voltooid worden. De Docklands zelf zouden een nieuwe versie van een New Town worden – nu niet ver buiten Londen, maar middenin de stad.

Maar in hoeverre deze binnenstedelijke New Town nieuwe stijl werkelijk de kwaliteiten zou krijgen die konden concurreren met de suburbs in de Outer Metropolitan Area, werd niet duidelijk. Hier brak de scheiding tussen de disciplines het beleid van de Greater London Council op. Het globale zoneringsplan van de Docklands, dat in de vorm van een vlekkenplan de verschillende bestemmingen in grote lijnen regelde, maakte niets duidelijk over de ruimtelijke verschijningsvorm die hier gerealiseerd zou worden.

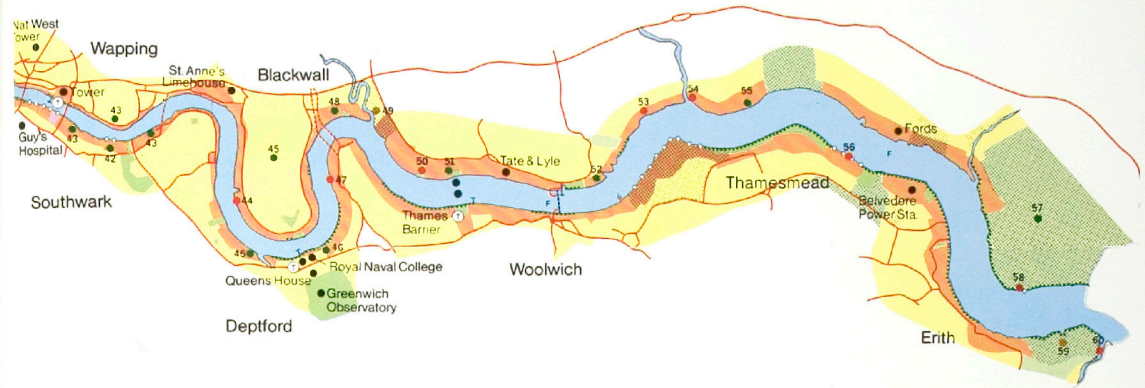
REPRESENTATIE VAN DE EIGEN IDENTITEIT

Pas later, tegen het eind van de jaren zeventig, werd gepoogd een visie te ontwikkelen op de Docklands als een gebied dat meer was dan alleen een willekeurig stadsdeel. Deze ontwikkeling hing direct samen met het debat dat in de jaren zeventig in Engeland zowel binnen politiek links als rechts gevoerd werd over de vervaging van de nationale identiteit en het tegelijk toenemende bureaucratische centralisme van de nationale overheid – beide tendensen als gevolg van internationale ontwikkelingen en de wijze waarop de Engelse regering daarop trachtte te reageren. Het meest uitdrukkelijk werd dit debat aanvankelijk gevoerd in en rondom de Labourpartij, waarin met name de New Left-beweging het perspectief ontwikkelde van het vormen van een grotere lokale autonomie om het hoofd te kunnen bieden aan de afbraak van werkgelegenheid en sociale voorzieningen in de steden, en om een cultuurpolitiek te kunnen ontwikkelen die aansloot bij de veranderde behoeften en leefstijlen van de Engelse bevolking.[38]

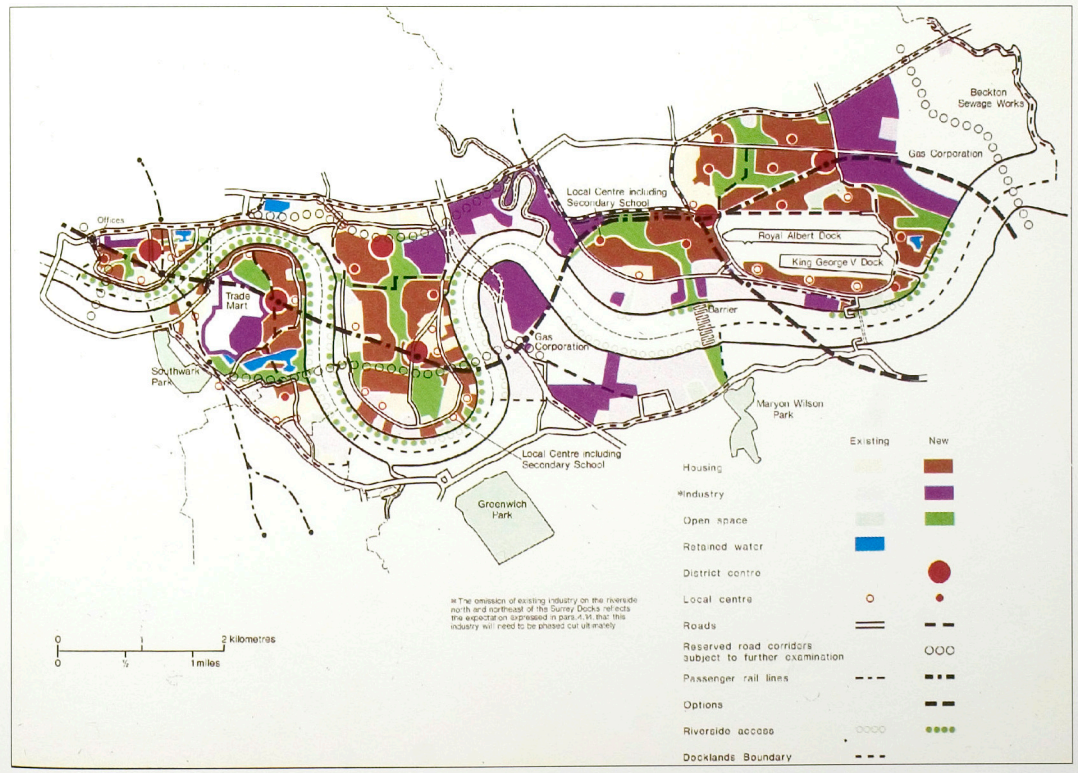
Binnen Labour won het standpunt veld om te breken met de nog steeds overheersende en uit de jaren veertig stammende ideologie van de 'community development', die een steeds schriller contrast vormde met de toegenomen sociale en culturele verscheidenheid van de Engelse bevolking. De New Left-beweging binnen Labour ontwikkelde het standpunt dat een adequate culturele politiek deze verscheidenheid juist als uitgangspunt moest nemen, en dat gezocht moest worden naar een sterkere benadrukking van de eigen identiteit van verschillende bevolkingsgroepen. Deze identiteit kan gebaseerd zijn op etnische afkomst, op sociaal-economische politiek, op een verbondenheid met lokale omstandigheden, of op een combinatie van dergelijke factoren. Tegelijk werd gezocht naar middelen om een politiek van onderlinge verbondenheid te kunnen voeren: een politiek die de eigen identiteit van de diverse groepen benadrukte, maar tegelijk naar



Boven: Design Guide for Thames Side, Greater London Council 1981.



Onder: Eindbeeld van de ruimtelijk-functionele organisatie van de Docklands volgens het London Docklands Strategic Plan, 1976.



nieuwe vormen van verbondenheid tussen die groepen zocht.

Eind jaren zeventig gaan in diverse grote, door Labour beheerste steden vernieuwingsprogramma's van start: Londen, Liverpool, Glasgow. Met name Londen werd een proeftuin van de nieuwe ideeën over cultuurpolitiek binnen Labour, vooral na het aantreden in 1980 van een volledig verjongde Greater London Council met New Left-signatuur.

NIEUWE PERSPECTIEVEN VOOR DE THEEMS EN DE DOCKLANDS

De vernieuwde Greater London Council wenste de discussie over de ontwikkeling van de Docklands te heropenen: de Docklands dienden niet alleen gebruikt te worden om het tekort aan woningen, werkgelegenheid en openbaar groen in te lopen, maar de betekenis van het gebied voor het identiteitsgevoel van de bevolking van East End zou een belangrijke plaats moeten gaan innemen in de nieuwe plannen.

East End stond bij uitstek model voor de desolaatheid, ontmanteling, verpaupering en versplintering van Engelands industriële centra, terwijl het tegelijk altijd een van de meest radicale Labour-bolwerken van Engeland was geweest. De aanpak van de Docklands, het 'hart' van East End, moest in die jaren een model én de proef op de som worden voor de wijze waarop links in Engeland de economische, culturele en sociale vernieuwing van de stad wilde realiseren.

De 'heritage', het historisch erfgoed van docks, pakhuizen, industriële en civieltechnische constructies, kreeg een belangrijke rol in de ontwikkeling van een nieuw, 'positief' identiteitsbesef van East End, voortbouwend op de betekenis van de docks als de symbolen van de eigen culturele identiteit.

Het programma dat de Greater London Council in de jaren 1980-1981 opzette, was erop gericht deze 'heritage' zoveel mogelijk als openbare voorziening te ontwikkelen: de gebouwen voor diverse openbare functies, de havenbekkens met de kaden en de rivieroevers voor openbare ruimte.[39] De 'ontdekking' tijdens dit werk was dat de geschiedenis van het Docklands-gebied niet alleen een geschiedenis van marginaliteit, van modder, stank en slijk, rotting en bederf was. In plaats van de geschiedenis van het gebied definitief te 'vergeten' om met een schone lei te kunnen beginnen, werd de geschiedenis juist ingezet om het identiteitsbesef van East End te versterken en de karakteristieke historie van het gebied als speciale attractie te exploiteren.

Tegelijk werd gezocht naar nieuwe middelen om de Docklands te verbinden met andere delen van Londen. De oplossing lijkt voor de hand te liggen, maar was in de Londense verhoudingen een absolute primeur: de Greater London Council proclameerde de Theems als een ruimtelijk element dat een rol kon spelen als een verbindende, integrerende factor in de sociaal-culturele diversiteit van de stad Londen. Het plan van de Greater London Council was erop gericht dat de Theems ontwikkeld werd als één, bijna 27 kilometer lange recreatieve zone die zich dwars door de stad slingert. Het plan was voor Londen zo bijzonder vanwege de administratieve opdeling van de stad in 32 boroughs, waarvan er zeventien aan de rivier liggen. Slechts één borough, Richmond, ligt aan beide zijden van de rivier. Voor de andere boroughs geldt dat de rivier de rand van hun grondgebied vormt en als zodanig altijd beschouwd en gebruikt is: 'The River Thames is the greatest peripheral area of London; it is the greatest throw-away area of all, not just figuratively but also over many decades, many centuries literally, it has been the greatest rubbish dump in London.'[40]

Het Theems-plan voorzag in een omvorming van de vele vuilnisbeltachtige oevergebieden tot groene recreatiegebieden; in de aanleg van wandelpromenades, openbare pieren en steigers; in het aanwijzen van ecologisch waardevolle milieus; en in het verbeteren van de kwaliteit van het water van de rivier. De relatie van historische 'landmarks' en culturele voorzieningen met de rivier zou extra aandacht krijgen.

Dit plan was vooral voor de Docklands niet zonder betekenis: dit gebied zou een onderdeel worden van de totale nieuwe zone van de Theems en haar oevers, en daardoor des te beter opgenomen worden in Groot-Londen, zonder de eigen identiteit te verliezen.

Maar de Greater London Council is net te laat met de nieuwe plannen en ideeën. Op het moment dat men op het punt staat het programma in de Docklands tot uitvoering te brengen, ontheft de kersverse conservatieve regering van Thatcher de Docklands Joint Committee van zijn bevoegdheden en stelt nieuwe voorwaarden aan de ontwikkeling van het gebied.

De 'ontdekking' van de potentiële kracht van de 'heritage' van dit gebied wordt echter dankbaar overgenomen. Dankzij het voorwerk van het Docklands Joint Committee was de waardering voor de 'heritage' van de Docklands algemeen geworden: Londen was de Docklands inmiddels met andere ogen gaan bekijken. Achteraf moeten de Labour-instellingen verbitterd constateren dat de Conservatieven hun het voorwerk hebben laten doen. Op het juiste moment is de ontdekking van de 'heritage' gekaapt en vervolgens geprivatiseerd.[41]

De geschiedenis van het gebied zelf heeft in deze nieuwe ontwikkeling een wervende functie gekregen: de opnieuw geïnterpreteerde historie wordt als belangrijkste marktfactor ingezet.

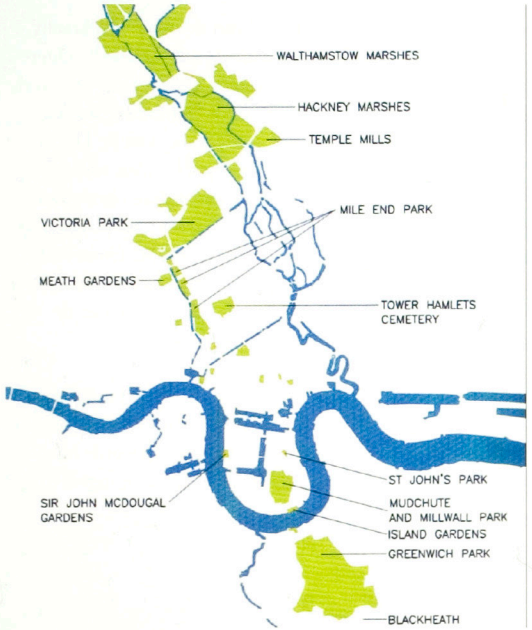
4 De nieuwe koers

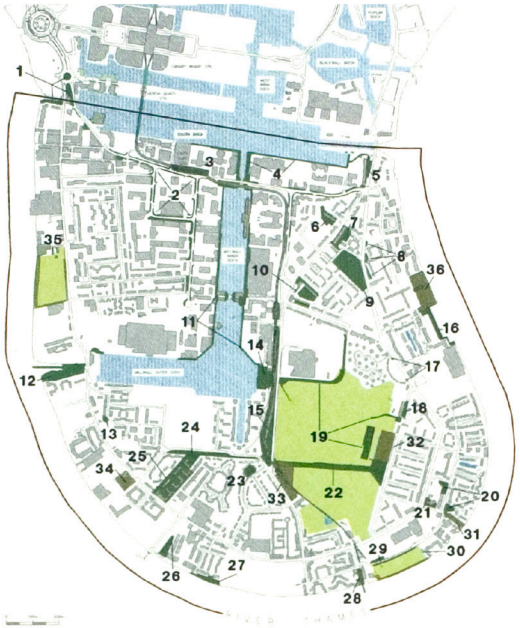
De Docklands werden in extreme mate onderwerp van politieke strijd – in dit geval tussen Labour die de lokale overheden beheerste en de Conservatives die onder leiding van Margaret Thatcher in 1980 de regeringsmacht in handen hadden gekregen. Voor deze regering moesten de Docklands Engelands antwoord vormen op de losgebarsten strijd tussen de grote metropolen om een vooraanstaande positie in de wereld, en in ieder geval in Europa. De ligging van dit gebied ten opzichte van de toekomstige Kanaaltunnel werd strategisch van groot belang geacht voor de positie van Engeland in een verenigd Europa. Met het oog op de concurrentiestrijd tussen Parijs en Londen om de positie van culturele en financiële hoofdstad van Europa, is in Frankrijk inmiddels al geconstateerd dat Londen dankzij de Docklands ruim een ronde voor ligt op Parijs.[42]

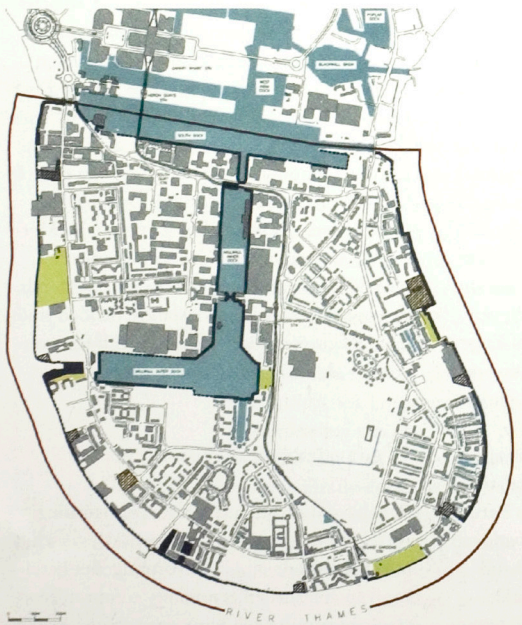
Ten behoeve van de ontwikkeling van het gebied maakt de regering Thatcher gebruik van de mogelijkheid, naar analogie van de New Town Act uit 1946, 'Urban Development Areas' aan te wijzen, die een bijzondere betekenis toegekend krijgen voor het nationale belang. De ontwikkeling van deze gebieden wordt toevertrouwd aan speciale 'Urban Development Corporations', die alleen aan de regering zelf verantwoording hoeven af te leggen. In 1981 zijn, om te beginnen, twee van dergelijke UDC's ingesteld: de London Docklands Development Corporation (LDDC) en de Merseyside Development Corporation voor het havengebied van Liverpool. Beide Docklands, en vooral de London Docklands, hebben sindsdien gefigureerd als het zichtbare en tastbare bewijs van het succes van het Thatcherisme.

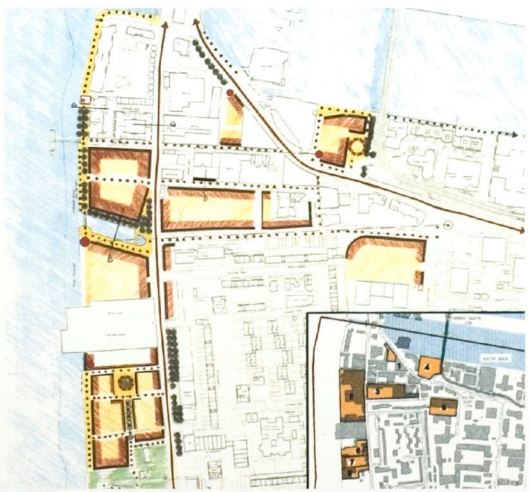
POLITIEKE TRANSFORMATIES

Behalve dat de inhoud van de planvorming verschilt met de voorgaande periode, verschilt ook de methode en besluitvorming: het bereiken van een snel en eenduidig, compromisloos resultaat vereiste een homogeen samengesteld

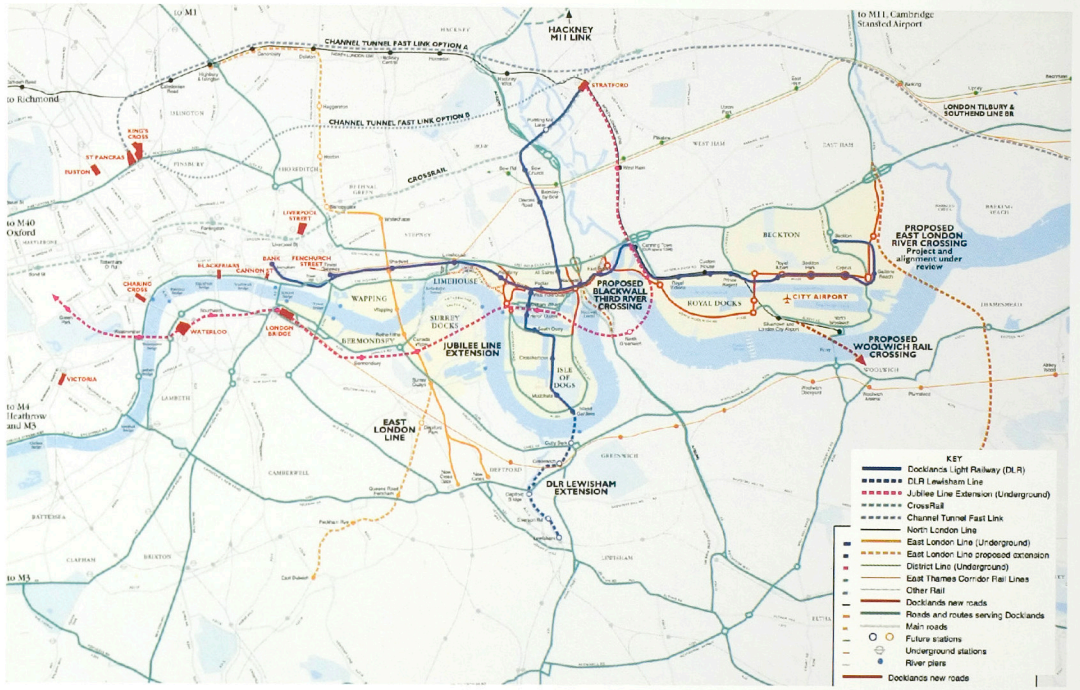








Development Framework, Isle of Dogs, 1994. Het Isle of Dogs als onderdeel van de landschapstructuur van Oost-Londen (linksboven); de groenstructuur (rechtsboven) en waterstructuur (linksonder) van het Isle of Dogs; vormgeving van de openbare ruimte (rechtsonder).



Boven: London Docklands, geplande infrastructuur van verkeer en openbaar vervoer: plan 1995.

Onder: Canary Wharf, situatie 1995. Links op de achtergrond de Mudchute; aan de overzijde van de Theems is Greenwich Park met de Royal Naval College te zien.



Pagina 96/97: kaart van Londen, schaal 1:25.000.


N
0
1 km
LONDON
[LONDINIVM]
RIVER THAMES
TOWER HAMLETS LB
SOUTHWARK BERMONDSEY BC
SOUTHWARK PECKHAM BC
LAMBETH VAUXHALL BC
LEWISHAM
DEPTFORD BC
Bloomsbury
Holborn
Strand
St Giles
Shoreditch
Spitalfields
Whitechapel
Stepney
Bow Common
Limehouse
Ratcliff
Shadwell
Poplar
Blackwall
Bromley
South Bromley
Mile End
Canning Town
Lambeth
Vauxhall
Newington
Walworth
Kennington
Nine Elms
South Lambeth
Camberwell
Bermondsey
The Borough
Rotherhithe
Surrey Commercial Docks (disused)
Millwall
West India & Millwall Docks
Cubitt Town
Isle of Dogs
Deptford
GREENWICH
New Cross Gate
Blackheath
Waterloo Bridge
Blackfriars Bridge
London Bridge
Tower Bridge
Westminster Bridge
Lambeth Bridge
Vauxhall Bridge
Greenland Dock
Albion Dock
Lower Pool
Upper Pool
Limehouse Reach
Greenwich Reach
Blackwall Reach
WEST INDIA Billingsgate Market
DOCKS
South Dock
Royal Naval College
Greenwich Park
Old Royal Observatory
Maritime Museum
Cutty Sark
Tunnel
Pier
Wharves
Jetties
Landing Stages
Boro Const Bdy
Euro Const & Boro Const Bdy
Bugsby's Reach
Blackwall Tunnels
Gas Works
Works
Park
Museum
Mkt
Sch
Coll
Hospl
Sta
Cemy
Pumps
Tumuli
Hollyhedge House
Offices
Gov Offices
County Hall
Somerset NT House
Charing Cross Station
National Theatre
Royal Festival Hall
Waterloo Station
London Bridge Station
Custom House
The Tower
Tower Bridge
Dock Offices
Lift Bridge
Southwark Park
The Oval
Tate Gallery
HOUSES OF PARLIAMENT
Polytechnic
Barbican Centre
Liverpool St
Broad St
Markets
Recn Gd
Synagogue
Old Nichol
Finsbury
St Lukes
Clerkenwell
Soho
Covent Garden Market
St James's Park
Westminster
Estmnster
Hollyhead House
Blackheat

planningslichaam, niet of nauwelijks beïnvloedbaar door invloeden van buiten. De London Docklands Development Corporation (LDDC) voldoet hieraan: niet alleen is de LDDC alleen verantwoording schuldig aan de regering, maar bovendien zijn de bijeenkomsten van de LDDC niet openbaar. De Londense boroughs hebben alleen indirect de mogelijkheid commentaar te leveren op de LDDC-plannen, namelijk via de London Planning Advisory Committee (LPAC). Deze laatste is opgericht nadat in 1986 de Greater London Council was opgeheven, en is samengesteld uit vertegenwoordigers van alle 32 Londense boroughs. De London Planning Advisory Committee is echter alleen bevoegd de regering te adviseren.

Door de regering en de LDDC wordt permanent het grote contrast benadrukt van de nieuwe aanpak in de Docklands ten opzichte van de aanvankelijke aanpak van de Dockland Joint Committee. Maar bij nader inzien blijkt dat de LDDC op een aantal belangrijke punten heeft voortgebouwd op het voorwerk van de Dockland Joint Committee: dat geldt niet alleen voor de 'ontdekking' van de potentiële kwaliteit van het Docklands-gebied met de kilometerslange rivieroevers, de vele havenbassins en monumentale bouwwerken, maar ook voor de vestiging van de eerste generatie nieuwe bedrijven die door de Dockland Joint Committee naar de Docklands gelokt zijn.

Een verschil dat in de zware politieke geladenheid van de Docklands een grote rol speelt, is de drastische verandering van de politieke kleur van Londens East End. Dit stadsdeel, dat bijna een eeuw lang een onaantastbaar Labour-bolwerk is geweest, krijgt nu in enkele jaren tijd een grote toevloed van zeer welgestelde, veelal conservatief gezinde inwoners te verwerken. De boroughs, die geen enkele invloed op de planvorming hadden, zien nu in één klap de samenstelling van hun raden en besturen radicaal veranderen van Labour naar de Conservatives. Met de Docklands wordt de stad Londen niet alleen ruimtelijk, maar ook politiek getransformeerd.

Met het buitenspel zetten van de Labourbesturen van de boroughs en de Greater London Council, en het transformeren van de Docklands in een bolwerk van de Conservatives, deed de regering Thatcher eigenlijk niets anders dan gebruik maken van dezelfde middelen die Labour in de jaren veertig had ontwikkeld om het Greater London Plan en de New Towns te ontwikkelen.

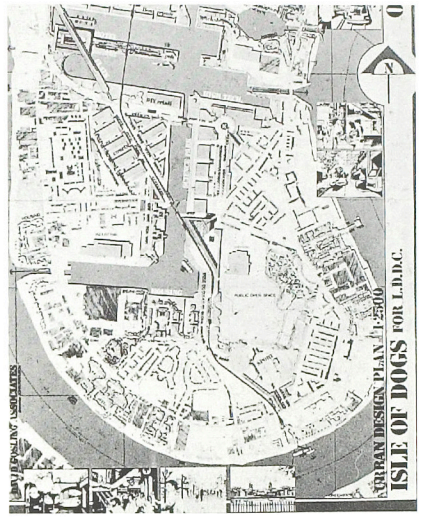
RUIMTELIJKE TRANSFORMATIES: VIER STADIA VAN STEDEBOUWKUNDIGE PLANVORMING

De hoofdopdracht aan de LDDC was om een strategie voor de Docklands te ontwikkelen die als resultaat zou hebben dat de investeringen van overheidsgeld in het gebied een veelvoud aan private investeringen zouden opleveren. De vraag was dus allereerst waarop het investeringsbeleid van de publieke sector gericht zou moeten worden.

De LDDC beschikte in de periode 1981-1985 over een budget van 700 miljoen pond, drie keer zoveel als het budget waarover 'de rest' van Londen in diezelfde periode voor vergelijkbare doeleinden beschikte.[43]

Over de wijze waarop met deze investeringen een ruimtelijke strategie zou kunnen worden ontwikkeld, bestond geen eenduidig beeld. In de gehele periode van het bestaan van de LDDC zijn de ideeën en strategieën ten aanzien van de ruimtelijke en functionele invulling van de Docklands herhaaldelijk gewijzigd. In de periode 1981-1995 zijn vier verschillende ruimtelijke strategieën op de Docklands uitgeprobeerd:

a. een stedebouwkundig totaalconcept voor de gehele Docklands;
b. de beperking van de stedebouwkundige vormgeving tot de schaal van de enclave;
c. de ontwikkeling van een nieuwe centraliteit;
d. een nieuwe verhouding tussen structuur en vorm van de stad.



Voorstel voor stedebouwkundige hoofdstructuur van het Isle of Dogs, met een herstelde zichtas Greenwich-Limehouse. Ontwerp Gordon Cullen, 1982.

EERSTE STADIUM: HET MISLUKKEN VAN EEN STEDEBOUWKUNDIG TOTAALCONCEPT

In de eerste jaren, 1981-1983, werd geëxperimenteerd met stedebouwkundige concepten voor het Isle of Dogs door aan David Gosling de opdracht te verlenen een 'comprehensive urban design study' voor het Isle of Dogs op te stellen. Gosling werkte samen met Gordon Cullen en de LDDC Chief Architect Edward Hollamby vier verschillende concepten uit: twee concepten gebaseerd op de ontwikkeling van high-tech bedrijvigheid in directe relatie tot de waterbekkens van de docks, een derde concept dat was gebaseerd op het herstel van de historische zichtas van Greenwich naar de kerk van Limehouse, en een vierde concept dat de mogelijke implicaties aangaf van een ontwikkeling waarin de nadruk zou liggen op privatisering van de oevers van de docks en de rivier.

Vooral het derde concept, opgesteld en uitgewerkt door Cullen, werd in eerste instantie als een belangrijke optie voor de ontwikkeling van het Isle of Dogs gepresenteerd. Het was een ontwerp dat in ruimtelijke zin het Isle of Dogs een duidelijke structuur en een positie in de context van de stad verschafte.

Cullen gaf een nieuwe betekenis aan de oude Greenwich-as, door de 'Mudchute' en de waterbekkens van de docks er een plaats in te geven. De 'Mudchute' (modderhoop) is een groene heuvel aan de zuidkant van het Isle of Dogs, ontstaan tijdens het graven van de docks in de 19e eeuw als opslag van uitgegraven grond. Vanaf de Mudchute heeft men een schitterend panoramisch uitzicht op Londen, de Theems, het Isle of Dogs en Greenwich. De hoogteverschillen in het Greenwich Park en van de Mudchute, de waterbekkens van de West India Docks en de kerk van Limehouse vormden de topografische ingrediënten van de ruimtelijke hoofdstructuur die Cullen voor het Isle of Dogs ontwierp.

Binnen deze hoofdlijnen van Cullen's plan bleef een grote vrijheid bestaan voor de invulling van de bouwlocaties door private ontwikkelaars. Toch oordeelde de LDDC zelf dat deze voorstellen te veel zouden vastleggen en een remmende werking zouden hebben op datgene wat als eerste noodzakelijk werd geacht: het op gang brengen van nieuwe investeringen en ontwikkelingen in het gebied. Gevreesd werd dat het stedebouwkundig raamwerk te veel als een beperkende factor zou worden beschouwd door potentiële ontwikkelaars en investeerders.[44] Maar belangrijker was een tweede aspect, dat door Gosling in een beschouwing achteraf genoemd wordt: het plan van Cullen was te veel een klassiek 'urban design plan' – niet in de zin van de toegepaste vormconcepten en vormmiddelen, maar in de zin van de relatie tussen vormconcept en planstrategie.[45]

Het plan paste in de naoorlogse Engelse traditie van de New Town-ontwikkelingen, waarin de programmatische invulling (grotendeels woningbouw) al van tevoren vaststond. Het nieuwe van de situatie in de Docklands was dat het programma niet vaststond, maar door het stedebouwkundig plan gegenereerd zou moeten worden. In het ontwerp van Cullen zaten echter geen aanwijzingen voor de wijze waarop het plan concreet ingevuld zou

worden. Er zaten geen aanknopingspunten in waar bijvoorbeeld de eerste bouwprojecten gestart zouden moeten worden.

Na het wegvallen van een centrale planningspolitiek van de overheid, waarbinnen het urban design in de naoorlogse decennia op een 'veilige' wijze kon opereren, waren geen nieuwe ideeën ontstaan ten aanzien van een nieuwe verhouding tussen stedebouwkundig ontwerp en planstrategie. Dat, constateert Gosling achteraf, was de werkelijke oorzaak van de crisis waarin de stedebouwkunde in de jaren tachtig in Engeland verkeerde en van de verwerping van de voorstellen van Cullen en Gosling door de LDDC.

TWEEDE STADIUM: BEPERKING VAN HET STEDEBOUWKUNDIG ONTWERP TOT HET SCHAALNIVEAU VAN DE ENCLAVE

De LDDC zelf ontwikkelde een strategie waarin aan de ruimtelijke samenhang van de Docklands als geheel, en van de Docklands met de ruimere stedelijke context, nauwelijks meer aandacht werd besteed. De strategie werd gericht op drie aspecten:

Ten eerste werd aandacht besteed aan de economische transformatie van het gebied, door het aanwijzen van speciale Enterprise Zones.

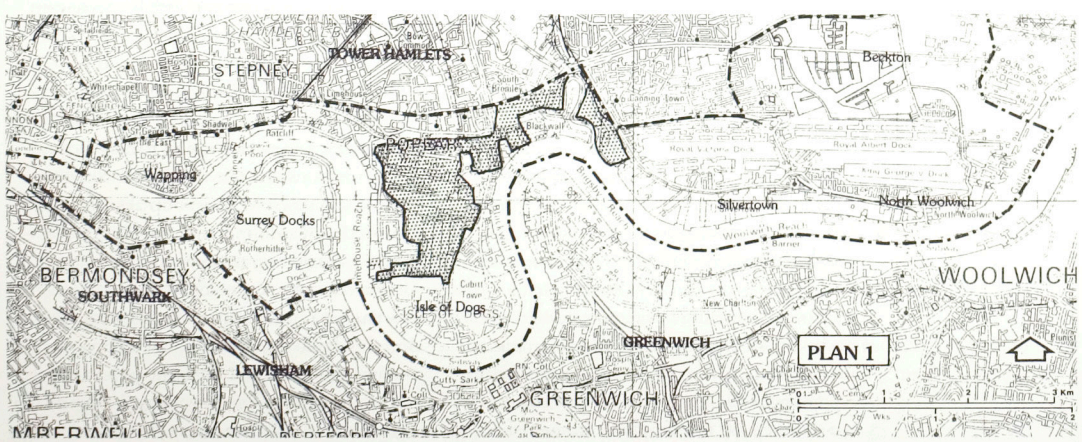
Ten tweede de ontsluiting van de Docklands met vervoersverbindingen, die tegelijk door een spectaculaire visuele verschijningsvorm de toon zouden moeten zetten voor de Docklands als 'The Exceptional Place'.

Ten derde werd de aandacht van het stedebouwkundig ontwerp – het tot stand brengen van een geïntegreerd ruimtelijk ontwerp van bebouwing en open ruimte – vooral geconcentreerd op het schaalniveau van de individuele woningbouwprojecten.

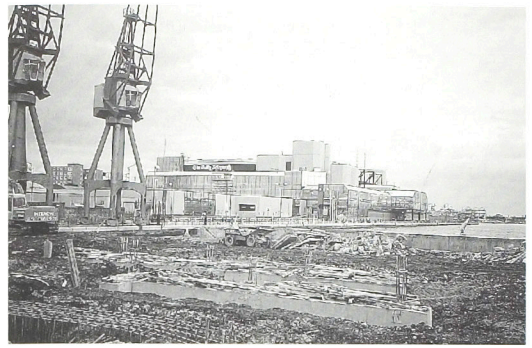
Economische transformaties: de Enterprise Zones

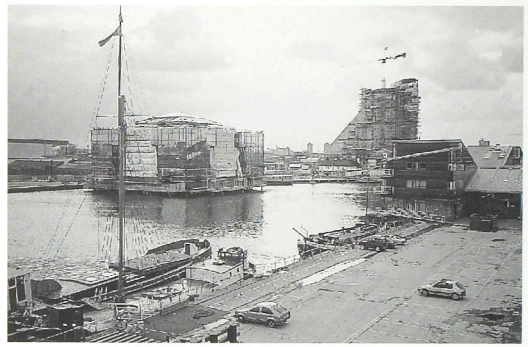
De LDDC kreeg grote bevoegdheden op het gebied van planning en grondpolitiek, maar kreeg niet de bevoegdheid zelf projecten te ontwikkelen. Ze moest voorwaarden scheppend en voorwaarden stellend bezig zijn, ten einde gewenste ontwikkelingen te stimuleren en ongewenste te stoppen. Hiertoe is de LDDC uitgerust met een instrumentarium waarvan de twee belangrijkste elementen zijn: geld en de bevoegdheid om speciale 'Enterprise Zones' in te stellen.

Enterprise Zones zijn speciale gebieden waar nieuwe bedrijvigheid gestimuleerd wordt en zo min mogelijk beperkingen opgelegd krijgt. In de zin van ruimtelijke planning is sprake van een sterke 'deregulering': binnen



Het territorium van de London Docklands Development Corporation. De streep-stippellijn geeft de grens van het LDDC-territorium aan. De Enterprise Zones zijn met een puntraster aangegeven.





Twee beelden van het resultaat van het 'tweede stadium': Enterprise Zone, Isle of Dogs, situatie 1988.

een aangewezen kavel worden slechts in beperkte mate regels voorgeschreven ten aanzien van vorm, bouwmassa en bouwhoogte. Voor bedrijven is de vestiging in een Enterprise Zone uitermate aantrekkelijk: gedurende de periode dat een Enterprise Zone van kracht is (tien jaar), krijgt de onderneming voor alle investeringen vergaande subsidies – die veelal meer dan 50% van alle investeringen dekken.

De grootste Enterprise Zone tot dusver (120 hectare) is gelegen op het Isle of Dogs en hier heeft dan ook het grootste deel van de nieuwe bedrijven in de Docklands zich geconcentreerd.

Het aanvankelijke doel van de instelling van Enterprise Zones was de aantrekkingskracht van de Docklands te versterken als vestigingsplaats van geavanceerde, relatief lichte en schone industrieën, waar tevens betrokken werknemers in de onmiddellijke nabijheid een aantrekkelijk woonmilieu kan worden aangeboden. De bouw- en vestigingsvoorschriften van de Enterprise Zone voor het Isle of Dogs waren voornamelijk gericht op het vermijden van grootschalige bebouwing (maximale bouwhoogte 120 feet, circa 40 meter) en van overlast gevende en gevaarlijke activiteiten. Stedebouwkundig werd niet meer gedaan dan het behouden en herstellen van het bestaande stratennetwerk.

In de loop van de jaren tachtig vestigden zich vooral grafische industrieën (met name krantenbedrijven), groothandels, assemblagebedrijven en kantoren van distributie- en transportbedrijven in de Enterprise Zone van het Isle of Dogs. Vestiging op het Isle of Dogs werd vooral aangegrepen door bedrijven die niet alleen de congestie van de Londense binnenstad wilden ontvluchten, maar die met de nieuwe huisvesting ingrijpende moderniseringen van de bedrijfsorganisatie konden doorvoeren. De Enterprise Zone werd een experimenteergebied voor op een nieuwe bedrijfsorganisatorische leest geschoeide, arbeidsextensieve bedrijven.[46]

Deze ontwikkeling van de bedrijvigheid, met de verdwijning van de docks en de daarmee gelieerde bedrijven enerzijds, en de komst van de nieuwe bedrijven anderzijds, heeft voor een enorme verschuiving in de sociaal-economische structuur van de Docklands gezorgd, met als netto resultaat een verlies van duizenden arbeidsplaatsen. Voor de lokale bevolking heeft de LDDC scholingsprogramma's opgezet, echter met een marginaal resultaat.[47]

Infrastructuur zonder openbare ruimte

De eerste investeringen van de LDDC in de jaren 1981-1985 waren gericht op het aanleggen van een nieuw transportsysteem in het gebied, dat de Docklands niet alleen met de City van Londen maar vooral ook met de gehele wereld zou verbinden. Op het eerste gezicht ziet het er fantastisch uit: de Dockland Light Railway over een luchtspoor, een STOL-vliegveld (STOL = Short Take Off & Landing, dat wil zeggen voor vliegtuigen die een zeer korte start- en landings-





Links: Het 19e eeuwse spoorwegviaduct van de London & Blackwell Railway, nu onderdeel van de Dockland Light Railway.

Rechts: Royal Docks, gezien vanuit het Oosten, met London City Airport op de landtong tussen het Royal Albert Dock en het King George v Dock, situatie 1995.

baan nodig hebben) en een snelle veerbootverbinding met de Londense City.

Het gebruik van een groot deel van het oude 19e-eeuwse spoorwegviaduct van de London & Blackwell Railway refereert aan de revolutionaire betekenis van deze spoorweg destijds. Deze vergelijking lijkt compleet met de voltooiing van de lijn van de Docklands Light Railway naar het nieuwe STOL-vliegveld: London City Airport. De reis per automatisch bestuurde metro naar het nieuwe vliegveld is een moderne variant van de 19e-eeuwse reis per luchtspoor naar de Brunswick Wharf.

Het nieuwe vliegveld ligt op een landtong tussen twee grote havenbekkens en is bedoeld om de internationaal georiënteerde zakenlieden direct vanuit het Docklands-gebied naar de belangrijkste Europese steden te vliegen. Ook hier is echter sprake van een zeer beperkte capaciteit gezien de kleine afmetingen van de STOL-vliegtuigen, de geringe frequentie vanwege de enkele startbaan en de grote drukte in het Londense luchtruim.

Een derde initiatief betreft de nieuwe waterbus, die het Isle of Dogs met het Londense stadscentrum moet verbinden en wat snelheid betreft een geduchte concurrent voor de auto en metro zou kunnen zijn. Vooralsnog heeft ook dit transportmiddel een te geringe capaciteit om die concurrentie aan te kunnen en is het door exploitatieproblemen in 1995 voorlopig uit de vaart genomen.

Hoewel de Docklands baden in een overvloed aan open ruimte, is de openbare ruimte teruggebracht tot een minimale infrastructuur van een wegennet dat alleen dient ter ontsluiting van de woon- en bedrijfscomplexen, en een in functioneel opzicht ontoereikend openbaar-vervoersysteem. De belangrijkste open ruimten, zoals de waterbekkens aan de docks en de rivieroevers, zijn grotendeels geprivatiseerd.

Alleen de Mudchute is nog onbebouwd doordat hij sinds 1982 'bezet' wordt door bewoners van omringende oude wijken die er een volkstuincomplex en een kinderboerderij op hebben aangelegd. Dankzij deze laatste voorziening komen dagelijks schoolklassen en families op bezoek om vanaf de top van de Muchute het wonder van de Docklands te kunnen aanschouwen.

Woningbouw: de nieuwe enclaves

De meeste aandacht van de LDDC op het gebied van het ruimtelijk ontwerp is naar de woningbouwprojecten uitgegaan. Hier verraadt zich de Engelse en met name Londense traditie weer van de zorg voor het domein van de private woning en de directe omgeving. De LDDC realiseerde zich heel goed dat in het voortbouwen op en moderniseren van de traditie van de zorgvuldig vormgegeven squares en terraces de sleutel van het succes zou moeten liggen.





Links: Openbare ruimte in de Docklands: een restruimte tussen gefortificeerde enclaves.

Rechts: De eerste exponenten van het 'derde stadium' in aanbouw: West India Docks, South Quay, situatie 1988.

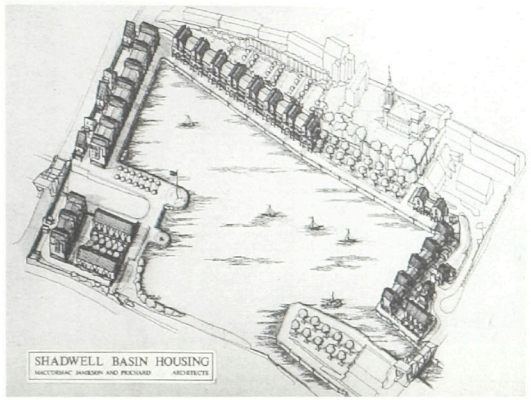
Met een productie van 17.000 woningen in de eerste tien jaar (1981-1991) is het woningaantal in de Docklands ruim verdubbeld.[18] De kleine oude woonbuurten beginnen als het ware in het niet te vallen temidden van de massale toename van nieuwe woningbouwprojecten en nieuwe kantoor- en bedrijfsgebouwen.

De LDDC heeft veel aandacht besteed aan de vormgeving en kwaliteit van de woningbouwprojecten. Terwijl de nieuwbouw van bedrijfsgebouwen sterk 'gedereguleerd' is in de Enterprise Zone, is de woningbouw daarentegen des te sterker onderworpen aan door de LDDC opgestelde ontwerpregels. Voor elk afzonderlijk gebied in de Docklands (Isle of Dogs, Wapping/Limehouse, Surrey Docks en Royal Docks) zijn speciale wenken en voorschriften ('recommandations') opgesteld voor de architectonische en stedebouwkundige vormgeving. Niet alleen rooilijnen, verkaveling, bouwhoogte en gewenste woningtypen zijn daarin vastgelegd, maar ook materiaalgebruik, kleur en kwaliteit van de buitenruimte.

De exclusiviteit en beslotenheid van de woningbouwprojecten zijn benadrukt door de privatisering van de meest aantrekkelijke aspecten van het gebied: de havenbekkens en rivieroevers, en door de afgrendeling en beveiliging van de nieuwe woningbouwcomplexen ten opzichte van de buitenwereld. De traditie van het fortificeren van de docks wordt keurig voortgezet, soms zelfs letterlijk door de oude dockmuren te handhaven.

Met de strakke ontwerpregels wil de LDDC voorkomen dat ontwikkelaars al te gemakkelijk hun standaardprojecten in de Docklands realiseren. Het ontwerp van de woningbouw moet zoveel mogelijk gebruik maken van de bijzondere mogelijkheden van de havenkaden en rivieroevers, en tevens een onderscheid benadrukken in het karakter van de verschillende gebieden. De ontwerpregels zijn van toepassing op de projecten die gerealiseerd worden op grond die in handen is van de LDDC. Projecten op grond, die in particuliere handen is, kunnen slechts gehouden worden aan algemene bestemmingen, rooilijnen en bouwhoogten, maar de LDDC hoopt dat ook deze projecten zich zullen aanpassen aan de andere projecten in de omgeving.

Aanvankelijk leek de nieuwe woningbouw vooral de instroom van welgestelde Londenaren afkomstig uit stadswijken buiten East End en van 'suburbians' tot gevolg te hebben. Zowel de prijsontwikkeling op de woningmarkt van de Docklands als het beleid van de LDDC stimuleerden die ontwikkeling. De eerste woningbouwprojecten werden het werkgebied van zogenaamde 'speculatienomaden', die woningen kochten om ze enkele maanden later voor het drie- of viervoudige te verkopen, waarbij prijzen van 300.000 tot 600.000 pond voor tweeka-





Het Docklands-equivalent van de squares van West End: housing estates rondom de dokken. Shadwell Basin, Wapping. Architecten McCormac, Jamieson, Prichard & Wright.

merappartementen gebruikelijk waren. Deze speculatiemarkt is echter in 1987-1988 elkaar gezakt. Daarnaast begon de LDDC zich de kritiek aan te trekken dat de sociale tegenstellingen in de Docklands – tussen nieuwkomers in van alle luxe en comfort voorziene wooncomplexen en de 'locals' in haveloze sociale-woningbouwprojecten – wel erg schrijnend begonnen te worden. Met de invoering van het recht van eerste koop door 'locals' en speciale hypotheekregelingen werd bereikt dat uiteindelijk 50% van de nieuwbouwwoningen door 'autochtone' bewoners van East End worden bewoond.[49] Verschillende onderzoeken hebben er echter op gewezen dat deze ontwikkeling de sociale segregatie in de Docklands eerder versterkt dan afgezwakt heeft: de maatregelen van de LDDC hebben ertoe geleid dat de mensen met hogere inkomens uit de oudere woonbuurten van East End in versneld tempo weggezogen worden naar de nieuwe projecten in de Docklands.[50]

Over het geheel genomen is in de Docklands sprake van een ongekende veelzijdigheid: een zo grote variatie van verschillende sociaal-culturele groepen, economische bedrijvigheid en inkomensgroepen zal men niet snel ergens aantreffen. Maar de verschillende fragmenten van dat veelzijdige geheel zijn volstrekt geïsoleerd van elkaar geraakt. Deze scheidingen worden gereproduceerd door de sterke scheiding tussen 'urban design' en 'urban planning': terwijl de planning gereduceerd is tot de zorg voor de verkeersontsluitingsstructuur, nemen de designers de vormgeving (althans het opstellen van de randvoorwaarden) van de afzonderlijke woonbuurten en bedrijfsparkjes voor hun rekening.

Zodoende bestaat er wel zoiets als functiemenging, maar alleen binnen de context waarin het urban design werkzaam is, in de sfeer van de private beslotenheid: binnen de afgesloten wooncomplexen, of aan de kaden van de eveneens niet openbaar toegankelijke havenbekkens. In deze context van beslotenheid en afgeslotenheid bevinden zich ook de belangrijkste historische verwijzingen naar de voormalige betekenis van het gebied: de havenbekkens en kaden, de verbouwde pakhuizen, de havenkranen die als decoraties op sommige kaden zijn achtergelaten – een demontage en 'privatisering' van het historisch erfgoed van de Docklands.[51]

De aanvankelijke negering van de bestaande woonbuurten en bevolkingsgroepen door de LDDC is na 1986 veranderd in een toenaderingspolitiek. Sindsdien is ruim 20 miljoen pond uitgetrokken voor subsidies aan voorzieningen in de traditionele buurten: scholen, bibliotheken, wijkparkjes. Maar ook deze voorzieningen blijven grotendeels binnen de beslo-



Het Docklands-equivalent van de terraces van West End: housing estates langs de Thems. Compass Point, Isle of Dogs, architect Jeremy Dixon. De trapgevels hebben dit project de bijnaam 'Little Holland' opgeleverd.

tenheid en het isolement van deze buurten. Elk fragment in de Docklands ontwikkelt zich zo tot een geïsoleerde enclave: de nieuwe wooncomplexen met hun eigen fitness-centra, lounge-bars, enzovoort, de traditionele buurten met hun eigen voorzieningen, wijkparkjes, waarbij de Housing Associations steeds meer moeite hebben met het onderhoud van de sociale-woningbouwcomplexen uit de jaren vijftig en zestig, waarvan er al diverse ontruimd zijn vanwege exploitatieproblemen.[52]

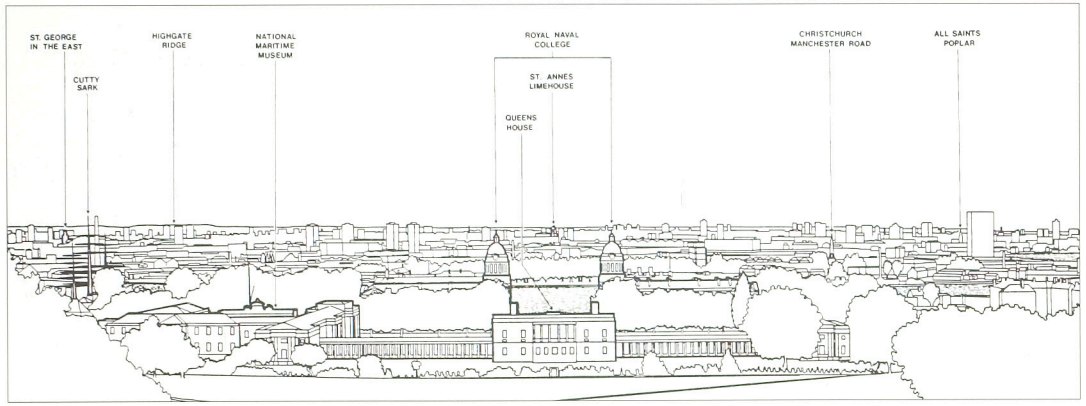
Representativiteit en marginaliteit zijn beide volop aanwezig, maar onderling volstrekt gescheiden.

DERDE STADIUM: DE ONTWIKKELING VAN EEN NIEUWE CENTRALITEIT: CANARY WHARF

Het amorfe karakter van de ruimtelijke ontwikkeling van de Docklands als geheel, met de extensieve bedrijvenparken in de Enterprise Zones en de reeksen suburbane woningbouw-enclaves, deed in de jaren 1984-1985 de discussie ontstaan over de noodzaak van een stedelijk centrumgebied in de Docklands, dat representatief moest zijn voor de ambities die met het gehele Docklands-gebied waren gemoeid. Hiertoe werd in feite teruggegrepen op een onderdeel van het voorstel van Cullen uit 1982, namelijk om het gebied van de West India Docks als zodanig te bestemmen. Aan de South Quay, de zuidzijde van het West India Dock complex, verrees in 1987-1988 het nieuwe hoofdkantoor van de *Daily Telegraph* (Architect Seifert Ltd). Pal daarnaast werd het hoofdkantoor van de LDDC zelf gebouwd. Het waren de eerste gebouwen die de regels van de Enterprise Zone ten aanzien van de toegestane bouwhoogte (40 meter) maximaal uitbuitten en een nieuwe toon zetten in het stadsbeeld van de Docklands. Jarenlang zou de South Quay als het embleem van de Docklands worden gepresenteerd.

In dezelfde periode kwamen de Docklands ook steeds meer in de belangstelling als potentiële vestigingsplaats voor financiële instellingen. De huurprijzen in de City bedroegen medio jaren tachtig gemiddeld 600 pond per m^2 per jaar, terwijl in de gerealiseerde kantoorcomplexen in de Docklands de helft werd gevraagd. Aanvankelijk meldde het Amerikaanse First Boston Consortium zich met het plan om op de landtong Canary Wharf een nieuw Financial Centre met in totaal 1,2 miljoen m^2 kantoorvloeroppervlak te realiseren (ter vergelijking: de traditionele zakendistricten in Londen, de City en Westminster, bevatten anno 1990 samen 2,8 miljoen m^2 kantoorruimte).

Het plan was een extrapolatie van de heersende trend in de Docklands om afgesloten, introverte enclaves te bouwen. De landtong werd als een naar binnen gekeerd bastion ontworpen. Na de beurskrach van 1986 nam de Canadese projectontwikkelaar Olympia & York het initiatief over. Een nieuw Masterplan werd ontworpen door Skidmore, Owings and Merrill, waarin een grotere nadruk werd gelegd op een oriëntatie van het centrum op het water, door de bestemming van openbare kaden langs de havenbekkens. Niettemin bleef Canary Wharf ook met dit ontwerp het karakter behouden van een autonome enclave, een bastion waarvan de afzonderlijke onderdelen vooral op het eigen binnenplein Cabot Square zijn georiënteerd. Aan de westzijde is de centrale ontsluiting voor





De veranderende skyline vanuit Greenwich.
Boven: de situatie vòòr de nieuwbouw op Canary Wharf.
Onder: Gezicht vanaf Greenwich, 1996.

het autoverkeer Westferry Circus, dat als een monumentale entree voor het gebouwenensemble van Canary Wharf is ontworpen.

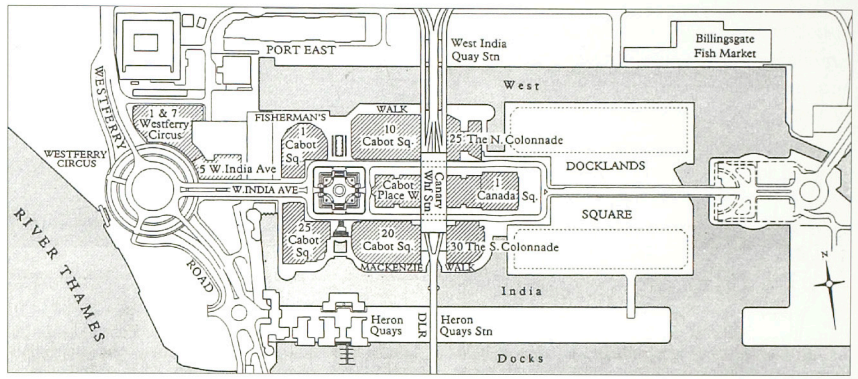
Het Masterplan behelsde voorts een gefaseerde ontwikkeling, waarbij vooralsnog alleen de eerste fase met 418.000 m² kantoorruimte werd uitgewerkt en aanbesteed.

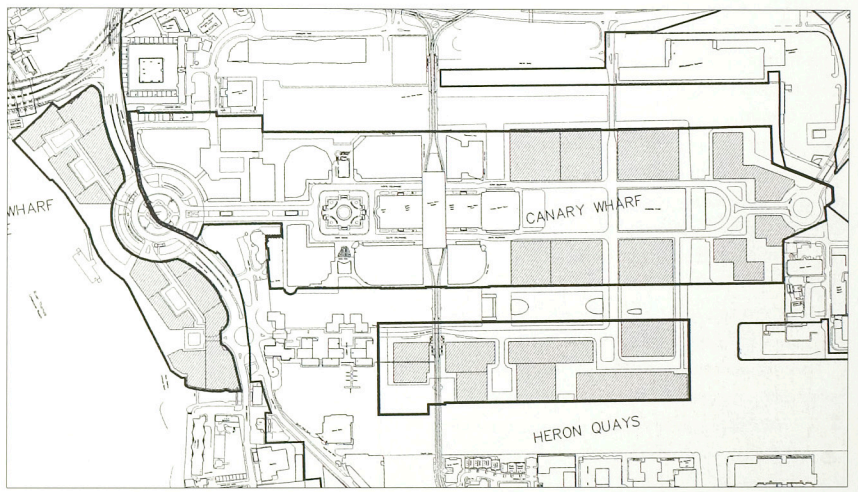
Met Canary Wharf introduceerde Olympia & York een 'ontdekking' waarmee op de Amerikaanse markt al ruimschoots geëxperimenteerd was: de ontwikkeling van een 'urban realm', een stedelijke atmosfeer, waarvan niet alleen het beeld (door de LDDC zo sterk benadrukt) van belang is, maar vooral de combinatie van het beeld met openbare stedelijke ruimte en voorzieningen, die tezamen stedelijke activiteit moeten produceren.

Het beeld als zodanig moest de concurrentie met het stadscentrum aan kunnen, waarvoor oorspronkelijk, in verschillende varianten, een heel ensemble van wolkenkrabbers was ontworpen. Alleen de 245 meter hoge kantoortoren, ontworpen door Cesar Pelli, is in het uiteindelijk gerealiseerde project overgebleven, en vormt sindsdien als hoogste gebouw van Londen (en hoogste kantoorgebouw van Europa)

Boven: Canary Wharf, Masterplan 1990. Cabot Square als middelpunt.

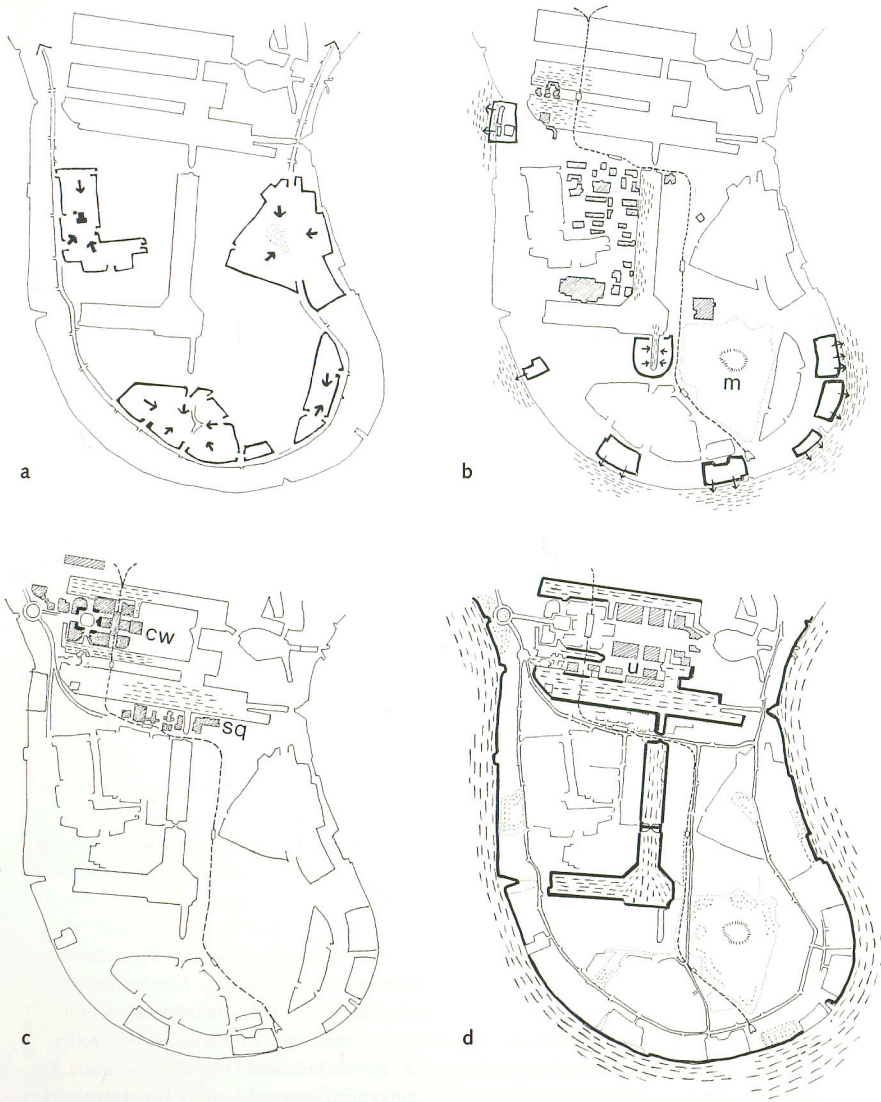
Onder: Masterplan uitbreiding Canary Wharf, 1996.





bij uitstek de dominerende factor in het stadsbeeld van Oost-Londen. De toren neemt op elk schaalniveau een controversiële positie in. Op het schaalniveau van Oost-Londen, in samenhang met Greenwich, vormt de toren de genadeklap voor de eeuwenoude Greenwich-as. Was het zicht van het Greenwich-park op de kerktoren van Limehouse in de loop van de jaren tachtig toch al vrijwel verdwenen door de bebouwing op het Isle of Dogs, met de toren van Pelli wordt het blikveld definitief meer naar het oosten getrokken.[53]

De 'Beaux Arts'-vormgeving en de bouwvolumes verwijzen naar zowel het Victoriaanse Londen als naar het huidige Manhattan; de toch al steeds meer door hoogbouw gedomineerde skyline van Londen wordt overtroffen door de wolkenkrabber van Canary Wharf. De combinatie van deze vorm- en beeldbepalende middelen met de grote aandacht voor de openbare functie van het gebied vormt de belangrijkste troef die Olympia & York inzet om Canary Wharf tot een succes te maken – ondanks de grote onzekerheid over de toekomstige behoefte aan kantoorruimte, en ondanks de relatief geïsoleerde positie van Canary Wharf ten opzichte



Vier stadia van stedebouwkundige concepten in de Docklands:
a De situatie rond 1980: in zichzelf gekeerde woningbouw-enclaves als autonome elementen ten opzichte van de structuur van rivieroevers en haven-bekkens.
b De resultaten van het tweede stadium: De Dockland Light Railway als belangrijkste nieuwe openbare voor-ziening voor de nieuwe woningbouw-enclaves en het ad random bebouw-de bedrijvenpark (gear-ceerd) van de Enterprise Zone. De rivier en de havens spelen slechts incidenteel een rol. De Mudchute (m) is als openbaar park geclaimd door de omliggende buurten.
c De resultaten van het derde stadium: South Quay (sq) en Canary Wharf (cw) als representanten van een nieuwe stedelijkheid.
d De intentie van het vierde stadium: vormgeving van de structuur van haven- en rivierkaden, parken en openbare wegen. Uitbreiding van Canary Wharf, met een nieuw undergroundstation van de Jubilee Line (u).

van de City. Dit isolement werd nog eens ver-sterkt door de geringe capaciteit van de Dock-land Light Railway, enkele jaren eerder aange-legd toen er van een geconcentreerd centrum op Canary Wharf nog geen sprake was. Terwijl de capaciteit van het treintje maximaal 6000 men-sen per uur bedraagt, was het nieuwe beleid van de LDDC gericht op de realisering van aanzien-lijk meer bedrijvigheid dan aanvankelijk het ge-val was. In de Docklands zouden 200.000 ar-beidsplaatsen gecreëerd moeten worden, waar-van alleen al 50.000 op Canary Wharf.

Deze onzekerheid in de vastgoedmarkt, ge-combineerd met de geïsoleerde positie van Ca-nary Wharf ten opzichte van de City en het ont-breken van een adequaat netwerk voor verkeer en openbaar vervoer, heeft in 1992 tot een deba-cle geleid. Tot dat moment had Olympia & York drie miljard dollar in Canary Wharf geïn-vesteerd en was 70% van de 488.000 m² kan-toorruimte gerealiseerd, die echter voor slechts 40% verhuurd was, zonder zicht op verbetering.

Olympia & York ging in 1992 bankroet. De bouwactiviteiten werden stilgelegd, hetgeen met name betekende dat The Circle, de monu-mentale entree tot de landtong, er als een ruïne van onvoltooide casco's bij bleef liggen.

VIERDE STADIUM: A POSTERIORI STEDEBOUW – NAAR EEN NIEUWE SAMENHANG

Na het Canary Wharf debacle in 1992-1993 werd wederom een nieuwe koers ingeslagen. In de nadagen van haar bestaan heeft de LDDC (die in 1998 wordt opgeheven) zich toegelegd op de ontwikkeling van een meer solide, op de lange termijn gerichte, ruimtelijke structuur voor de Docklands. Na de verschillende reek-sen trial-and-error projecten wordt nu alsnog een 'a posteriori stedebouw' voor de Docklands toegepast. Deze nieuwe benadering is in 1994 vastgelegd in documenten, 'Development Frameworks', voor de verschillende deelge-bieden. Sinds de studies van Gosling, Cullen en Hollamby in 1982 vormden deze Develop-ment Frameworks de eerste stedebouwkundige exercities voor de Docklands die de schaal van de afzonderlijke projecten overstijgen. (Zie afbeeldingen op pagina 94-95.)

Het Development Framework voor het Isle of Dogs bevat drie hoofdelementen:
– Een verbetering van de verbindingen met het stadscentrum, waarvan met name de aanleg van een nieuwe metrolijn (de Jubilee Line) gro-te nadruk krijgt.
– De uitbouw van Canary Wharf tot een volle-dig stadscentrum rondom de waterbekkens van de West India Docks. Ook de landtong Heron Quay, de noord- en zuidoevers en de aangren-zende delen van de Theems-oevers zijn in dit plan betrokken. Een nieuw gelegenheidscon-sortium, Canary Wharf Ltd., grotendeels samengesteld uit direct betrokken partijen, zal als ontwikkelaar optreden. Het nieuwe metro-station van de Jubilee Line wordt aangelegd tussen Canary Wharf en Heron Quay, als een nieuw middelpunt in dit centrumgebied.
– Een sterkere ruimtelijke verankering van het Isle of Dogs via een structurering van de grote open ruimten in Oost-Londen: de parken, waterlopen en waterbekkens, en een grotere nadruk op de ruimtelijke vormgeving van deze elementen die de betekenis als openbaar domein moeten versterken.

De laatste twee punten betekenen een belang-rijke verandering van de betekenis van het ver-keersplein Westferry Circus. Op het schaalni-veau van de stad krijgt Westferry Circus in de nieuwe opzet een betekenis als centrale schakel van het stelsel van openbare ruimten van Oost-Londen. In dit stadsdeel heeft het de betekenis gekregen van een cruciaal knooppunt van de groenstructuur, waterstructuur en hoofdwegen-structuur. Op het schaalniveau van het schier-eiland Isle of Dogs vormt Westferry Circus één van de drie belangrijke elementen die dit schiereiland visueel op de rivier en op de grote-re stedelijke context oriënteren: behalve West-ferry Circus, waarlangs een promenade is aan-

gelegd die zicht biedt op de rivier en op de City, gaat het om Island Gardens, welk park zicht biedt op het historische panorama van Greenwich, en het Mudchute-park, dat door het hoogteverschil rondom zicht biedt op de rivier en de stad.

Deze nieuwe benadering stuit echter op een belangrijk probleem, namelijk de erfenissen uit de vorige stadia. Het hernieuwde streven naar de realisering van een continu lint van openbare ruimten langs de Theems en havenbekkens wordt op verschillende plaatsen gefrustreerd door de in de jaren tachtig gebouwde woningbouwprojecten met geprivatiseerde kaden.

De uitbreiding van Canary Wharf stuit op problemen vanwege de aanwezigheid van een in 1985 gerealiseerd complex bedrijfsgebouwen op Heron Quay, dat zich moeilijk laat inpassen in de nieuwe stedebouwkundige structuur van het toekomstige centrumgebied. Inmiddels hebben LDDC en Canary Wharf Ltd. voorgesteld dit complex te slopen.

De eerste bewijsstukken van het succes van de aanvankelijke Docklands-strategie, op basis van een vergaande liberalisering van het ruimtelijk beleid, blijken nauwelijks tien jaar na realisering hinderlijke obstakels te vormen voor de ontwikkeling van een alsnog gewenste stedebouwkundige structuur.

5 Balans: van West End tot East End

De Docklands kunnen beschouwd worden als een typisch Engels, Londens product, dat kampt met de problematiek die Londen al sinds de 19e eeuw kenmerkt: het conflict tussen de harmonieuze vormgeving van het stedelijk ensemble en de samenhang van dat ensemble met een grotere stedelijke context. Lange tijd konden deze ensembles ontwikkeld worden als kleine autonome werelden, doordat ze buiten de City werden gevestigd en daardoor onttrokken werden aan de problematiek van de ruimtelijke congestie in de City. Zo werden zowel de squares in de 17e en 18e eeuw in West End als de docks in de 19e eeuw in East End ontwikkeld.

In Londen zien we het eerste en het meest hardnekkig de opvatting dat de infrastructuur van de transporteconomie iets is dat niet tot het domein van de stedelijke cultuur gerekend kan worden. Hiermee was al in een vroeg stadium een stringente scheiding ontstaan tussen enerzijds een infrastructuur van technische voorzieningen voor de havenactiviteiten aan de oostzijde en anderzijds een stelsel van representatieve en sociale openbare ruimten van de squares en terraces aan de westzijde van de stad.

Er is in meerdere opzichten sprake van parallellen tussen de 18e- en 19e-eeuwse ontwikkeling van West End en de huidige ontwikkeling van de Docklands. De belangrijkste parallel betreft de relatie tussen de structurering van de stad op een hoog schaalniveau en de fysiek-ruimtelijke vormgeving op een laag schaalniveau. Nieuwe elementen zoals Regent Street en de Victoria Embankment werden in de 19e eeuw ingezet om het westelijk deel van Londen als geheel te structureren, maar tegelijk werden deze structurerende elementen tot in detail vormgegeven. Naderhand, vooral na de Tweede Wereldoorlog, werd het hogere schaalniveau het domein van de planning en werd het vormgeven van structurerende elementen niet meer als object van stedebouwkundige vormgeving beschouwd. Het Greater London Plan van Patrick Abercrombie poogde aanvankelijk de scheiding tussen technische en sociale openbare ruimte te doorbreken en voorzag in een nauwe samenhang van de ruimtelijke vormgeving op verschillende schaalniveaus. De praktijk leidde echter al snel tot een sterke scheiding tussen enerzijds de



Canary Wharf, 1991. Op de voorgrond Westferry Circus. Rechtsonder het project Heron Quays, in 'Scandinavian Style', gebouwd in het 'Tweede stadium'.

planning van het grondgebruik op een hoog schaalniveau en het stedebouwkundig ontwerp op het schaalniveau van het stadsdeel en het ensemble.

Deze scheiding hield verband met een scheiding van investeringen: de planning voorzag in grootschalige publieke investeringen in grondverwerving, infrastructuur, openbare voorzieningen, waarna deze structuur ingevuld werd met deels private, deels semi-publieke investeringen.

De aanvankelijke strategieën van de LDDC pasten in feite keurig in ditzelfde stramien. De nieuwe Development Frameworks vormen voor het eerst weer een poging de nadruk te leggen op de vormgeving en materialisering van de hoofdelementen van de ruimtelijke structuur.

Zowel in het 19e-eeuwse West End als in de huidige Docklands is er sprake van a posteriori stedebouw, in de vorm van plannen die tot doel hebben achteraf ruimtelijke structuren aan te brengen in stadsdelen die samengesteld zijn uit een aaneenrijging van autonome enclaves. Begin 19e eeuw poogde John Nash met Regent Street een nieuwe openbare ruimte te introduceren die tegelijk structuur zou aanbrengen in West End. Daar waar eigendomsverhoudingen te complex of hardnekkig waren, was hij gedwongen het tracé van Regent Street aan te passen.

De nieuwe generatie plannen voor de Docklands sinds 1994 vertoont dezelfde intenties en dezelfde problemen. Ook in de Docklands wordt nu gepoogd alsnog elementen te

Gezicht vanaf Westferry Circus naar het westen: op de achtergrond de City.



introduceren die meer structuur in de afzonderlijke deelgebieden en meer samenhang met de stad als geheel moeten aanbrengen. En ook stuiten deze plannen op percelen en gebouwen die veelal niet zonder meer verworven en gesloopt kunnen worden. De voltooiing van de nieuwe generatie Development Frameworks zal nog veel aanpassingen en een lange adem vergen. De vraag is echter wie, welke instantie, deze lange adem zal kunnen opbrengen, aangezien door de regering de inspanningen van de LDDC als voldoende worden beschouwd en besloten is de LDDC in 1998 op te heffen. De verschillende boroughs krijgen het gezag weer terug over de docklands. Maar veel van de voorgestelde nieuwe ruimtelijke structuren overstijgen de territoria van de afzonderlijke boroughs, terwijl voor Londen als geheel geen overkoepelende overheid meer bestaat.

De uitvoering en voltooiing van de 'a posteriori stedebouw' in de Docklands is op het moment van afronding van dit boek, 1996, nog buitengewoon onzeker.

En ook is er een opvallende overeenkomst tussen het 19e-eeuwse Londen en de huidige Docklands ten aanzien van de waardering van het water als element in de stadsplattegrond. Het streven om de Theems van openbare kaden te voorzien, die een centrale plaats zouden innemen als onderdelen van het stedelijk netwerk van openbare ruimte, is altijd opvallend marginaal gebleven. De Theems heeft wel altijd in hoog aanzien gestaan, maar vooral als een factor die de allure en de status van het individuele bouwwerk en van het private domein kan versterken. De aanleg van de Victoria Embankment in de 19e eeuw was een project dat door de City of Westminster werd uitgevoerd, en stopte precies waar het grondgebied van de City of London begon, bij de Blackfriars Bridge. Destijds was er, evenals nu, geen hogere of coördinerende overheidsinstantie die de continuering van de Embankment langs de oevers van de City kon initiëren. Op vergelijkbare wijze zullen delen van de Theems-oevers en van de havenbekkens in de Docklands alsnog een openbaar karakter krijgen, terwijl deze delen op even plotselinge wijze zullen eindigen als de Embankment bij de Blackfriars Bridge.

Hoofdstuk 3

De mediterrane havenstad:

BARCELONA

en de andere moderne traditie



Barcelona, het oude havenfront, gezien vanuit het zuiden. Situatie 1975 (inzet) en 1992.

BARCELONA

1 De pre-moderne havenstad: De oriëntatie van de stad op de zee

VENETIË, GENUA, LISSABON

De meeste mediterrane havensteden danken hun huidige stedebouwkundige structuur grotendeels aan de periode dat het Middellandse-Zeegebied zich manifesteerde als het eerste, vroegmoderne netwerk van steden ter wereld: de tweede helft van de 16e eeuw. In zijn studie van het Middellandse-Zeegebied schetst Braudel hoe het juist de Middellandse Zee zelf is die de belangrijkste voorwaarde vormt voor de ontwikkeling van dit unieke netwerk van stedelijke knooppunten.[1] De zee was niet alleen in technisch opzicht van belang als scheepvaartinfrastructuur, maar ook in politiek opzicht: de zee was een vrij territorium, niet beheerst door een feodaal achterland. De rijke aanwezigheid van natuurlijke baaien, afgeschermd van het achterland door hoge bergruggen en woestijnen, vormde een fysieke voorwaarde voor steden om zich onafhankelijk van een achterland te organiseren en maximaal via de zee op elkaar te oriënteren.

De zee vormde niet alleen de voorwaarde voor het netwerk tussen de stadstaten onderling, maar ook voor de netwerken waaruit de stadstaten zelf bestonden. Elke stad van enig belang in die tijd stond niet op zichzelf, maar vormde het centrum van een netwerk van dorpen en kleinere stadjes die alle een eigen rol hadden: als leverancier van levensmiddelen, als producent van schepen, enzovoort.

Dit netwerk van havensteden bereikte haar hoogtepunt toen de Middellandse Zee een centrum werd van waaruit zowel de handel met de Oost als de kolonisatie van de West tot bloei kwam: als een centrum waarvan een stedelijk netwerk de kern vormt. Tegelijk bestond ook tussen de steden van het Middellandse-Zeegebied van meet af aan een concurrentiestrijd en een hiërarchische verhouding waarbij vooral Venetië en Genua lange tijd met elkaar rivaliseerden over de hegemonie in het Middellandse-Zeegebied.

Beide steden zijn prototypische exponenten van de mediterrane havenstadcultuur: niet alleen in de zin van hun politieke en militaire autonomie, de onafhankelijkheid van enig achterland en de oriëntatie op de zee, maar ook wat betreft de wijze waarop het havenfront ingezet wordt als het middel bij uitstek om de macht, autonomie en rijkdom van de stad te presenteren.

En niet alleen dat: het havenfront werd in beide steden een representatie van de stad als geheel, een *pars pro toto*.

Venetië is wellicht het meest extreme voorbeeld van de mediterrane havenstad die geprofileerd is als een zeestad, een centrum van de zee. Deze profilering doet zich eerst voor in de picturale verbeelding en de cartografie, later pas in de vorm van stedebouwkundige en architectonische ingrepen. Pas in de 16e eeuw

ontstond een beeld van Venetië als één stad, middenin het water.[2] Voordien werd Venetië vooral beschreven en geschilderd als een verzameling van kleinere en grotere eilandjes *langs* een scheepvaartroute, het Canal Grande, dat in de eerste plaats een verbinding vormde tussen het vasteland en de Adriatische Zee.

Deze nieuwe presentatie van de maritieme staat Venetië hing samen met de toegenomen behoefte van de diverse adellijke families om zich als collectief te presenteren. Deze behoefte was gebaseerd op twee ontwikkelingen: de toegenomen ruimtelijke complexiteit van de aan elkaar gegroeide eilanden, die om gemeenschappelijke regelingen vroeg voor ontsluiting, doorgang en doorvaart, aanmeerrechten en -privileges, enzovoort, en de positie die Venetië innam als centrum van een groot imperium waarvan de onderdelen zich in met name het oostelijk deel van het Middellandse-Zeegebied bevonden.[3]

De afbeeldingen van Venetië vanaf het begin van de 16e eeuw tonen de stad op drie manieren op een nieuwe wijze.

Ten eerste als een *centrum van de zee*: als een centrum van de Venetiaanse lagune, later ook van de Adriatische Zee. Voordien lieten cartografen en schilders Venetië vooral zien als een stad aan het Canal Grande. De uitbreiding van de ruimtelijke context van de stad op afbeeldingen tot de lagune en zelfs de Adriatische Zee legde er de nadruk op dat de stad temidden van complexe netwerken lag, waarvan de zee zowel de concrete infrastructuur als de metafoor vormde.

Ten tweede wordt de stad als een *compact bouwwerk* getoond, temidden van de leegte en openheid van de zee.

Ten derde en voor de relatie tussen stad en haven meest opvallende aspect is de afbeelding van de stad als een *architectonische eenheid*. Door de monumentaliteit en architectonische samenhang werden ensembles als het San Marcoplein en de Rialto-brug met omgeving letterlijk een *pars pro toto*: de gehele stad werd als een 'Gesamtkunstwerk' verbeeld, waarbij bewust vertekeningen plaatsvonden van stukken kadebebouwing die uit de toon vielen en het bestaan van een periferie en achterkant geheel ontkend werd.

Deze verbeelding (in de schilderkunst, maar ook steeds meer in de cartografie) van de stad als architectonische eenheid, als een monumentaal bouwwerk dat zich temidden van de zee presenteert, ging gepaard met architectonische interventies door particuliere opdrachtgevers op strategische plekken in de stad, waarbij met name Andrea Palladio zich als toonaangevend architect ontwikkelde. Deze nieuwe perceptie van de stad als samenhangend bouwwerk leidde uiteindelijk tot een politiek van het stadsbestuur die het realiseren van een dergelijke architectonische uniformiteit nastreefde, door middel van reconstructies van bestaande kaden, aanleg van nieuwe kaden en strenge voorschriften ten aanzien van de bebouwing aan de kaden.

Vooral de bijzondere topografische condities stelden Venetië in staat zich als een stad in de zee en als een architectonische eenheid te profileren. De stad was immers niet omgeven door vestingmuren, aangezien het verdedigingssyteem van deze stad bestond uit het onzichtbare verschil tussen ondiepten en vaargeulen.

Maar ook in steden die niet in vergelijkbare lagunes lagen en wel grotendeels omringd waren door vestingwerken, werd juist het havenfront, veelal beschermd door fortificaties op in zee uitstekende landtongen of pieren, omgevormd tot een samenhangend architectonisch ensemble. Toonaangevend in dit opzicht was Venetië's grootste rivaal: Genua.

Genua kende geen grote openbare ruimten die de centrale macht representeerden, zoals in andere Italiaanse steden het geval was. Genua was een 'compagna communis': de stad werd bestuurd door een collectief van een aantal machtige onderling autonome koopmansfamilies. Een aantal paleizen van de machtigste koopmansfamilies en een aantal bestuursgebouwen werden gegroepeerd rond dat deel van de stad met het grootste collectieve belang: de haven. De haven werd hiermee de eerste openbare ruimte – of liever: collectieve ruimte – met een representatieve functie in deze stad.[4]

Tegen het eind van de 16e eeuw was Genua niet alleen uitgegroeid tot het belangrijkste handelscentrum, maar bovendien tot het eerste financiële centrum van de wereld, dankzij de enorme geldleningen aan de Spaanse koning Filips II, die hij nodig had om de oorlog tegen de Nederlanden te kunnen financieren.

Genua was hiermee een model van een nieuw type machtige, onafhankelijke en rijke stadstaat. Het stadsbeeld van Genua, dat wil zeggen het typische havenfront, werd een model dat door tal van steden nagevolgd zou worden – ook nadat de positie van Genua als het belangrijkste scheepvaart- en financieel centrum allang uitgespeeld was en overgenomen door de Engelse en Hollandse havensteden.

De stadsschilderingen die in de 17e en het begin van de 18e eeuw favoriet zijn, zijn vooral schilderingen die de stad vanuit de haven of vanaf de zee of rivier tonen, met de haven en scheepvaart op de voorgrond, en de stad met het havenfront als decor. Achter het havenfront is de 'rest' van de stad verstopt.

Het idee van de havenstad als een Gesamtkunstwerk dat zich aan de zee presenteert, is het meest consequent uitgewerkt in de minst mediterrane stad van het Middellandse-Zeegebied: Lissabon. Met haar ligging aan de westkust van het Iberische schiereiland aan de Atlantische Oceaan, is Lissabon niet meer een 'echte' mediterrane havenstad te noemen, maar zij is wel van groot belang geweest in het proces van heroriëntatie van het Middellandse-Zeegebied op het in belang toenemende verkeer met West- en Noord-Europa en met Amerika.

Dit belang is overigens niet altijd op zijn waarde geschat, zoals onder andere Braudel opmerkt naar aanleiding van het besluit van Filips II om in plaats van Lissabon juist Madrid tot hoofdstad van zijn koninkrijk te maken, waarmee hij de mogelijkheid verspeelde om een meer directe controle op het Atlantische scheepvaartverkeer uit te oefenen.

De Portugese regenten en kooplieden waren zich meer bewust van de strategische positie van deze havenstad en kregen de kans om de relatie tussen de stad en de zee in het stadsplan tot uiting te laten komen toen in 1755 Lissabon werd getroffen door een aardbeving, gevolgd door een dertig meter hoge vloedgolf, die het laag gelegen stadscentrum volledig overspoelde en van de aardbodem wegvaagde.

Deze ramp maakte een enorme indruk op de westerse wereld. Sommigen (onder andere Voltaire) zagen in deze ramp een voorbode van het einde der wereld. Zo niet de markies van Pombal, destijds eerste minister van Portugal. Voor Pombal schiep de ramp de mogelijkheid een totaal nieuw Lissabon te bouwen, 'de eerste moderne stad ter wereld'.[5] Het nieuwe Lissabon van Pombal zou een wereldse stad worden, die het juk van de geestelijkheid en feodaliteit had afgeworpen, die door de opkomende klasse van kooplieden steeds meer als verstikkend werd ervaren.

Het beeld van het oude Lissabon was dat van een doolhof van straatjes, rondom talloze kerken en parochies. Het ontwerp van Eugenio dos Santos voor het nieuwe Lissabon vormde een breuk met de ruimte van de Kerk: een strak, formeel plan, dat de heilige plaatsen negeerde, en een modern beeld introduceerde, 'dat niets verschuldigd was aan het geheugen der stenen uit een ander tijdperk'.[6]

In tegenstelling tot het oude Lissabon, dat zich afsloot van de zee, werd het nieuwe Lissabon volledig op de zee georiënteerd: alle hoofdstraten komen uit op het nieuwe centrale plein aan de Taag: aanvankelijk het Handelsplein genaamd, vanwege de op deze plaats geprojecteerde Koopmansbeurs – een eerbetoon aan de klasse die de wederopbouw van Lissabon had gefinancierd.

Hoewel het wederopbouwplan het product



Kaart van de het Middellandse-Zeegebied met de consulaten van Barcelona, ca. 1500.



Genua, ca. 1845.



De archipel Venetië, afgebeeld als één stad, ca. 1500.

Veduta di Genova, getekend door Cristoforo de Grassi, 1579.



was van een verlicht despoot, en in eerste instantie de belangen van een beperkte klasse van kooplieden leek te behartigen, verschafte het nieuwe Lissabon een nieuw identiteitsbesef aan de Portugezen. Het achterlijke, klerikale en feodale Portugal had ineens een nieuw gezicht gekregen, dat een verlichte handelsgeest uitstraalde en open stond voor de wereld. De aardbeving en de wederopbouw van Lissabon markeren voor de Portugezen het breekpunt tussen het oude en het nieuwe, tussen een Ancien en een Nouveau Régime. Met behulp van nauwkeurige voorschriften voor de bebouwing in het nieuwe stratenplan werd de gehele nieuwe benedenstad als één uniform, architectonisch bouwwerk gerealiseerd. Terwijl het idee van de stad aan zee als een Gesamtkunstwerk in Venetië en Genua een suggestie bleef, met havenfronten als maskerades en vertekeningen van het stadsgezicht, werd dit idee in Lissabon in werkelijkheid gerealiseerd.

Maar deze geperfectioneerde uitvoering van dit idee vond plaats in een periode waarin een andere visie op de stad aan het ontstaan was. In de loop van de 18e eeuw begon het idee van de stad als een Gesamtkunstwerk, als een architectonische *eenheid*, plaats te maken voor een belangstelling voor de *verscheidenheid en veelzijdigheid* die juist de havenstad te zien gaf.

De Venetiaanse schilder Canaletto is een van de belangrijkste toonzetters van een nieuwe trend in de schilderkunst in havensteden, waarbij de representatieve decorfunctie van de havenfronten het aflegt tegen de fascinatie voor de complexiteit en contrasten van de havenwereld. Afgezien van enkele minder bekend geworden voorlopers (onder wie de Nederlander Caspar van Wittel) is Canaletto de eerste die in Venetië de stad zelf als onderwerp neemt. Tot dusver was de stad ook voor Venetiaanse schilders voornamelijk een decor, een omlijsting van belangrijke gebeurtenissen die zij in beeld brachten: processies, gala-optochten, vlootschouwen. Deze gebeurtenissen werden afgebeeld tegen de achtergrond van de meest representatieve delen van de stad: op of aan het water, aan de kade van het Palazzo Ducale, op bepaalde delen van het Canal Grande, waar de rijkste paleizen stonden, op het Plaza San Marco.

Canaletto groeide op in een Venetië dat over het hoogtepunt van haar koloniale macht heen was en de ene kolonie na de andere verloor. In 1717, toen Canaletto twintig was, veroverden de Turken de Peloponnesos, Venetië's laatste grote kolonie. Het zelfvertrouwen van de handelsstad had aanzienlijke deuken opgelopen en de opdrachten aan schilders om de trots en macht van de stad in beeld te brengen namen aanzienlijk af.

Canaletto keek met andere ogen naar zijn stad dan zijn voorgangers. Hij raakte gefascineerd door de contrasten van rijkdom en armoede, van dynamiek en verval. Hij schilderde de stad in zijn alledaagsheid, niet als een decor van georganiseerde gebeurtenissen, maar als een levend geheel van bouwwerken en mensen. Kenmerkend voor Canaletto zijn zijn ongebruikelijke standpunten van waaruit hij de stad schilderde: hij legde een voorkeur aan de dag om de stad juist vanuit zeer onvoordelige posities te schilderen en tekenen van verval en contrasten sterk te overdrijven. In zijn schilderijen liet Canaletto stucwerk afbrokkelen waar dat in werkelijkheid nog gaaf was, voorzag hij het Plaza San Marco van rafelige markiezen en smoezelig wasgoed. Het meest kon hij zich uitleven in de taferelen op en aan het water, waar hij een wirwar van activiteiten in beeld kon brengen, van handelende en slenterende mensen op de kaden, van afgemeerde praalschepen en van boeren die in hun vrachtbootjes met groenten verwensingen schreeuwen naar voorname gezelschappen die in hun gondels geen voorrang gaven.

Deze benadrukking van het chaotische, rommelige, en daardoor des te bedrijviger lijkende havenleven wordt in de schilderijen van Canaletto geësthetiseerd en gecultiveerd, en verschaft hem internationale roem. Al gauw kan hij emplooi vinden in 's werelds machtigste havenstad van dat moment, Londen. Daar

produceert hij een groot aantal schilderijen met de terrassen van de paleizen van zijn opdrachtgevers op de voorgrond (Richmond House, Somerset House, enzovoort) en de drukte op de Theems in het middelpunt van het beeld, met een mengeling van vrachtschepen, luxueuze plezierjachten en kleine werkmansbootjes, en op de achtergrond de sjofele arbeiderswijken op de zuidoever van de Theems.[7]

De 'ontdekking' van het spektakel van het dagelijks leven in deze vroegmoderne havens wordt aan het eind van de 18e en het begin van de 19e eeuw gemeengoed. In een studie naar haven- en stadsschilderingen van Genua laat Poleggi zien hoe het gezichtspunt van de schilders vanaf het eind van de 18e eeuw drastisch verandert: men schilderde niet meer vanuit de haven met de stad als decor, maar andersom: vanuit de stad werd naar de haven gekeken als een levend spektakel, een permanente toneelvoorstelling voor de stad.[8]

Deze nieuwe fascinatie voor de haven als een exotisch spektakel, als een contact met verre, onbekende werelden, bleef niet beperkt tot de schilderkunst, maar werd onderdeel van een nieuwe stedelijke cultuur en van nieuwe stedebouwkundige ingrepen. In 1835 werd in Genua op de kade pal voor het bestaande voorname havenfront van koopmanspaleizen een enorm entrepot gebouwd, de 'Terrazzi di marmo', als voorziening voor het snel groeiende scheepvaartverkeer. De ontwikkeling van dit bouwwerk leek wel een manifest van het ontstaan van een nieuw type havenstad: terwijl het immense bouwwerk een blokkade vormde voor het voorheen exclusieve uitzicht van de koopmanspaleizen aan de haven, werd op het dak van het entrepot een openbare wandelboulevard aangelegd, waarop het flaneren met uitzicht op het drukke internationale scheepvaartverkeer een geliefde bezigheid van bewoners en bezoekers van de stad was: een openbare voorziening die op dat moment zijn weerga niet kende in de wereld.

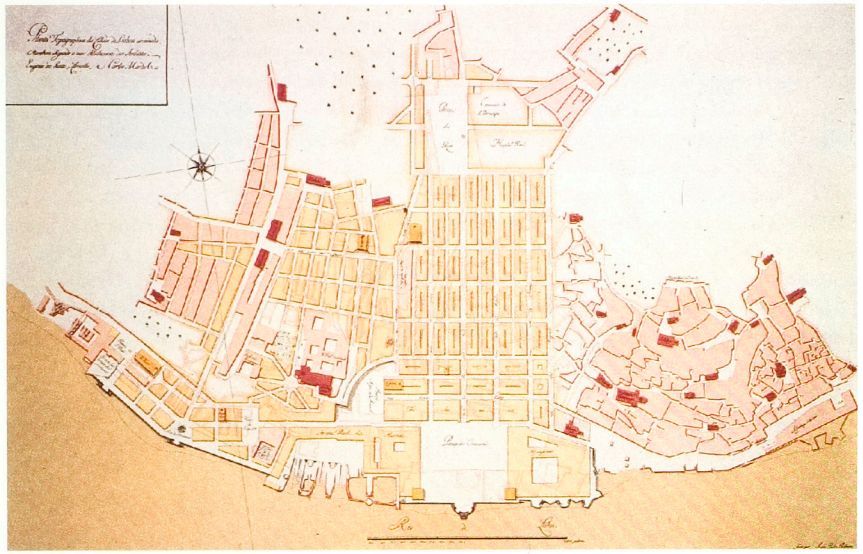
Dit principe, om stad en haven met elkaar te verbinden door middel van een *stedelijk balkon*, wordt in die periode, eind 18e – begin 19e eeuw, toegepast in tal van andere havensteden, zowel in het Middellandse-Zeegebied als elders. In Genua had dit stedelijk balkon nog de vorm van een autonoom bouwwerk. In andere steden werden experimenten uitgevoerd om het concept van het stedelijk balkon tot een integraal onderdeel van het netwerk van openbare ruimten van de stad te maken. Barcelona is daarvan een mooi voorbeeld.

BARCELONA ALS MEDITERRANE HAVENSTAD: TUSSEN AUTONOMIE EN OVERHEERSING

De gehechtheid van de mediterrane stad aan een autonome positie en het streven naar een sterke ruimtelijke relatie met de zee als exponent van die autonomie, komt goed tot uiting in Barcelona. Deze stad heeft twee langdurige periodes gekend waarin het streven naar autonomie gefrustreerd werd door de kolonisatie en onderdrukkingspolitiek van de centrale Spaanse overheid: de 16e tot en met 18e eeuw, dat wil zeggen precies de periode waarin andere mediterrane havensteden hun havenfronten transformeerden tot samenhangende architectonische ensembles; en het tijdperk van het Franco-regime, 1939-1976.

De specifieke stedebouwkundige oriëntatie van de stad op de zee is vooral in de tussenliggende periodes ontwikkeld, als het ware tussen de bedrijven door. Toen moest alle energie en enthousiasme in deze stad ingezet worden om vorm te geven aan het streven naar autonomie en een eigen identiteit. De stad is als het ware in de loop der eeuwen heen en weer geslingerd tussen autonomie en kolonisatie, en beide machtsvormen hebben in verschillende periodes specifieke stempels gedrukt op de ruimtelijke structuur en vorm van de stad.

Juist deze wisselwerking tussen autonomie en kolonisatie maakt Barcelona tot een paradigma van de mediterrane havenstad.



Wederopbouwplan Lissabon. Ontwerp van Eugenio dos Santos, ca. 1756.

6. Genua, Terrazzi di marmo. Geschilderd door Carlo Bossoli, ca. 1850.

Venetië, Canal Grande. Geschilderd door Canaletto, ca. 1720.





DE OPBLOEI VAN BARCELONA ALS AUTONOME MEDITERRANE HAVENSTAD: RAMBLAS EN HAVENFRONT

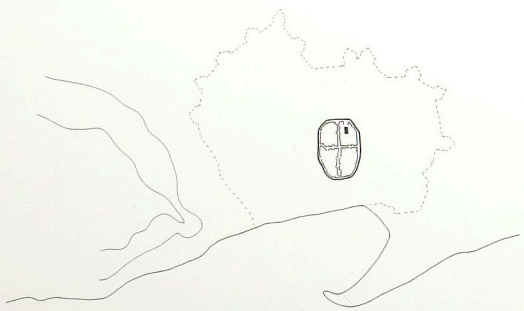
Barcelona, ooit gesticht door de Carthagers en later veroverd door de Romeinen, beleeft een eerste lange periode van bloei als centrum van een Catalaans imperium van de 12e tot het eind van de 15e eeuw. In die periode ontwikkelde Barcelona zich als een typisch mediterrane havenstad, dat wil zeggen dat de haven van Barcelona zowel het centrum van een fijn vertakt netwerk van kleinere steden en dorpen van Catalonië vormde als het knooppunt van een internationaal netwerk van havensteden dat in die tijd begon te ontstaan. Het knooppunt zelf, ofwel de haven, was in die eeuwen niet meer dan een baai met strand: 'Gedurende bijna driehonderd jaar was het op het strand van Barcelona een onophoudelijk komen en gaan van schepen die afkomstig waren uit de kleine havens aan de Catalaanse kust. Daarbij voegden zich nog eens de zeilschepen uit de Balearen, die altijd enigszins met Valencia rivaliseerden, alsmede de walvisvaarders uit Biskaje, en als trouwe klanten schepen uit Marseille en Italië.'[9]

De ligging en de vorm van de stad zijn in de eerste plaats bepaald door de specifieke geografische condities: een laagvlakte aan zee, omgeven door bergmassieven aan de zuid- en westzijde (de Montjuich en de Tibidabo) die bescherming boden tegen weersinvloeden en vijandelijke legers uit het achterland. Deze vlakte werd doorsneden door talrijke kreken, die het water van de Tibidabo richting zee afvoerden. Terwijl de loop van de kreken van grote invloed zou blijken te zijn op de vorm van de stads*plattegrond*, zouden de omringende bergen en vooral de hoogte van de vlakte zelf (een plateau net boven het zeeniveau) de belangrijkste ingrediënten voor het stads*beeld* vormen.[10]

De kwetsbaarheid van het havenfront maakte een vestingmuur aan het havenfront noodzakelijk. Het feit dat de havenactiviteiten provisorisch plaats moesten vinden in deze baai en op het strand in plaats van aan kaden en bijbehorende uitrusting, werd gecompenseerd door de aanwezigheid van een groot aantal 'macips de Ribera', bevrijde galeislaven die als sjouwers dienst deden.[11] Door de grote behoefte aan deze havenwerkers en zeelieden, die niet voldoende in de directe omgeving van de stad te vinden waren, moest er in het gehele Middellandse-Zeegebied en zelfs daarbuiten geronseld worden. De stad verwierf daardoor een wijde bekendheid als een gastvrije vestigingsplaats voor avonturiers, vrijbuiters, voormalige galeislaven, enzovoort uit het gehele het Middellandse-Zeegebied.[12] In de loop der tijd vestigden zij zich in de Barrio Ribera (kust- of oeverwijk), aan de noordzijde van de middeleeuwse stad.

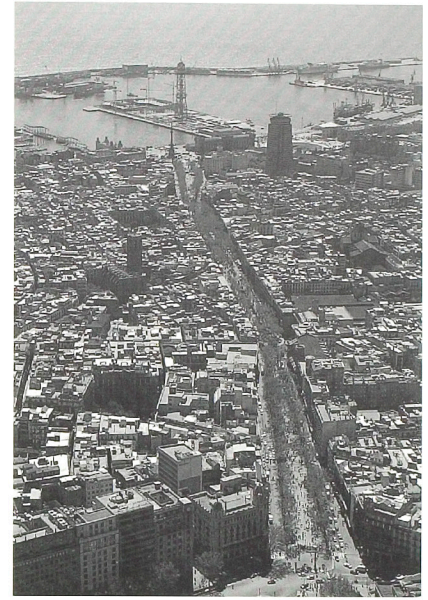
Links: Barcelona: de positie van de Romeinse stad in de contouren van de laat-middeleeuwse stad.

Rechts: Barcelona: oorspronkelijke waterlopen.





Barcelona, Ramblas, situatie 1995.



Aanvankelijk was er geen sprake van enige *ruimtelijke* oriëntatie van de stad op de zee. De stad was concentrisch gegroeid rondom de oude Romeinse stad. Lange tijd bleef de ruimtelijke organisatie van de stad georiënteerd op dit centrum. In de 14e eeuw besloot het stadsbestuur, de Consell de Cent (Raad van Honderd), bestaande uit circa honderd vertegenwoordigers van zowel de burgerij als het werkvolk,[13] een nieuw stadhuis te bouwen. Ook toen viel de keuze nog op het oude stadscentrum. Het havenfront was niet meer dan een rand van de stad, met de vestingmuur als militaire verdedigingslinie.

Eveneens in de 14e eeuw werd een van de belangrijkste symbolen van de verbondenheid van de stadsbevolking met de zee, de kerk Santa Maria del Mar, buiten het Romeinse stadscentrum gebouwd, in de wijk La Ribera.[14] De kerk is vol scheepsmodellen en schilderingen van zeegezichten en scheepstaferelen, maar ook deze kerk legt nog geen ruimtelijke relatie tussen de stad en de zee.

De eerste aanzet voor een ruimtelijke oriëntatie van de stad op de zee ontstond in de 15e eeuw, toen de stad uitgebreid moest worden om de in omvang toenemende bevolking te kunnen huisvesten. Deze uitbreiding vond plaats in zuidelijke richting. In verband hiermee werd de voormalige zuidgrens van de stad, gevormd door een stelsel van kreken ('Ramblas'), getransformeerd tot een lange boulevard, die in de loop der tijd een centrale route midden door de uitgebreide stad zou gaan vormen en georiënteerd was op de zee. De Ramblas[15] werd tevens voor al het verkeer dat afkomstig was van het Catalaanse land de belangrijkste entree tot de haven. Daardoor werd de Ramblas van meet af aan een aantrekkelijke vestigingsplaats voor diverse stedelijke instellingen: marktgebouwen, kloosters, de universiteit, alsmede voor gegoede burgers die er hun koopmanspaleizen lieten bouwen.[16]

De Ramblas werd hierdoor al snel beschouwd als de belangrijkste centrale ruimte in de stad, waar niet alleen de rijkdom en macht van de stedelijke elite werden gerepresenteerd, maar waar ook het openbare stadsleven zich manifesteerde: doorgangsverkeer, handel, verpozing en festiviteiten.

Door de oorsprong van de Ramblas als waterafvoer naar zee kreeg de stad met de transformatie van de Ramblas tot centrale stadsboulevard in één klap een op de zee georiënteerde centrale stedelijke ruimte. De oude scheepswerf van de stad, de Drassanes, vormde het sluitstuk van de Ramblas bij de haven. Het leek voor de hand te liggen deze oriëntatie van de Ramblas op de zee verder uit te bouwen.

Pas in de 17e eeuw kreeg de stad de mogelijkheid voor deze uitbouw. In de tweede helft van de 15e eeuw profileerde de stad zich steeds sterker als een onafhankelijke stadstaat, terwijl



Barcelona, plattegrond 1708.



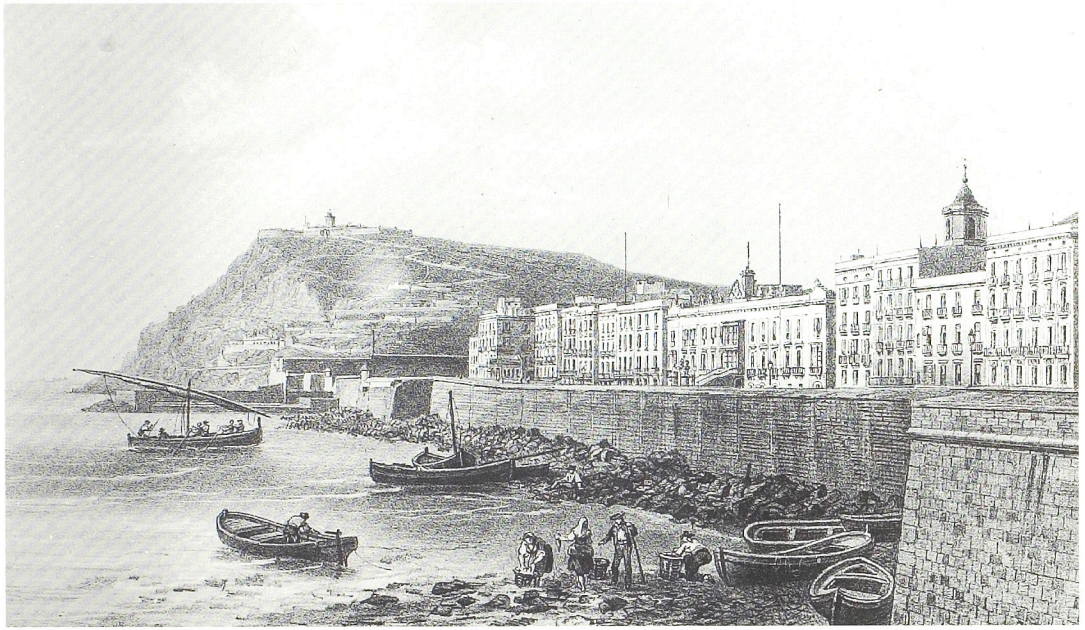
Gezicht op Barcelona. Joseph Friderich Leopold, ca. 1700.



Barcelona. Plattegrond 1806. Het havenfront ingeklemd tussen het fort op de Montjuich en de Citadel, met La Barceloneta op de landtong ten zuiden van de Citadel.

Gezicht op Barcelona. Geschilderd door Jacques Moulinier, ca. 1803.





Barcelona, Muralla de Mar. Litho door Isidore L. Deroy, 1865.

zij feitelijk deel uitmaakte van het koninkrijk Aragón. In 1472 besloot koning Ferdinand van Aragon de stad tot de orde te roepen door middel van een militaire interventie. Niet alleen bestuurlijk en militair, maar ook economisch en stedebouwkundig werd de stad aan banden gelegd. Door het huwelijk van Ferdinand van Aragón met Isabella van Castilië werden deze beide rijken in 1474 tot één rijk verenigd. Barcelona kwam zo onder centraal Spaans gezag.[17] In de 17e eeuw liet dit gezag (c.q. koning Filips IV) de teugels wat vieren en werd Catalaans zelfbestuur in beperkte mate toegelaten. In die periode werd de draad van de stedebouwkundige vernieuwing van de stad, in de 15e eeuw begonnen met de transformatie van de Ramblas, weer opgepakt met de reconstructie van het havenfront van de stad.

Door de bouw van een militair fort op de Montjuich, dat de gehele baai controleerde, kon voortaan volstaan worden met een veel minder zware vestingmuur tussen stad en haven. Het stadsbestuur greep deze situatie aan door de bestaande vestingmuur te slopen en door aanplemping een brede boulevard te realiseren tussen de Ramblas en de aanlegplaats van de schepen aan de noordoostzijde van de stad. Tevens werd de bebouwing aan de havenzijde gesloopt en vervangen door een representatief front van koopmanspaleizen en bestuursgebouwen. Een nieuwe kademuur werd aangelegd, maar de hoogte ervan maakte het voor schepen nog steeds onmogelijk om direct aan de kade aan te meren. Het resultaat was een stadsbeeld waarin de stad als het ware op de 'plint' van de kademuur stond, en een nieuwe boulevard, de Passeig de la Muralla de Mar, als een stedelijk balkon aan de haven. Deze boulevard vervulde dus zelf geen functie als havenkade, maar verbond wel de twee belangrijkste polen van de haven met elkaar: aan de zuidzijde de Drassanes, de scheepswerf en aan de noordzijde de aanlegplaats waar de schepen geladen en gelost werden, in de 'oksel' van de baai.

Maar veel tijd om te genieten van deze nieuwe situatie kreeg men in de stad niet. Met name de 18e eeuw vormt een zwarte bladzijde in de geschiedenis van de stad. Van 1702 tot 1714 woedde de Spaanse successie-oorlog tussen de Bourbons en de Habsburgers, met als inzet de Spaanse troon. De Barcelonezen kozen partij tegen Filips van Bourbon, die uit deze oorlog als overwinnaar en nieuwe Spaanse koning te voorschijn kwam.

Deze Filips wreekte zich op Barcelona door de stad de vrije relatie met de zee te ontnemen. Aan de noordoostzijde van de stad liet hij een dwangburcht bouwen, die tezamen met het fort op de Montjuich de stad en de haven volledig onder controle hield. De dwangburcht en de stadsmuren zouden de stad gedurende bijna anderhalve eeuw in een ijzeren omknelling houden. Terwijl elke vorm van stadsuitbreiding uit den boze was, vervijfvoudigde de bevolking zich van 37.000 zielen in 1717 tot 189.000 in 1855, op elkaar geperst op een oppervlak van circa 250 hectare.[18]

Naast deze insluiting van het grootste deel van de stadsbewoners binnen de muren werd ook een deel buitengesloten, namelijk de oorspronkelijke bewoners van La Ribera. Voor de aanleg van de nieuwe citadel moest een groot deel van La Ribera gesloopt worden. De bevolking van het gesloopte stadsdeel – die bestond uit de meest opstandige, maar tegelijk voor de haven noodzakelijke, inwoners van vissers, zeelieden en havenarbeiders – werd gehuisvest in een nieuwe wijk op de landtong naast de haven: La Barceloneta.[19]

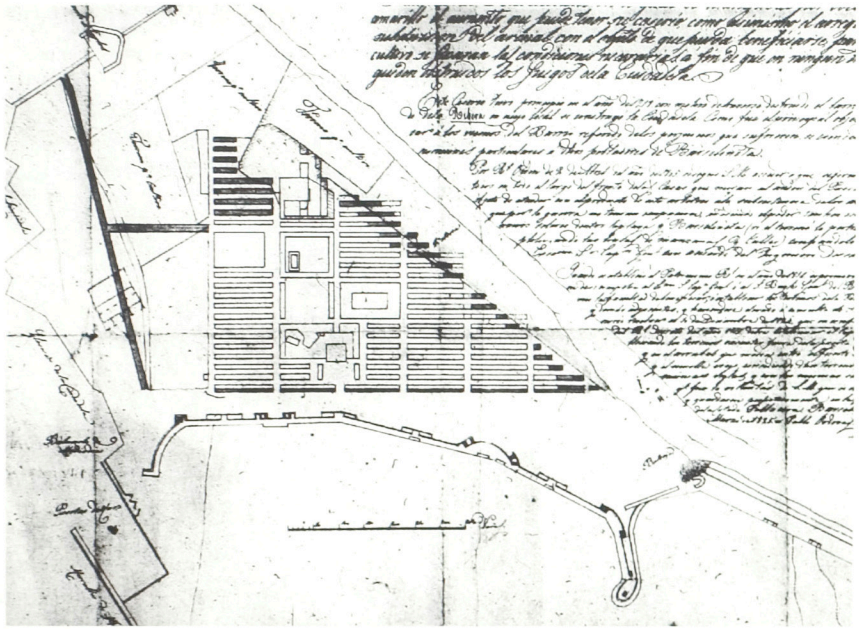
Het centrale gezag in Madrid beschouwde Barcelona op dezelfde wijze als andere te onderwerpen gebieden: als een *kolonie*, zoals die in diezelfde periode met name in Midden- en Zuid-Amerika in grote getale gevestigd werden. De opbouw van de nieuwe wijk La Barceloneta is een prototype van koloniale stedebouw uit die periode.[20] De Spanjaarden hebben een bepaald type koloniale stad ontwikkeld, dat altijd aan twee voorwaarden moest voldoen: de *omgeving* van de stad moest onder controle gehouden kunnen worden, maar tegelijk moest *de stad zelf* ook onder controle gehouden worden, aangezien de kolonistenbevolking naast militairen veelal bestond uit veroordeelden en ballingen.[21]

Zowel de citadel als La Barceloneta werden ontworpen door de Vlaamse ingenieur Prosper Verboom. Deze hanteerde voor de richting van de straten in de eerste plaats een militair uitgangspunt: de straten liggen in het schootsveld van het Montjuich-fort en de citadel. Hiermee werd niet alleen voorkomen dat de wijk als verschansing van vijandige troepen gebruikt kon worden, maar ook zouden eventuele opstanden van de wijkbevolking zelf eenvoudig onderdrukt kunnen worden. Daarnaast speelde ook de windrichting een rol: het stratenpatroon is zodanig dat maximale beschutting wordt geboden tegen de koude oostenwinden. De opbouw van het rationele patroon van La Barceloneta is te herleiden tot het vierkant: het vierkant van de casa (het familiehuis) en van de kazerne. De 'casas' in de wijk zijn alle te herleiden tot de standaardmaten 8,40 x 8,40 meter. Binnen deze maten is gevarieerd met duplexwoningen of maisonnettes. De woningen liggen aan twee zijden aan de openbare straat, waardoor in het geval van duplextypes sprake is van rug-aan-rugwoningen.

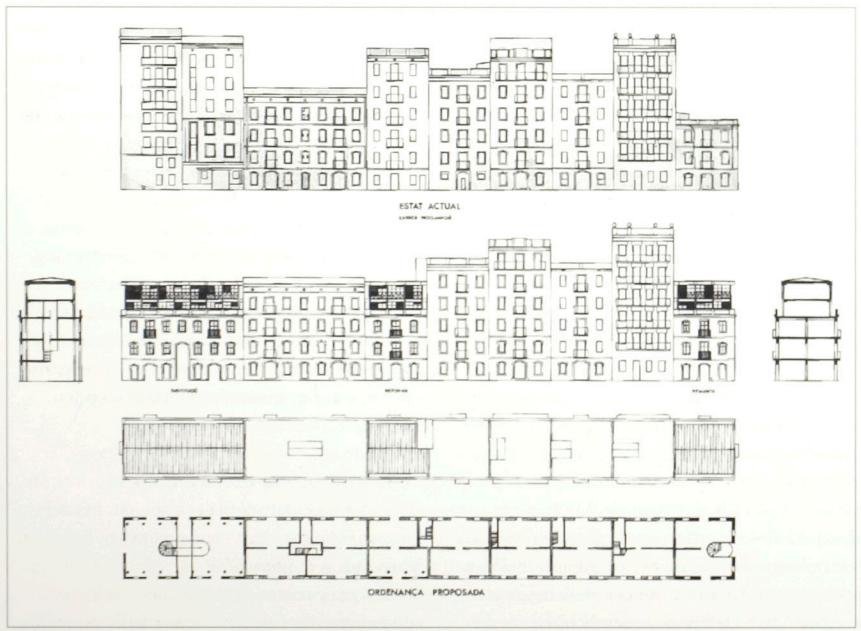
Vanaf de bouw van de eerste manzanas (bouwblokken) tot 1868 was een verordening van kracht die de afmetingen en materialen van de manzanas nauwkeurig bepaalde. Hierdoor ontstond een grote uniformiteit, niet alleen in de verkaveling maar ook in de vormgeving van de gevels: deurportalen, ramen, balkons, daklijsten.

In de 19e eeuw werd de wijk volgens het bestaande stratenpatroon uitgebreid zover als mogelijk was, dat wil zeggen tot aan het zeestrand, waardoor een roostervormige driehoek ontstond.

Zo ging de stad Barcelona de 19e eeuw in als een stad met een dubbele erfenis: enerzijds



La Barceloneta, uitbreidingsplan naar de kustlijn, 1825.



La Barceloneta, gevelaanzicht, doorsneden en plattegrond van een 'manzana'.

de erfenis van de trotse autonome havenstad, met de Ramblas en de Passeig de la Muralla de Mar als belangrijkste erfstukken; anderzijds de erfenis van de kolonisatie, met de citadel, de absurde bebouwings- en bevolkingsdichtheid van de middeleeuwse stad, en de 'ex-muras'-enclave La Barceloneta.

La Barceloneta speelde in de loop van de 18e en 19e eeuw een dubbelrol. De wijk was, samen met de citadel, het meest zichtbare product van de kolonisering van de stad. Maar tegelijk bood La Barceloneta, als stadsdeel *buiten* de omknelling van de stadsmuren, een vrij uitzicht op de stad, de haven en de zee, en dat niet alleen vanaf de kaden, maar ook, als een transparant stadsdeel, vanuit de straten.

La Barceloneta werd een geliefd toevluchtsoord voor stedelingen die de stad wilden ontvluchten, en een populaire standplaats voor schilders om het stadsbeeld vast te leggen. Kortom, La Barceloneta vervulde ook een rol als het 'geweten' van de stad, doordat van hieruit de herinnering aan het trotse havenfront levend werd gehouden.[22]

2 Moderniteit in het Middellandse-Zeegebied. Barcelona als een *Europese* stad aan het water

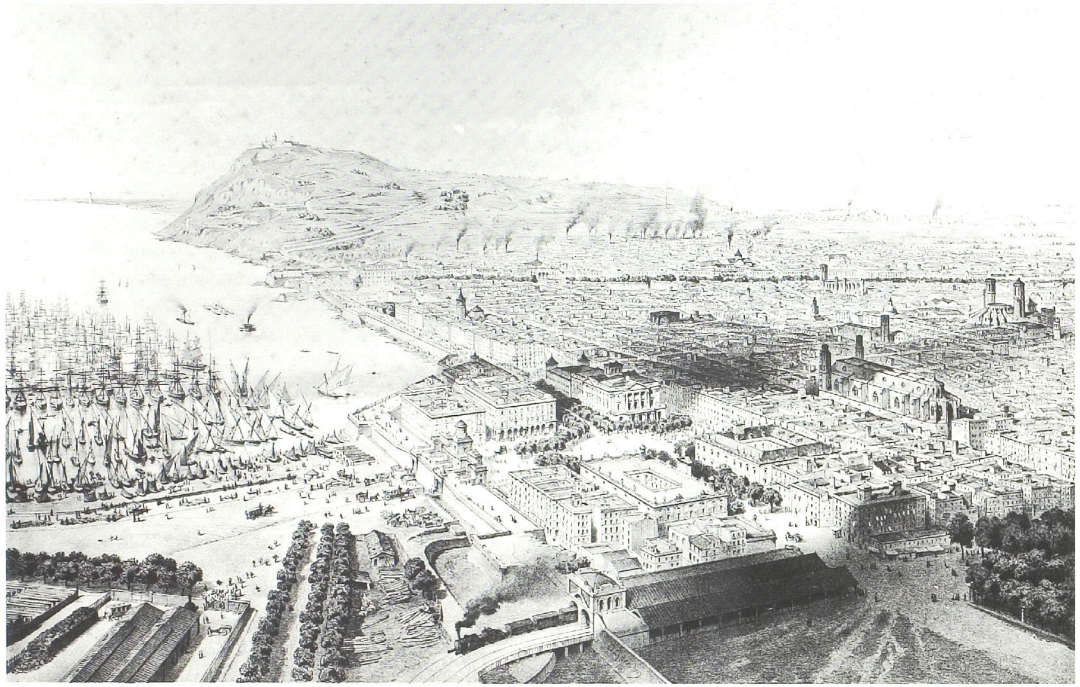
Begin 19e eeuw verslapt de houdgreep van het Spaanse gezag op Barcelona. Met de opkomst van de industrialisatie blijkt Barcelona opnieuw een stad met een bijzondere strategische betekenis te zijn, vanwege zowel de nabijheid van het Europese continent als de gunstige ligging aan zee. Ook voor de Spaanse staat was het van belang de belangstelling van ondernemers en investeerders voor vestigingen en investeringen in deze stad niet te frustreren. Begin 19e eeuw was meer dan een kwart van het bruto nationaal product uit Catalonië afkomstig.[23] De nieuwe bedrijvigheid en bevolkingsgroei bleef de eerste helft van de 19e eeuw binnen de vestingmuren geconcentreerd. Diverse epidemieën, met name van cholera, teisterden de stad in die periode.

De omknelling van de vestingmuren werd in de eerste helft van 19e eeuw enigszins doorbroken met de aanleg van lommerrijke promenades buiten de wallen: de Passeig de Gràcia, die een verbinding vormde tussen het dorp Gràcia en het uiteinde van de Ramblas, de Ronda's, die langs de vestingmuren werden aangelegd, en de Camí del Cementiri, die vanaf het Pla de Palau langs de zeekust naar het kerkhof (cementiri) aan de noordzijde van de stad leidde. Met name de Passeig de Gràcia en de Camí del Cementiri zijn van belang, omdat zij de Ramblas en de havenboulevard in een grotere ruimtelijke context plaatsten.

Na het midden van de 19e eeuw, wanneer na 1848 ook in Spanje de machtsverhoudingen in het land veranderd zijn en de militaire betekenis van stedelijke vestingwerken verdwenen is, wordt de citadel ontruimd en samen met de stadswallen gesloopt. De hierop volgende periode is van grote betekenis voor de stad: Barcelona kan zowel landinwaarts nieuwe uitbreidingen realiseren, terwijl aan de waterkant de relatie van de stad met de zee hersteld kan worden. Aan het eind van de 19e en het begin van de 20e eeuw kan Barcelona een aantal plannen realiseren die afrekenen met de voormalige beknelling en Barcelona tot een open, moderne Europese stad moeten maken.

EUROPESE, MEDITERRANE EN CATALAANSE IDENTITEIT

Vanaf het midden van de 19e eeuw speelt het zoeken naar een eigen Catalaanse identiteit een belangrijke rol in het streven van de stad



Barcelona in vogelvluchtperspectief, ca. 1860.
Op de voorgrond het ensemble van het Plaza de Palacio en het Station Francia.

zich los te maken van de overheersing door de centrale Spaanse staat.

Van meet af aan hebben veel verschillende varianten van 'de Catalaanse identiteit' bestaan. In cultureel opzicht varieert 'Catalaans' van een introvert zoeken naar een volstrekt eigen, autonome culturele basis, tot het beschouwen van Catalonië als een (weliswaar zelfstandig) onderdeel van een grotere (maar vooral geen Spaanse) entiteit: hetzij Europa, hetzij het Middellandse-Zeegebied, waarbij Barcelona de rol van een moderne, internationale metropool toegedacht wordt. In politiek opzicht varieert 'Catalaans' van reactionair katholicisme tot socialisme en anarchisme.

In de eerste grote bloeiperiode van de moderne Catalaanse cultuur, of liever gezegd van het zoeken naar een eigen Catalaanse culturele identiteit, van 1880 tot 1936, is er vooral sprake van een sterke oriëntatie op Europa, dat wil zeggen de grote steden van het Europese continent: Parijs, Londen, Wenen.

In hun beschrijvingen van deze periode wijzen Isidre Molas en Marilyn McCully erop dat deze oriëntatie zowel op cultureel als economisch gebied overheersend was: het een niet als gevolg van het ander, maar de gelijktijdige oriëntatie was wel de basis voor een zekere consensus over de richting van het onafhankelijkheidsstreven ten opzichte van 'Madrid'.[21]

Op het gebied van de beeldende kunsten was sprake van een sterke oriëntatie op Parijs, waar menig Barcelonees kunstenaar kortere of langere tijd vertoefde, er inspiratie opdeed, om vervolgens vorm te geven aan een eigen Catalaanse culturele beweging die bekend zou worden als het 'modernismo'.

Op het gebied van de muziek was er sprake van een sterke oriëntatie op Wenen – Molas noemt het karakteristiek dat in Barcelona de Weense opera populairder was dan de Italiaanse: ook op dit gebied wilde Barcelona zich liever als Europese dan als mediterrane stad profileren.

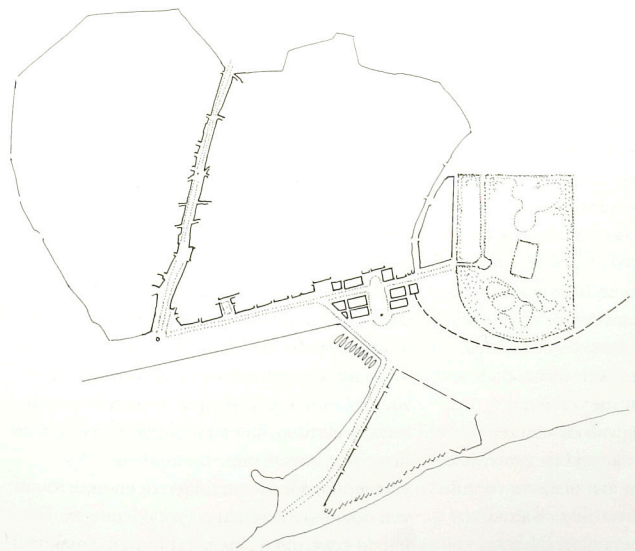
Op het gebied van architectuur en stedebouw ontwikkelde Barcelona vooral een eigen *architectonische* cultuur, die met exponenten als Gaudí en Domènech wereldfaam verwierf.

Voor de burgerij lag in het Europese continent ook de economische toekomst. De Catalaanse industrie, die tot dusver voor een belangrijk deel dreef op Spaanse koloniën als Cuba en de Filippijnen, was na het verlies van deze koloniën eind 19e eeuw genoodzaakt zich op nieuwe markten te oriënteren. De belangrijkste exponenten van deze nieuwe oriëntatie waren de wereldtentoonstellingen van 1888 en 1929, die Barcelona op gelijke hoogte moesten brengen met Londen en Parijs, waar al eerder dergelijke exposities hadden plaatsgevonden.

En ook in politiek opzicht kwamen, zowel voor de liberale Catalaanse republikeinen als voor de anarchisten, socialisten en communisten, de voornaamste ideeën meer uit West-, Midden- en Oost-Europa dan uit het Middellandse-Zeegebied.

Hoewel het politieke, economische en culturele leven in Barcelona wel degelijk zeer gevarieerd bleef en er verschillende interpretaties van 'Catalaanse culturele identiteit' bleven bestaan, was er wel sprake van een gemeenschappelijke noemer, namelijk de oriëntatie op Europa, het beschouwen van Catalonië als onderdeel van een modern, geïndustrialiseerd Europa in plaats van als onderdeel van een achterlijk, feodaal en klerikaal Spanje.

Barcelona 1888: de oriëntatie van de stad op de haven via een aaneengeschakelde reeks van openbare ruimten.



EEN STEDELIJK HAVENFRONT VERSUS EEN AUTONOME HAVEN

De hernieuwde mogelijkheid om de stad weer op de haven en vooral op Europa te oriënteren, werd in het midden van de 19e eeuw aangegrepen met een groot stedebouwkundig project bij de aanmeerplaats van de schepen, in de 'oksel' van de baai. Hier verrees rondom het Pla de Palau een nieuw stedebouwkundig ensemble, gecombineerd met de aanleg van het spoorwegstation 'Estació França', dat de stad via het spoor met Frankrijk verbond. De combinatie van haven en spoorwegstation en het formele, monumentale karakter van het nieuwe ensemble maakte van deze locatie de hoofdentree van de stad, en vormde tevens het passtuk tussen de oude stad en La Barceloneta. De wijk La Barceloneta werd in de loop van de jaren daarna verrijkt met voorzieningen voor le beau monde van Barcelona, zoals strandbaden en restaurants.

In 1888 werd de betekenis van de nieuwe hoofdentree tot de stad versterkt doordat de naastgelegen gehate citadel gesloopt kon worden. Het terrein waarop de citadel stond werd getransformeerd tot een park ten behoeve van een wereldtentoonstelling in 1888, waarmee Barcelona de aandacht van heel Europa op zich wilde vestigen – uitgerekend op de plek die voorheen elke vrije relatie met de buitenwereld onmogelijk maakte. Met de herinrich-

ting van de boulevard met rijen palmbomen zou de Passeig de Colom tezamen met het Pla de Palau 'de meest stedelijke en internationale boulevard van Barcelona' moeten worden.[25]

Erg lang kreeg de stad echter niet de tijd te genieten van deze nieuwe presentatie van de stad aan het water. Tegelijk vond namelijk een ontwikkeling plaats die ertoe zou leiden dat de stad juist afgesloten zou worden van de waterkant. Deze ontwikkeling hield verband met de oprichting van een nieuwe machtsfactor, de Port Autonom, die in de 19e eeuw door de nationale overheid werd ingesteld als onafhankelijke organisatie die de zeggenschap kreeg over het territorium van de haven. In de raad van bestuur kreeg de gemeente Barcelona een beperkt aantal zetels en de meerderheid werd toegewezen aan diverse nationale ministeries en de Kamer van Koophandel. Met de introductie van de Port Autonom zag de stad Barcelona zich wederom geconfronteerd met een externe, grotendeels door 'Madrid' gedomineerde machtsfactor, die juist datgene beheerde waarover de stad zelf zo graag zeggenschap wilde hebben: de haven.

Rond de eeuwwisseling besloot de Port Autonom tot de aanleg van een brede laad- en loskade, de Moll de la Fusta, door middel van een aanplemping in de haven die tevens het hoogteverschil tussen de boulevard (de Passeig de Colom) en het water overbrugde. Op deze nieuwe kade verrezen grote havengebouwen, die weliswaar van belang waren voor de expanderende haveneconomie, maar die tevens de Passeig de Colom zijn betekenis als 'stedelijk balkon' met uitzicht over het water ontnam. Tevens werd vanaf de 'oksel' van de baai een grote havenpier aangelegd, de Moll d'Espanya, waardoor het Pla de Palau de betekenis van centrale stadsentree verloor.

Deze nieuwe afsluiting van de stad ten opzichte van het water leek rond de eeuwwisseling een vervolg te krijgen met plannen voor de aanleg van een serie dokken die zich vanaf de zeezijde van La Barceloneta uitstrekten in noordelijke richting. Zover is het uiteindelijk niet gekomen; uiteindelijk zocht de haven voor de benodigde uitbreidingen haar heil in zuidelijke richting.

Dit neemt niet weg dat de kuststrook ten noorden van La Barceloneta in de loop van de eerste decennia van de 20e eeuw wel degelijk ingevuld werd met industriële bedrijven.

Nog één keer werd geprobeerd opnieuw een relatie tussen stad en haven te leggen. Ook deze keer werd, evenals in 1888, een grote manifestatie gebruikt om een ruimtelijke transformatie voor elkaar te krijgen. In 1929 werd op de Montjuich een Internationale Expo georganiseerd. Het laatste militaire bastion verdween hiermee eveneens uit de stad en wederom leverde deze expositie niet alleen internationale aandacht op, maar ook weer een stadspark. Gepoogd werd de relatie van de stad met La Barceloneta te herstellen door de aanleg van een kabelbaan en een drastische uitbreiding van strandbaden die het internationale bezoek een comfortabel verblijf op het strand boden.

Met deze expo is de eerste transformatie van de Barcelonese waterkant voltooid, van een gemilitariseerde zone tot een reeks openbare ruimten, gecombineerd met haven en industrie.

Het nieuwe ruimtelijk systeem aan de havenkant van de stad, geconstrueerd in de periode vanaf het eind van de 19e eeuw tot 1929, was bedoeld als een uitdrukking van een nieuw economisch en cultureel elan in de stad, en een sterke oriëntatie op Europa. De havenkant kreeg de betekenis van opening en gezicht van de stad naar de rest van de wereld c.q. Europa.

Tegelijk had de creatie van dit nieuwe ruimtelijke systeem de stad danig in de problemen gebracht. Met name de investeringen in de wereldtentoonstelling op de Montjuich in 1929 brachten de stad in de financiële problemen,[26] waardoor in de jaren dertig geen enkele financiële ruimte meer bestond voor de gemeente voor investeringen in en onderhoud van openbare ruimten en voorzieningen. Dit leidde ertoe dat de expo-gebouwen, paviljoens en voorzieningen als kabelbaan en tandradtrams, die aanvankelijk bedoeld waren om slechts tijdelijk te functioneren gedurende de expo, achteraf in gebruik bleven. Zo had de stad in ieder geval nog iets.

De kabelbaan is een leuke toeristische attractie, maar voorkwam niet dat La Barceloneta toch weer in een geïsoleerde positie ten opzichte van de stad kwam. De strandbaden in La Barceloneta en het tot stadspark omgevormde citadelterrein konden niet verhinderen dat de haven, spoorwegen en industrie hun eigen logica volgden en zich tot nieuwe fysieke barrières tussen de stad en de zee ontwikkelden. Entrepotgebouwen sloten het zicht van de stad op de haven af, spoorwegen legden een nieuwe barrière tussen de oude stad en Barceloneta.

UITBREIDING VAN DE STAD, VERDERE MARGINALISERING VAN HET WATERFRONT

Door de sloop van de vestingmuren was niet alleen ruimtelijke transformatie aan de havenzijde mogelijk, maar werd ook de mogelijkheid verschaft de opeengehoopte mensen en bedrijvigheid in de stad te verlossen uit hun beknelling. De mogelijkheid om de stad uit te breiden werd met beide handen aangegrepen, maar zou tevens de al ingezette marginalisering van het waterfront versterken.

In 1859 schreef het gemeentebestuur van Barcelona een prijsvraag uit voor een stedebouwkundig ontwerp voor de stadsuitbreiding, in het Spaans 'Ensanche' en in het Catalaans 'Eixample' genoemd. De keuze van het stadsbestuur viel op het ontwerp van Antoni Rovira i Trias, wiens ontwerp was georganiseerd langs een aantal radialen met de oude stad als middelpunt.

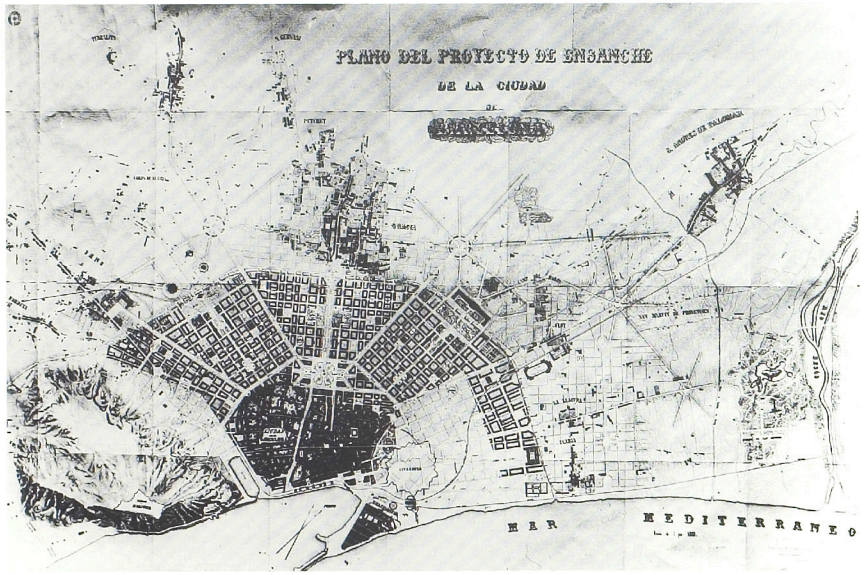
Nog steeds is door historici geen bevredigende verklaring gevonden voor het ingrijpen van de Spaanse regering, die de gemeente verordonneerde het ontwerp van Ildefonso Cerdà uit te voeren. Cerdà was niet minder Catalaans georiënteerd dan Rovira en zeker niet als zetbaas van 'Madrid' te beschouwen, zoals Hughes opmerkt,[27] dus daar kan het niet aan gelegen hebben. Hoe het ook zij, voor ons verhaal is het van belang dat Cerdà's ontwerp een geheel andere relatie tussen de stad en de zee impliceerde dan dat van Rovira. In Rovira's ontwerp bleef de gehele stad georganiseerd rondom de historische stadskern als centrum. Het havenfront van de historische stad zou hierdoor het belangrijkste element blijven dat een relatie tussen stad en zee organiseerde.

In het ontwerp van Cerdà is echter geen sprake meer van een centrale positie van de historische stad, noch van een bijzondere rol voor het haven- en zeefront. In Cerdà's visie zou de stad zich in noordelijke richting ontwikkelen: daar lagen niet alleen de grootste groeimogelijkheden vanwege de beschikbare, makkelijk te bebouwen ruimte, maar het was ook de richting naar het Europese continent, waarop Barcelona economisch en cultureel zo sterk georiënteerd was.

Cerdà was vervuld van het ideaal van een egalitaire samenleving die tot uitdrukking moest komen in de ruimtelijke organisatie van de stadsplattegrond. In de stad van Cerdà zouden arm en rijk, voorzieningen en bedrijvigheid, parken en markten gelijkmatig verspreid worden over het grondgebied.

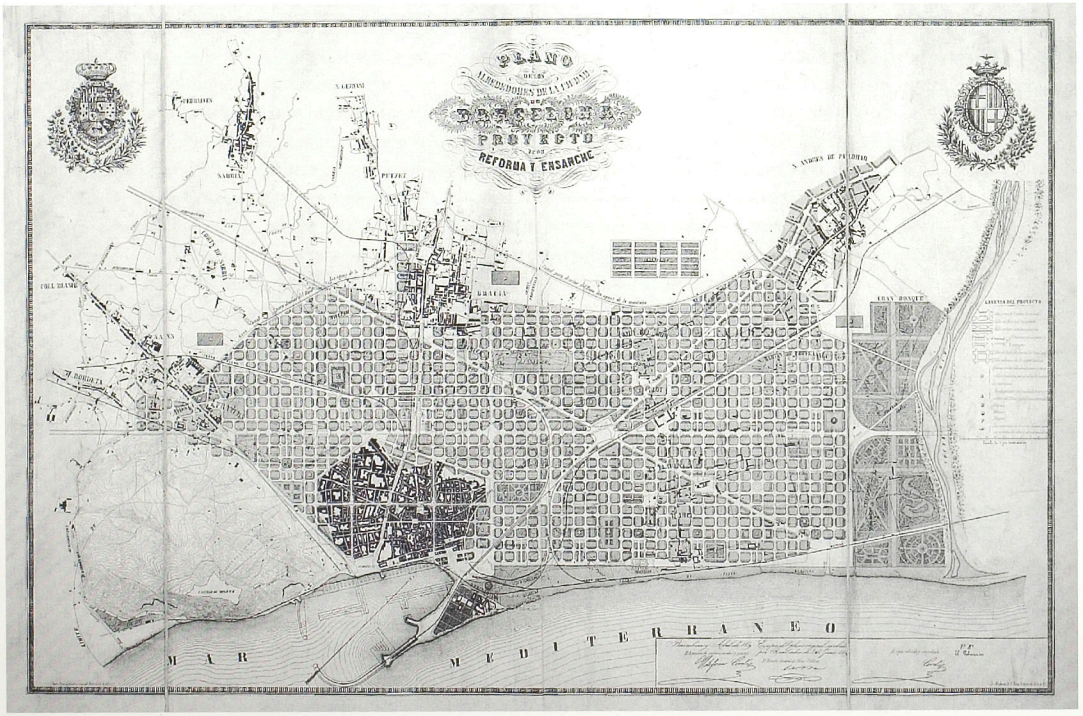
Het ingenieuze karakter van Cerdà's plan schuilt erin dat hij een mathematisch, orthogonaal ordeningspatroon wist te combineren en in overeenstemming te brengen met belangrijke, reeds aanwezige geografische en topografische gegevens: de oost-west oriëntatie als gevolg van de oorspronkelijke loop van de vele kreken, gebruikte Cerdà als grondslag voor de oriëntatie van het grid-patroon.[28] Hierdoor konden belangrijke bestaande tracés, zoals de verbindingswegen tussen het dorp Gràcia en Barcelona en tussen de gehuchten El Clot en Icaria, betrekkelijk eenvoudig opgenomen worden in het ogenschijnlijk zo rigide en neutrale grid.

Twee grote diagonalen doorsnijden het grid, als elementen die tezamen met een extra



Boven: Barcelona, ontwerp voor uitbreiding (Ensanche), Antoni Rovira i Trias, 1859.

Onder: Barcelona, ontwerp voor uitbreiding (Ensanche), Ildefonso Cerdà, 1859.



brede oost-west-boulevard (de Passeig de Gràcia) en een extra brede noord-zuid-boulevard (de Gran Via) nader vormgeven aan de stad als geheel. Daar waar de twee diagonalen en de Gran Via elkaar kruisen werd het nieuwe bestuurlijke centrum van de stad geprojecteerd.

Het neutrale raster was in het ontwerp nader gespecificeerd in districten van circa vijf vierkante kilometer (twintig bouwblokken in het vierkant), die hun eigen voorzieningen hadden. De historische stad was in deze opzet gelijkwaardig aan een dergelijk district en zou daarmee dus haar betekenis als centrum van de gehele stad verliezen.

De uitbreiding van de stad in noordelijke richting had tot gevolg dat het totale zeefront van de stad bijna zes kilometer zou gaan bedragen, waarvan het oude havenfront slechts een kilometer zou vormen. In het ontwerp van Cerdà was dit lange zeefront echter niet nader uitgewerkt als een bijzonder element in de stad. De stad hield daar gewoon op. De reeds aanwezige spoorlijn langs de kust bemoeilijkte overigens de ontwikkeling van een speciaal zeefront.

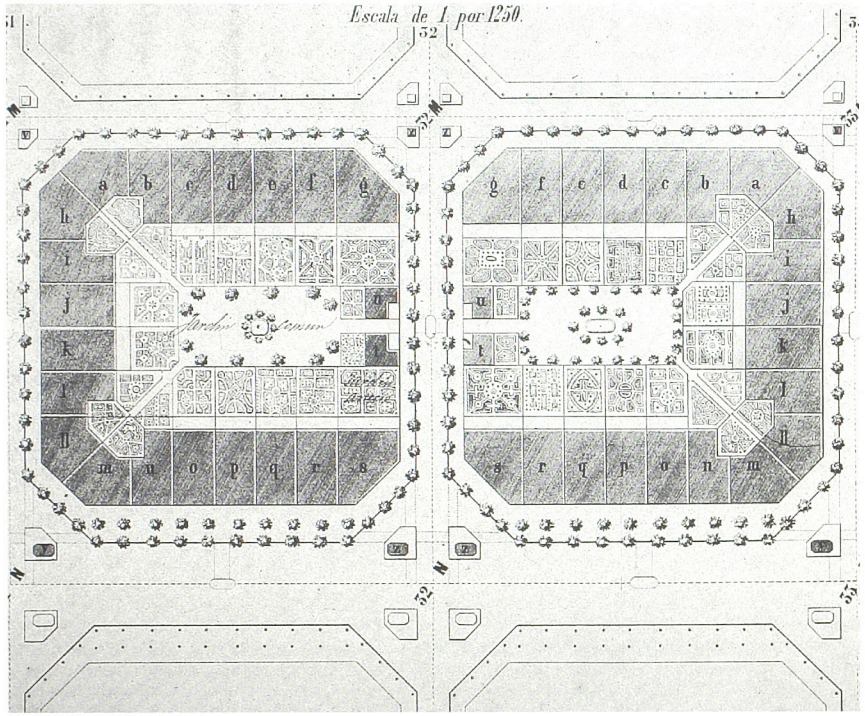
Belangrijker in Cerdà's plan was dat het orthogonale stratenpatroon van de nieuwe stad vrijwel alle oost-west-straten zicht zou bieden op de zee. Alleen in het zuidelijk deel werd dit belemmerd door de aanwezigheid van de historische stad. Cerdà compenseerde dit door aan weerszijden van de Ramblas twee nieuwe doorbraken door de historische stad te projecteren. Cerdà verwachtte dat op termijn de bevolking en bestuurders de historische stad de rug zouden toekeren als zij eenmaal de voordelen van het nieuwe stadsdeel zouden ervaren. De historische stad zou dan geheel kunnen worden gesloopt en getransformeerd tot een 'normaal' district van de Ensanche. Het plan van Cerdà leverde vooralsnog niet het nieuwe potentiële zeefront op. In plaats daarvan kwam het accent eind 19e, begin 20e eeuw toch op het havenfront van de historische stad te liggen.

Het plan van Cerdà werd anders uitgevoerd dan Cerdà zichzelf had voorgesteld. Het ontwerp van Cerdà veronderstelde een nauwgezette planning van de uitvoering en een controle door de gemeentelijke overheid op de bebouwingsdichtheid van de bouwblokken, en op de sociale samenstelling van de bevolking van elk bouwblok. De bouwvoorschriften had Cerdà zodanig opgesteld dat de binnenterreinen van de bouwblokken als gemeenschappelijke, 'sociale' ruimten ingericht zouden kunnen worden als overgang tussen de openbaarheid van de straat en de beslotenheid van de woning: direct grenzend aan de echte openbare ruimte van het stratenpatroon, maar vooral bedoeld als buitenruimte voor de bewoners van de betreffende bouwblokken.

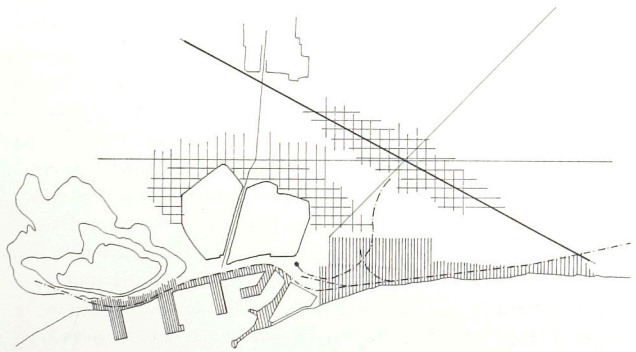
Cerdà's stedebouwkundig plan was gestoeld op de overtuiging dat de stedebouwkunde vier zaken diende re regelen: ten eerste de stadsplattegrond, waarin aangegeven het netwerk van openbare ruimten en het patroon van uit te geven kavels; ten tweede de vormgeving van het openbaar gebied; ten derde het opstellen van regels voor het bouwen; en ten vierde het opstellen van regels voor de sociale open ruimte (waarvan de feitelijke vormgeving door de private sector uitgevoerd zou kunnen worden).[29]

Het plan van Cerdà heeft echter van meet af aan voornamelijk als rooilijnenplan gefunctioneerd, waarbij de gemeentelijke overheid zorg droeg voor de infrastructuur van het stratennetwerk, terwijl de bebouwing binnen de rooilijnen geheel aan het particulier initiatief werd overgelaten. Het ontbrak de gemeente aan doortastendheid en middelen om zo regulerend op te treden als door Cerdà voorgesteld was. De egalitaire stad zou voor Cerdà een visioen blijven.

Het gevolg was in de eerste plaats dat van alle voorstellen van Cerdà ten aanzien van bebouwingsdichtheden en de aanleg van 'sociale' ruimten weinig tot niets terecht kwam. Slechts in enkele incidentele bouwblokken is het idee van Cerdà nog terug te vinden. Van de vier door Cerdà gedefinieerde taken van de stedebouwkunde werden er in feite maar twee uitgevoerd: de stadsplattegrond en de vormgeving van strikt openbare ruimte.



Prototypen van bouwblokken in de Ensanche van Cerdà: het stratennetwerk als openbare ruimte, de (halfopen) binnenterreinen als 'sociale' ruimte.



Barcelona begin 20e eeuw: de kuststrook als industriële zone, de stad afgesloten van de zee.

Het zwaartepunt van de stedelijke ontwikkeling kwam niet ten noorden van de historische stad te liggen, maar aan de westkant. De reeds bestaande Passeig de Gràcia was de 'magneet' waarlangs de eerste bouwinitiatieven werden ontwikkeld, en waaromheen gedurende de eerste decennia na 1860 het raster van de Ensanche werd ingevuld.

De aansluiting tussen de Passeig de Gràcia en de Ramblas werd gevormd door een nieuw plein, het Plaça de Catalunya, dat in de 20e eeuw de betekenis zou krijgen van het centrale stadsplein.

In het begin van de 20e eeuw was het deel van de Ensanche tussen de historische stad en Gràcia volgebouwd, maar lag het noordelijk deel nog grotendeels braak. Alleen langs de spoorlijn die inmiddels aan de zeezijde was gerealiseerd, was enige industrie ontwikkeld.

In de loop van de tweede helft van de 19e eeuw en het begin van de 20e eeuw is een nieuwe vorm gegeven aan de relatie tussen de stad Barcelona en de zee, respectievelijk de haven. Deze vorm werd gedefinieerd door de nieuwe reeks openbare ruimten, van Montjuich, Passeig de Colom, Pla de Palau en Parc de la Ciutadella. De betekenis van deze parken, kaden en pleinen als openbare stadsruimten werd vooral benadrukt met de nieuwe gebruiksmogelijkheden voor verkeer en vertier.

Haaks op de Passeig de Colom staan de Ramblas, die in feite al eeuwen eerder op dezelfde wijze als stedelijke ruimte vorm had gekregen, en de Via Laietana. Deze laatste was van de door Cerdà voorgestelde doorbraken door de oude stad de enige die gerealiseerd werd. Daarmee was de Via Laietana tevens de enige oost-west-straat van de Ensanche waarmee het transparante beeld door de stad naar de zee werd gerealiseerd – dat Cerdà voor ogen had met de Ensanche als geheel. In het noordelijk deel van de Ensanche, waar deze transparantie volop ontwikkeld had moeten worden, is van deze intenties niets terechtgekomen.

Een belangrijke rol speelde het feit dat het terrein van de Citadel, ondanks de transformatie tot stadspark, in mentaal opzicht een cesuur is blijven vormen tussen het centrale deel van de stad en het noordoostelijk gelegen grondgebied. 'Achter' het Parc de la Ciutadella (het noordoostelijk deel van de stad) is nog steeds een beladen begrip in Barcelona.

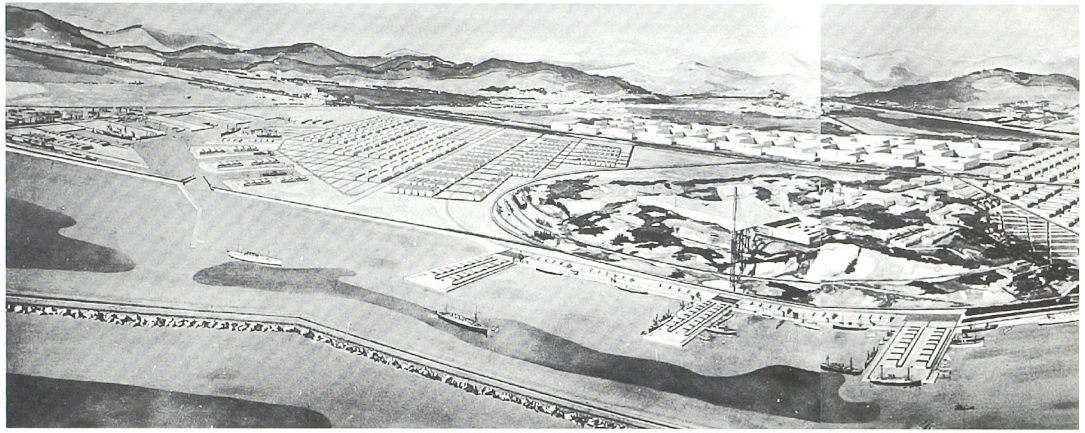
Deze cesuur werd nog eens versterkt door de aanwezigheid van de spoorlijn langs de kust, waarlangs zich een industriestrook ontwikkelde, waarin de rooilijnen van de Ensanche niet zo strikt nageleefd werden en waar het zicht op de zee geheel geblokkeerd werd.

Zo gaat Barcelona de 20e eeuw even tweeslachtig in als de 19e eeuw: enerzijds met een reeks initiatieven van stedelijke herstructureringsprojecten die opnieuw gestalte geven aan een streven om de stad op de haven en de zee te oriënteren, anderzijds de frustratie van deze initiatieven door de professionalisering van de haven onder leiding van de Port Autonom en door de industrialisatie van de kuststrook van de Ensanche.

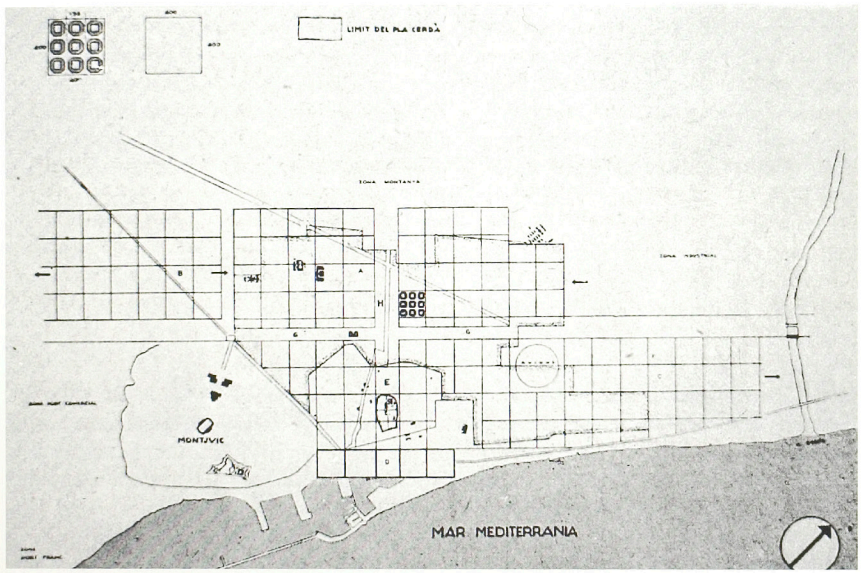
3 Het onvoltooide project van het modernisme – Ruimtevorm of bebouwingsvorm

Met de sterke oriëntatie van Barcelonese intellectuelen op de Europese cultuur ontstond een klimaat dat ontvankelijk was voor de ideeën van het modernisme. De Catalaanse architecten die zich hiermee verwant voelden hadden zich georganiseerd in de GATCPAC (Grup d'Arquitectes i Tècnics Catalans per al Progrés de l'Arquitectura Contemporània) en waren verbonden met de CIAM. Door de GATCPAC werden studies verricht voor een ingrijpende herstructurering van de hele stad. Deze studies leidden in 1934 tot een uitgebreid plan voor geheel Barcelona, gebaseerd op een supergrid dat afgeleid was van het grid van Cerdà voor de Ensanche. Het was in feite na Cerdà een tweede poging de oude stad op te nemen in een grotere, neutrale structuur. Kenmerkend is de radicale loskoppeling van structuur en vorm van de stad – een typisch kenmerk voor de modernistische stedebouwkunde in Europa in de periode 1930-1965.[30] Terwijl het wegen- en stratennetwerk de structuur van het raster volgt, maar niet nader is vormgegeven, ontleent de stad haar vorm vooral aan de bebouwing, die als autonome objecten is vormgegeven.

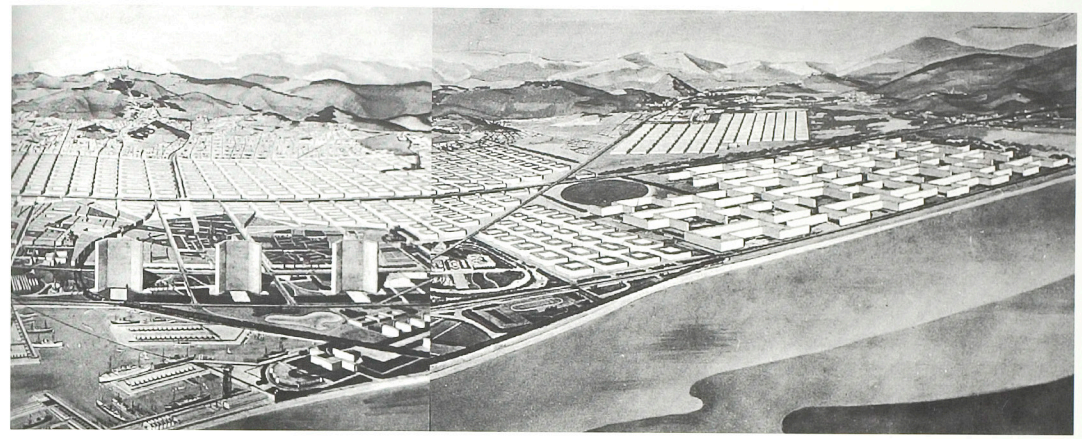
Het havenfront zou een nieuwe gedaante krijgen: door middel van demping van een deel



Vogelvluchtperspectief van het plan Macià. Gouache van Torres Clavé, 1936.



Ontwerp voor een nieuwe plattegrond van Barcelona, GATCPAC (plan Macià), 1933.



van de haven zou voor het oude havenfront een extra strook van het nieuwe raster van 400 meter breed gecreëerd worden, dat plaats zou bieden aan een aantal grote woongebouwen met collectieve voorzieningen. De GATCPAC genoot de krachtige ondersteuning van de Catalaanse overheid, de Generalitat de Catalunya, en was zelfs voor een belangrijk deel te danken aan het initiatief van de president van de Generalitat, Frances Macià, die Le Corbusier naar Barcelona had gehaald om te adviseren bij de ontwikkeling van het plan.

Met Le Corbusier en met het plan gaf de Generalitat weer een nieuwe dimensie aan het streven om van Barcelona een *moderne*, op Europa georiënteerde stad te maken. Het nieuwe havenfront was gebaseerd op hetzelfde concept dat Le Corbusier enkele jaren eerder in Algiers had toegepast en later ook in Buenos Aires zou gebruiken: het concept van een grootschalig supergebouw, waarin op de schaal van de afzonderlijke woningen wel differentiaties mogelijk waren, maar dat als geheel uniform was en uitdrukking moest geven aan een nieuwe collectiviteit in de moderne stedelijke samenleving.

Met deze nadruk op de *bebouwingsvorm* als representatie van de stad sloegen de Catalaanse overheden en stedebouwkundigen een andere weg in, vergeleken met de voorgaande decennia, toen vooral een nieuwe ruimtevorm van het havenfront werd ontwikkeld.

Ondanks het brede politieke draagvlak voor de modernistische plannen van de GATCPAC is het niet tot uitvoering gekomen. Niet alleen werd dat verhinderd door de economische crisis en de armlastige situatie waarin de gemeente Barcelona verkeerde, maar vooral door de in 1936 begonnen burgeroorlog die eindigde in 1939 met de overwinning van Franco. Daarmee verdween het politieke draagvlak van GATCPAC. Publieke investeringen in de stad werden geminimaliseerd en het particulier initiatief kreeg absolute prioriteit.

De ontwikkeling van de stad zou in de daaropvolgende periode vrijwel geheel bepaald worden door de regels van de vrije markt en de speculatie. Voor de bestaande stad betekende een en ander een sterke verwaarlozing en verval van de historische binnenstad, een enorme opvoering van de bebouwingsdichtheid van de Ensanche en La Barceloneta, en een geheel op speculatie gebaseerde ontwikkeling van nieuwe uitbreidingen.

Tijdens de Franco-periode kwam het haven- en zeefront in een marginale positie terecht. De Moll de la Fusta werd geheel en

alleen benut voor havenactiviteiten en sloot het zicht van de stad op de haven af; de Passeig de Colom werd heringericht als doorgangsroute met uiteindelijk twaalf rijstroken die het nieuwe haven- en industriegebied Zona Franca ten zuiden van de Montjuich verbond met het noorden; La Barceloneta raakte aan de stadzijde geheel ingepakt in industrie- en spoorwegcomplexen; de zeezijde van de Ensanche werd geheel in beslag genomen door industrieën.

Het havenfront verloor hiermee goeddeels de betekenis die het in de 17e eeuw had gekregen en die in de 19e eeuw in de eerste decennia van de 20e eeuw was versterkt: als een centrale ruimte van het openbare stadsleven.

De relatieve dooi van de dictatuur vanaf eind jaren zestig leidde tot een heropleving van de functionalistische stedebouw; tegelijk leidde deze situatie ook tot een opleving van kritiek op het functionalisme en tot een aanzet voor een andere stedebouwkundige praktijk.

In het informele, meer besloten circuit van voornamelijk architecten was sprake van een herwaardering van de stedebouwkundige en architectonische praktijk uit de jaren 1860-1930 en van sterke kritiek op de uitgangspunten en voorstellen van het modernisme van de GATCPAC. De kern van deze kritiek was dat de GATCPAC-plannen c.q. het plan Macià de stad te veel in een universeel internationaal keurslijf zouden persen en geen uitdrukking meer zou geven aan een eigen identiteit van de stad en de landstreek. De scheiding tussen vorm en structuur zou bovendien een verlies opleveren aan betekenis en aan het vermogen om een atmosfeer van stedelijkheid te genereren.

In eerste instantie werd deze kritiek en de nieuwe aandacht voor de verworvenheden van de periode rond de eeuwwisseling vooral gedragen door een aantal architecten die zich georganiseerd hadden in de 'Grupo R'. Hun belangstelling was aanvankelijk in hoofdzaak gericht op de ontwikkeling van een eigen Catalaanse identiteit in de architectuur. Een van de oprichters van de Grupo R was de architect Oriol Bohigas, die in 1963 benoemd werd tot hoogleraar aan de Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona (ETSAB), de architectuurfaculteit van de Polytechnische Universiteit van Catalonië. De studie naar de formele kenmerken van de Barcelonese architectuur en stedebouw kreeg daarmee een voorname plaats in het onderwijs en onderzoek van de architectuurfaculteit. Met name de stedebouwkundige aspecten kregen in de jaren zestig toenemende aandacht. In 1969 werd deze aandacht geïnstitutionaliseerd met de oprichting van het Laboratorio de Urbanismo door Manuel de Solà-Morales en Joan Busquets.

Deze ontwikkelingen zouden van grote invloed blijken te zijn op het stedebouwkundig beleid van Barcelona na het einde van de dictatuur, die kwam met de dood van Franco in 1976.

In de eerste plaats was er door de ontwikkeling aan de universiteit in de jaren zestig een hele generatie architecten ontstaan, een ware 'Barcelona-school', die uitgebreide studies hadden verricht naar de formele kenmerken en de stedebouwkundige tradities van de stad Barcelona, en tussen wie een grote mate van consensus bestond over de betekenis van deze tradities.

Opvallend daarbij is de continuïteit van theorievorming en ontwerppraktijk van deze 'Barcelona-school' gedurende meer dan twintig jaar, vanaf eind jaren zestig tot begin jaren negentig, welke continuïteit vooral gedragen en gepersonifieerd door een aantal reeds genoemde ontwerpers: Bohigas, de Solà-Morales en Busquets.

De eerste openlijke confrontatie tussen beide stedebouwkundige praktijken (enerzijds die van de gemeentelijke dienst, anderzijds de academische van de 'Barcelona school') heeft uitgerekend betrekking op de zeezijde van de stad.

Daar waar de oorspronkelijke stadskaart van de Ensanche de meest open relatie tussen stad en zee doet vermoeden, is juist de grootste barrière ontstaan: de zone van Poble Nou, tussen het Parc de la Ciutadella en de rivier Besos. De citadel zou in het oorspronkelijke plan van Cerdà geheel 'opgelost' zijn in het



Het barakkendorp Somorrostro op het strand van Poble Nou.

nieuwe grid-patroon. In plaats daarvan is de speciale positie van het grondgebied van de citadel altijd herkenbaar gebleven en is dit gebied, ook na de transformatie ervan tot stadspark, als een cesuur in de ontwikkeling van de stad blijven functioneren.

Poble Nou was een dumpplaats geworden van bundels spoorweginfrastructuur en industriële bedrijven, die tezamen als een ondoordringbare barrière de stad van de zee afscheidden. Op het strand van Poble Nou was in de jaren vijftig een volledige wijk van illegaal gebouwde barakken verrezen, waarin migranten afkomstig van het platteland een onderkomen hadden gevonden.

Deze situatie werd versterkt, doordat het economisch zwaartepunt van de stad sinds 1960 als het ware naar het zuiden verschoof. Het zuidelijke deel van de Diagonal behoorde al enige tijd tot de meest populaire vestigingslocaties, tot uitdrukking komend in de grondprijzen, die hier de hoogste van de hele stad zijn. De grondprijzen in La Barceloneta en Poble Nou waren daarentegen de laagste van de hele stad.

In 1967 was voor deze gehele kuststrook, vanaf La Barceloneta tot aan de rivier Besos aan de noordzijde van de stad, het plan Ribera ontwikkeld door de voormalige GATCPAC-architect Antoni Bonet Castellana: een voorstel om de door industrieën gedomineerde kuststrook Poble Nou te transformeren tot een zone met appartementgebouwen, kantoren en hotels. Het plan was tot stand gekomen in opdracht van het Catalaans energiebedrijf, dat grote hoeveelheden grond met verouderde opstallen in het gebied bezat, en dat naar nieuwe vormen van grondgebruik op zoek was.[31]

Door de nieuwe morfologie van het plan – de handhaving van het brede, in een tunnelbak gelegen spoortracé tussen de kuststrook en de Ensanche – en het exclusieve karakter van de nieuwe bestemmingen, zou het achter de spoorlijn gelegen Barcelona nog meer van de kust geïsoleerd worden dan al het geval was. Het meest met de zee en haven verbonden stadsdeel, La Barceloneta, zou verdwijnen.

De voornaamste doelstelling bij het plan Ribera vormde de waardevermeerdering van grond en onroerend goed. De verkeersinfrastructuur, in de vorm van een gecombineerd tracé van spoorlijn en verkeersweg, werd ingezet als een harde grens tussen de bestaande stad en het nieuwe stadsdeel.

Het plan werd gunstig ontvangen door zowel de meerderheid van ondernemers en grondeigenaren in het betreffende gebied als de gemeentelijke overheid en leek een belangrijk onderdeel te worden van het nieuwe structuurplan dat de gemeenteraad de stedebouwkundige dienst in 1969 had opgedragen te maken. Aldus werd na vijfendertig jaar alsnog een beleid voor het zeefront in gang gezet dat gebaseerd was op de geest van het plan Macià uit 1934.

In samenwerking met de federatie van wijkorganisaties van La Barceloneta werd door het Catalaanse 'Collegi d'Arquitectes' in 1971 een tegenoffensief ingezet met het organiseren van een prijsvraag voor het gebied. De prijsvraag werd gewonnen door een onder de vlag van het Laboratorio de Urbanismo werkende groep, onder leiding van Manuel de Solà-Morales. De groep had een studie gemaakt van

zowel de ruimtelijke, architectonische als sociale en economische ontwikkelingen van de wijk.

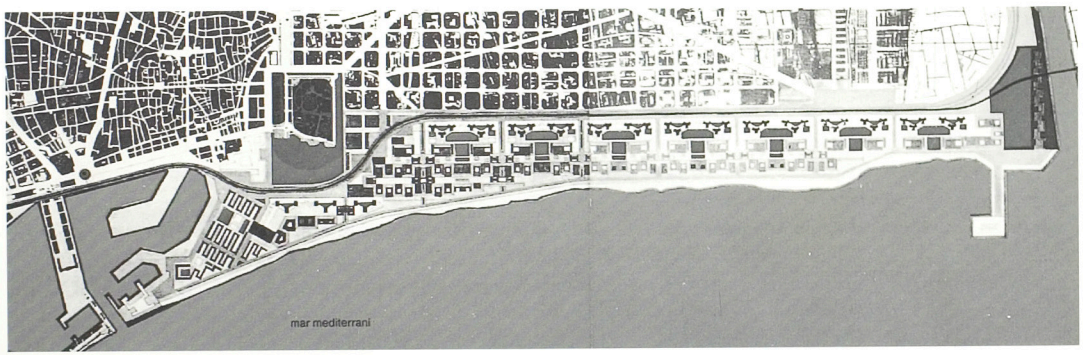
Met het prijsvraagontwerp voor La Barceloneta werd zowel de historische structuur van de wijk zelf als het voorgestelde tracé voor een nieuwe rondweg intact gelaten. Daarnaast werd voorgesteld aan de noordzijde van de wijk een nieuwe structuur van grootschalige bouwblokken te ontwikkelen, die bedoeld was om zowel een verbinding te vormen tussen La Barceloneta en het grid van de Ensanche, én de nieuwe rondweg te integreren in de structuur van de stad.

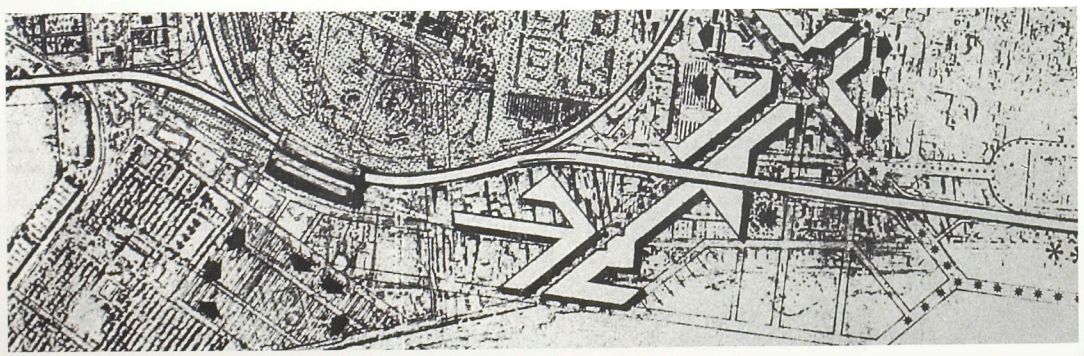
Deze nieuwe structuur was bedoeld als de eerste fase van een verdere verstedelijking van de kustzone. Hiermee werd benadrukt dat het zinvol was La Barceloneta en het grootste deel van de Ensanche te handhaven en te renoveren, omdat de historische structuur van deze stadsdelen een essentiële betekenis had gekregen in de stedelijke cultuur en het stedelijk leven van Barcelona. Met andere woorden, zonder La Barceloneta of de Ensanche zou Barcelona geen Barcelona meer zijn.

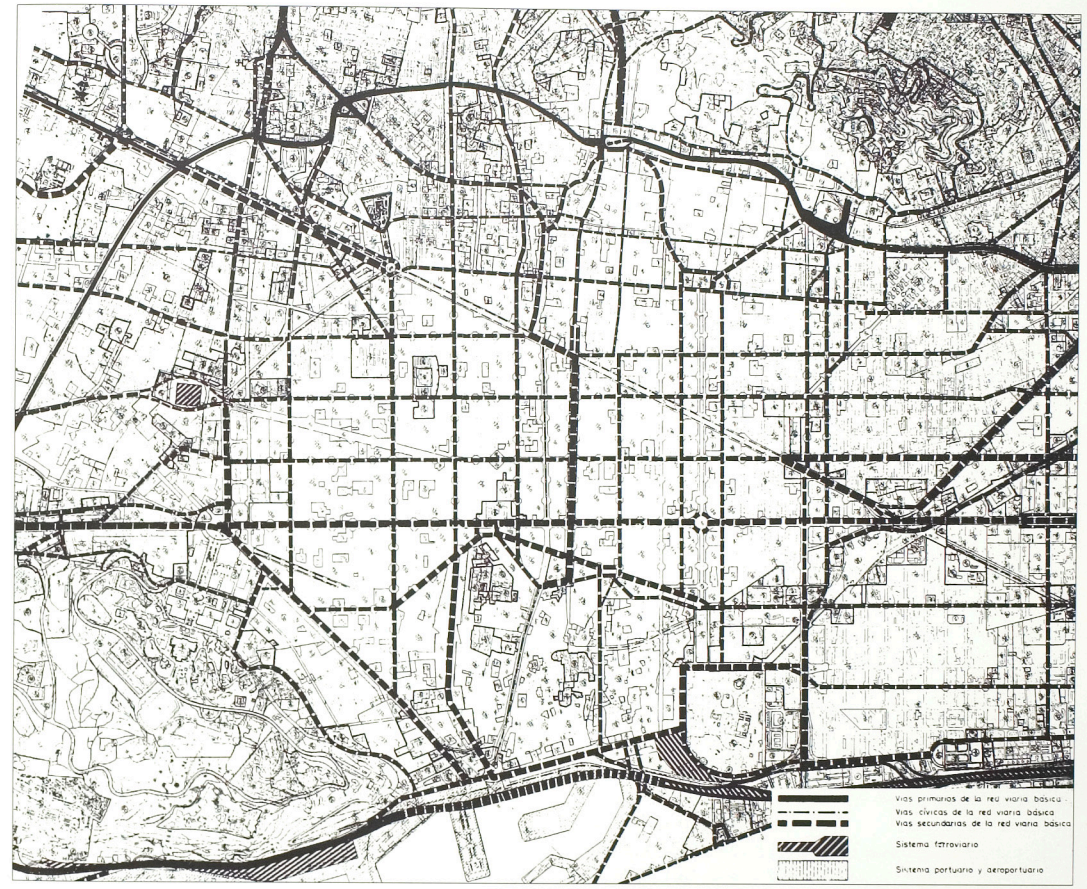
Dat gold echter niet voor de structuur van de zeefrontzone ten noorden van La Barceloneta. Weliswaar maakte deze zone ook deel uit van de oorspronkelijke Ensanche en was het oorspronkelijke stratenpatroon er deels nog aanwezig, maar door het gebruik van dit gebied als industriële zone en de combinatie met de spoorlijn werd de zone niet meer geassocieerd met de allure van de Ensanche. De verplaatsing van de industriële bedrijvigheid en de aanleg van de rondweg schiepen condities voor geheel nieuwe typologieën van stedelijke ruimten en bebouwing, waarin nieuwe stedelijke programma's ontwikkeld zouden kunnen

Boven: Plan Ribera. Ontwerp van Antoni Bonet Castellana, 1967.

Onder: Een alternatief voor het plan Ribera: prijsvraag van het Collegi d'Arquitectes; winnend ontwerp van het Laboratorio de Urbanismo.







Het Plan General Metropolitan, 1976.

worden en waardoor het gebied een eigen, specifieke betekenis kon krijgen.

Het ontwerp van het Laboratorio de Urbanismo was dus niet gericht tegen elke vorm van grootschaligheid en moderniteit, maar het poogde een nieuwe grootschalige en moderne stadsvorm te introduceren die in staat was zowel aan te sluiten op de schaal van de rondweg als op de schaal en vorm van de historische structuur van La Barceloneta en de Ensanche. Juist aan deze aansluitingen werd in het ontwerp de meeste aandacht besteed, waarbij de betekenis en behandeling van de hoofdverkeersinfrastructuur een essentiële rol speelde. Terwijl in het plan Ribera het tracé van de nieuwe rondweg ('Cinturon') een vernietiging van historisch ontwikkelde structuren en een versterking van de ruimtelijke scheiding tussen stad en kustzone beoogde, was het ontwerp van het Laboratorio de Urbanismo een poging het nieuwe verkeerstracé en de bestaande stedebouwkundige context tezamen tot een nieuwe stedebouwkundige compositie te bewerken.

Het ontwerp van de Solà-Morales c.s. was in feite een stedebouwkundig manifest waarin ten

opzichte van twee belangrijke vraagstukken, die al geruime tijd het debat onder Catalaanse architecten en stedebouwkundigen beheersten, stelling werd genomen.

Ten eerste het vraagstuk van de *historische continuïteit*: welke betekenis moet in het ontwerp gehecht worden aan historische structuren van de stad ten opzichte van de noodzaak om nieuwe ruimtelijke typologieën in de stad te introduceren.

Ten tweede het vraagstuk van de *ruimtelijke continuïteit*: in welke mate en op welke wijze kan samenhang tussen verschillende stedebouwkundige fragmenten en elementen tot stand worden gebracht.

Ten aanzien van beide vraagstukken leek in eerste instantie een grote consensus te bestaan in de kritiek op de moderne traditie die in Barcelona met de GATCPAC zo sterk furore had gemaakt en waarvan het plan Ribera als een verlate exponent beschouwd kan worden.

Maar hoewel er sprake was van een brede consensus als het ging om kritiek op de modernistische stedebouw, was het alternatief voor deze praktijk minder eenduidig.

Het ontwerp van het Laboratorio de Urbanismo was gebaseerd op de volgende uitgangspunten:
– historische structuren zijn van belang voor zover zij een ruimtelijk kader zijn gaan vormen voor het alledaags stedelijk leven;
– indien historische structuren een belemmering zijn gaan vormen voor stedelijke vitaliteit, is er een basis voor ingrijpende transformatie;
– nieuwe infrastructuren zijn noodzakelijk om de stad open en toegankelijk te houden en nieuwe samenhangen te introduceren;
– in de stad moet plaats geboden worden aan nieuwe typologieën van stedelijke ruimten en bebouwing ten behoeve van nieuwe stedelijke programma's.

Deze stellingname betekende een belangrijk voorschot op de transformatie van het zeefront die in de jaren tachtig zou gaan plaatsvinden, maar zou in de loop der tijd nog danig gereviseerd worden.

De controverse tussen het plan Ribera en het plan van het Laboratorio de Urbanismo bleef vooralsnog een papieren controverse. De stedebouwkundige dienst had in 1969 van de gemeente de opdracht gekregen een nieuw structuurplan voor de stad te ontwikkelen, met het vooruitzicht dat aanzienlijke budgetten gereserveerd zouden worden om het plan uit te voeren.

In 1976 werd het nieuwe Plan General Metropolitan (PGM) door de gemeenteraad aangenomen. In een aantal opzichten kan dit PGM beschouwd worden als een poging de rode draad weer op te pakken van de stedebouwkundige planvorming van Cerdà en GATCPAC. Dat geldt met name voor de intentie om de oude stad verder open te breken en het haven- en zeefront beter aan te laten sluiten op de infrastructuur van de gehele stad. Het middel dat hiertoe werd ingezet bestond louter uit de aanleg van verkeerstracés. Door de oude stad werd alsnog een doorbraak ten zuiden van de Ramblas voorgesteld; het haven- en zeefront werd onderdeel gemaakt van een rondweg rond de stad.

Het PGM beperkte zich tot het bepalen van de routes en profielen van de verkeerstracés op basis waarvan verwervingen van grond en percelen kon plaatsvinden. Over de *vorm* van de stad deed het PGM geen nadere uitspraken. Dat bleef een zaak van ondergeschikt belang.

4 Het Barcelonese 'urbanismo'. De herovering van de openbare ruimte

Met het democratiseringsproces dat zich na Franco's dood in 1976 voltrok, ontstond in Barcelona weer de mogelijkheid om alle nadruk te leggen op het streven naar politieke en culturele onafhankelijkheid van 'Madrid' en verbetering van de economische groei. Van meet af aan hebben verschillende opvattingen bestaan tussen de door de conservatieve partij overheerste regionale regering van Catalonië en de door de socialisten gedomineerde gemeente Barcelona.

Vanuit de Generalitat de Catalunya werd de grootste nadruk gelegd op het uitbouwen van de stad Barcelona als het industrieel en zakelijk centrum van Catalonië. De grootste prioriteit werd gegeven aan de verbetering van de verkeersinfrastructuur, zoals in 1976 in het Plan General Metropolitan was vastgesteld, en aan het uitbouwen van het aan de zuidkant van de Montjuich gelegen industriegebied Zona Franca. Het vliegveld van Barcelona was al eerder nabij deze Zona Franca aangelegd. Van groot belang werd de aanleg van de nieuwe rondweg geacht, waardoor een snellere verbinding van de Zona Franca en het vliegveld met het noorden (Frankrijk, Europa) tot stand zou komen. Daarbij speelde met name het tracé langs de zeekust (en dus langs het oude havenfront) een hoofdrol.

Voor het stadsbestuur speelde de verbetering van de verkeersinfrastructuur ook een belangrijke rol, maar dan niet alleen vanwege het directe economische belang ervan. Als er iets was waarin de maatschappelijke verandering na Franco's dood direct zichtbaar werd, dan was dat de herovering van de openbare ruimte, het herstel van de straat als het domein waar iedereen zich weer een vrij burger kon voelen. Gedurende veertig jaar was de openbare straat een domein geweest waar een verbod op samenscholing bestond, waar men op zijn hoorden moest passen en altijd op zijn hoede moest zijn voor de politieke terreur van de centrale staat. Dat deze periode nu voorbij was en de straat weer als een domein van vrije meningsuiting gebruikt kon worden, werd niet alleen zichtbaar in de explosie van manifestaties van politieke partijen en vakbonden, maar ook in het in ere herstellen van traditionele volksfeesten, de terugkeer van de Catalaanse taal in het openbaar spraakgebruik, op openbare opschriften en aankondigingen, in etalages, enzovoort.

Voor het nieuwe stadsbestuur, waarin linkse partijen in 1979 een meerderheid hadden veroverd, had het herstel van de openbaarheid van de openbare ruimte prioriteit, waarbij het niet alleen om een formeel herstel van de openbaarheid ging, maar vooral om een herstel van de openbaarheid in mentale zin: het ging om een herstel van de mogelijkheid voor de inwoners van de stad om zich te kunnen identificeren met de openbare ruimte en aan de openbare ruimte betekenissen toe te kennen die verbonden zijn met vrijheid en (Catalaanse) autonomie.

Deze nadruk op een hernieuwde identificatie van de stadsbevolking met de stad zelf werd ook noodzakelijk geacht om te voorkomen dat Barcelona, met de ontwikkeling van nieuwe economische impulsen door de nauwere contacten met de Europese markt, in versneld tempo geconfronteerd zou worden met een uitwaaiering van inwoners en economische bedrijvigheid over de regio.

Door de beperkingen van de natuurlijke grenzen (Montjuich, Tibidabo en zee) was Barcelona met 1,7 miljoen inwoners op circa 100 km² al een van de meest dichtbevolkte steden van Europa. Het zoveel mogelijk handhaven van dit inwonertal betekende dat hier in extreme mate gestreefd werd naar een 'compacte stad'.

Om deze enorme concentratie van inwoners op het beperkte grondgebied van de stad te kunnen handhaven, beschouwde het stadsbestuur het als noodzakelijk een beleid te ontwikkelen dat bij de inwoners van Barcelona een nieuw geloof in en een identificatie met de stad tot stand zou brengen.[32]

Met de benoeming van Bohigas in 1979 tot 'supervisor' over de stedebouwkundige diensten werd dit beleid in uitvoering gebracht. Bohigas was immers al jaren de personificatie van de centrale rol die de architectuur en stedebouwkunde in het debat over de Catalaanse cultuur innam.

Na de benoeming van Bohigas was het de grote vraag welke strategie en welke middelen ingezet zouden worden om de opgave van de herstructurering en herinrichting van de openbare ruimte aan te pakken, en welke rol het enkele jaren eerder opgestelde structuurplan Plan General Metropolitan (PGM) nog zou spelen. Ten aanzien van dit PGM waren het stadsbestuur en Bohigas in een paradoxale situatie verwikkeld. Enerzijds stonden de intenties van dit PGM haaks op wat Bohigas c.s. voor ogen stond. Het nieuwe netwerk van verkeersdoorbraken zou volgens Bohigas een verwoestend effect hebben op het leefklimaat in de stad en nog meer bewoners de stad uitdrijven.[33] Anderzijds was het PGM een realiteit waaraan sinds 1976 veel energie en financiële middelen waren besteed. Grote verwervingsoperaties van grond en onroerend goed ten behoeve van de nieuwe verkeersdoorbraken hadden al plaatsgevonden. Bovendien bleef het PGM ook een politieke realiteit, gezien het grote belang dat de Catalaanse overheid aan het plan hechtte. De voormalige directeur van de Dienst Stadsontwikkeling J. Solans i Huguet, onder wiens verantwoordelijkheid het PGM tot stand was gekomen, was inmiddels directeur Grondbeleid van de Generalitat de Catalunya geworden en kon vanuit die positie de uitvoering van 'zijn' PGM bewaken.[34]

Bohigas loste deze paradox op door een stedebouwkundig beleid te formuleren dat de door het PGM voorgestelde hoofdstructuur van de stad intact liet, maar tegelijk juist de vormgeving en inrichting van de afzonderlijke onderdelen (c.q. verkeerstrajecten) tot belangrijkste aspect van het nieuwe beleid maakte. Daardoor werd niet de ontwikkeling van een compleet structuurplan als nieuwe opgave aan de orde gesteld, maar de ontwikkeling van een nieuwe relatie tussen structuur en vorm van de stad.

De nieuwe relatie werd gebaseerd op twee hoofdpunten: de relatie tussen de structuur van de stad en de vorm van de afzonderlijke stadsdelen en de openbare ruimte; en de uitgangspunten met betrekking tot de vormgeving van de openbare ruimte.

In de stadspolitiek kreeg het nieuwe beleid ten aanzien van de openbare ruimte absolute prioriteit: in de jaren 1980-1983 besteedde de gemeente 62% van haar uitgaven aan openbare werken.[35]

HET 'URBANISMO' EN DE IDENTITEIT VAN HET TERRITORIUM

De bemoeienissen van de architectuurfaculteit (ETSAB) en het Laboratorio de Urbanismo met de stad hebben er in belangrijke mate toe bijgedragen dat de architectuur en stedebouw een voorname plaats in het debat over de culturele ontwikkeling van Catalonië en van de stad in het algemeen innamen. Dit kwam onder andere tot uiting in het belangrijke Congres de Cultura Catalana dat in 1978 werd georganiseerd door de Generalitat de Catalunya. Het congres stelde een programma op voor herstel en versterking van de Catalaanse cultuur, waarin naast de taal en de theaterkunsten, de architectuur en stedebouwkunde een voorname plaats innamen.[36]

In dit debat is een steeds grotere nadruk komen te liggen op de geomorfologische en topografische eigenschappen van het Catalaanse territorium, en op de specifieke vormen die de verstedelijking van dit territorium – met Barcelona als grootste exponent – heeft aangenomen. Een uitgebreide studie van het Laboratorio de Urbanismo naar de vorm- en structuurkenmerken van het Catalaanse grondgebied is in 1979 gepubliceerd in een speciale uitgave van het tijdschrift *Lotus international*.[37] Daarbij wordt een directe relatie gelegd tussen het recente en abrupte democratiserings- en decentraliseringsproces in Spanje en de ontwikkeling van condities om zich met de streek te kunnen identificeren. Het streven naar politieke autonomie en democratie is alleen mogelijk wanneer er sprake is van een *cultuur* die de eigenschappen van het grondgebied herkent en waardeert, aldus Manuel de Solà-Morales in een inleidend artikel. Een dergelijke cultuur veronderstelt volgens hem twee belangrijke aspecten: ten eerste een *cartografische cultuur* van het grondgebied als voorwaarde om de territoriale karakteristieken van de streek te zien en te kennen; ten tweede een stedebouwkundige cultuur, dat wil zeggen een cultuur van *bewerking* van het grondgebied die rekening houdt met de specifieke territoriale eigenaardigheden en ze in de vormgeving van de stedelijke ruimte verwerkt: een vorm van 'urbanismo' die de ontwikkeling van de identiteit van de stad en de streek niet in de eerste plaats zoekt in de architectuur van de gebouwen, maar in de bewerking van geomorfologische en topografische eigenschappen van het grondgebied.[38]

Met het Barcelonese 'urbanismo', waarvan het plan van het Laboratorio de Urbanismo voor La Ribera het eerste manifest vormde, werd stelling genomen in het Zuid-Europese architectuur- en stedebouwdebat.

Een belangrijk moment in dit debat was het jaar 1959, toen in Italië een stedebouwkundige prijsvraag werd uitgeschreven voor een stadsuitbreiding van Mestre in de lagune van Venetië. Met name met de ontwerpen van Saverio Muratori en Ludovico Quaroni werden twee verschillende pogingen zichtbaar om, na de jarenlange dominantie van de moderne beweging in het internationale stedebouwdebat, nieuwe grondslagen te formuleren voor het ontwerpen van een nieuwe stad in de onmiddellijke nabijheid van het paradigma van de historische stad, Venetië.

Muratori gebruikte zijn inzending om te laten zien hoe het door hem in de jaren vijftig ontwikkelde onderzoek naar de morfologische en typologische kenmerken van de stad (c.q. Venetië) ingezet kan worden als basis voor het ontwerp van een stadsuitbreiding. Aan de hand van een reductie van de vele morfologische en typologische variaties in Venetië ontwierp Muratori in feite een soort archetypische variant van Venetië.

Het ontwerp van Quaroni daarentegen was niet een algehele verwerping van de moderne traditie. Quaroni probeerde een aantal uitgangspunten van de moderne stedebouw, zoals de ontwikkeling van geheel nieuwe typologieën van bebouwing en stedelijke infrastructuur, die plaats kunnen bieden aan nieuwe stedelijke programma's, te combineren met de specifieke landschappelijke en topografische condities.

De kritiek van Quaroni op het modernisme was niet zozeer gericht op de typologie en grootschaligheid van de bebouwing in de ontwerpen van Le Corbusier c.s., maar op het ontbreken van een relatie tussen nieuwe gebouwtypologieën en de territoriale, topografische context. Hij beschouwde daarbij het historische Venetië niet als een uitgangspunt om op voort te bouwen, maar als onderdeel van de topografische context waarop hij met zijn ontwerp wilde reageren. Met de grote C-vormige woongebouwen bouwde Quaroni uitdrukkelijk voort op de nieuwe gebouwtypologieën zoals Le Corbusier voor Algiers en Louis Kahn die voor Philadelphia hadden ontwikkeld, waarbij deze gebouwen echter niet als algemeen toepasbare modellen ingezet werden, maar juist als een middel om de territoriale karakteristieken, de specifieke grilligheid van het landschap van de lagune te benadrukken, terwijl ze door hun oriëntatie tegelijk een relatie legden met Venetië.[39]



Ludovico Quaroni, vogelvluchtperspectief van het ontwerp voor Las Barene de S. Giuliano, Mestre, 1959.

Terwijl de benadering van Muratori in de daaropvolgende jaren en zelfs decennia een dominerende positie zou gaan innemen in de stedebouwkundige theorievorming en praktijk in Zuid-Europa en later ook Noord-Europa,[40] is de benadering van het Laboratorio de Urbanismo juist meer gebaseerd op die van Quaroni.[41]

Het prijsvraagontwerp voor La Barceloneta is niet zozeer een pleidooi voor een radicaal alternatief voor het modernisme, maar probeert meer een kritische voortzetting van de moderne stedebouw te zijn. Voor deze kritische voortzetting bouwt Manuel de Solà-Morales met name voort op het werk van Quaroni, aan wie hij in 1989 een monografie wijdt in het tijdschrift *Urbanismo Revista*. Enkele jaren eerder publiceert hij een artikel over 'Another Modern Tradition'.[42] Hierin geeft hij een lezing van de Moderne Beweging als zijnde een heterogeen samengestelde beweging, waarin de stroming van Le Corbusier en Giedion vooral dankzij persoonlijk charisma en machtspolitiek een dominerende rol veroverd had. Le Corbusier en Giedion profileerden hun visie op de moderne stad vooral op twee uiteenlopende schaalniveaus: het regionale plan en het autonome architectonisch bouwwerk. Hierdoor bleef de moderne traditie steken in enerzijds algemene schema's voor de ruimtelijke organisatie van de stad, anderzijds in een fixatie op de ontwikkeling van nieuwe gebouwtypologieën.

Waar het geheel aan ontbrak en waarvoor feitelijk ook de interesse ontbrak, aldus de Solà-Morales, was juist het tussenliggende veld van 'the intermediate scale': het schaalniveau waarbinnen het mogelijk is de bemiddeling tot stand te brengen tussen grootschalige ingrepen en een bestaande topografische en historische context, ofte wel het schaalniveau waarop de stedelijke ruimte kan worden vormgegeven. De dominerende stroming van de moderne beweging onder leiding van het 'Giedion-Le Corbusier-front' interesseerde zich echter meer voor algemene ordeningsprincipes dan voor specifieke oplossingen, meer voor de vorm van de bebouwing dan voor de vorm van de openbare ruimte.

De *andere* moderne traditie, waarnaar de titel van het artikel verwijst, is die van de ontwerpers die in de internationale krachtmeting van de CIAM het onderspit hadden gedolven, maar wel de (volgens de Solà-Marales) interessantste stedebouwkundige vernieuwingen hadden ontwikkeld – juist op het niveau van de middenschaal, ofwel het niveau van 'el proyecto urbano'. Het zijn Ludovico Quaroni, Cornelis van Eesteren en Leslie Martin die in dit verband genoemd worden als vertegenwoordigers van die andere moderne traditie, afkomstig van respectievelijk Zuid-Europese, Noord-Europese en Angelsaksische huize.[43]

Waar het om gaat in de andere moderne traditie, aldus de Solà-Morales, is 'an architecture of the city that is the opposite of an urban architecture of the buildings themselves, but which is an architectural organization of the city's physical body'. Deze architectuur van de stad zou vooral aan twee zaken aandacht moeten schenken om te komen tot 'the definition of urban form': de specifieke territoriale eigenaardigheden, en 'the major works of urban engineering: railways, canals, skyscrapers, avenues'.

De grote aandacht van meet af aan voor het haven- en zeefront van Barcelona komt dan ook voort uit het feit dat de waterkant van de stad zowel de meest uitdrukkelijke territoriale eigenschap van de stad is, als wel het knooppunt vormt van 'the major works of urban engineering'.

Het urbanismo is nader gedefinieerd als 'stedebouw = parcellering + urbanisering + bebouwing':[44]
– 'parcellering': het vervaardigen van een plattegrond van de stad, waarop aangegeven het onderscheid tussen openbare en private ruimte, en tussen open ruimte en bouwmassa;
– 'urbanisering', ofwel stadsontwerp in de zin van vormgeving en inrichting van de openbare ruimte in combinatie met openbare voorzieningen, op een zodanige wijze, dat de openbare ruimte een betekenisvol element in de stedelijke cultuur kan worden;
– bebouwing: het opstellen van regels voor het bouwen.

Deze drie activiteiten hangen echter niet eenduidig met elkaar samen en zullen veelal niet gelijktijdig uitgevoerd worden. Afhankelijk van de situatie zal het ene dan wel het andere aspect de nadruk krijgen.

In de bestaande stad, waarop de hoofdaandacht vanaf het begin van de jaren tachtig werd gericht, ging het niet zozeer om een regulering van nieuwe bebouwing, terwijl met het Plan General Metropolitan net een nieuwe structuur van de stadsplattegrond was vastgesteld. Waar het aan ontbrak was de urbanisering, een stadsontwerppraktijk van een nadere vormgeving en inrichting van de structurerende elementen van het nieuwe stadsplan. Dit aspect, het stadsontwerp, heeft dan ook de grootste nadruk gekregen in de jaren tachtig.

Voor de praktische uitvoeringsstrategie van het stadsontwerp werden twee middelen ingezet: ten eerste de benoeming van afgebakende *projecten*, ten tweede het *auteurschap* van het stadsontwerp.

Het project: de intermediaire schaal

Vanaf 1980 werd de nadruk gelegd op een gedecentraliseerde aanpak van de diverse gebieden met specifieke ruimtelijke, programmatische en sociale karakteristieken. 'Van plan naar project' werd het sleutelwoord van de nieuwe aanpak, waarmee bedoeld werd dat het er niet om ging het PGM als *plan* te veranderen of te vervangen door een ander plan, maar om de onderdelen van het plan te vertalen in qua tijd en ruimte begrensde en overzichtelijke *projecten*.[45] Het belangrijkste middel om dit te bereiken was vooral organisatorisch van aard, namelijk de instelling van een speciale gemeentelijke Dienst voor Stedelijke Projecten (Projectes Urbanes), die de verantwoordelijkheid kreeg voor zowel het ontwerp als de integrale uitvoering van de lange reeks projecten voor de openbare ruimte die in Barcelona in de loop van de jaren tachtig ontwikkeld zou worden.

De belangrijkste doelstelling bij de afzonderlijke projecten voor de vormgeving en inrichting van openbare ruimten, was het scheppen van voorwaarden voor nieuwe economische, sociale en culturele vitaliteit: 'Acting as a motor for regeneration of the surrounding area through the initiative of its own residents, it can even produce a new demographic balance.'[46]

De wijze waarop men met deze balans in Barcelona is omgegaan, is verwoord door Josep Acebillo, directeur van de Dienst Stedelijke Projecten.[47] Waar het op aankomt, aldus Acebillo, is dat stedelijke ruimten alleen dan werkelijk stedelijk zijn, als zij in staat zijn ruimte te

bieden aan complexe en niet te voorziene vormen van gebruik. Stedelijke ruimten die zodanig zijn vormgegeven dat zij alleen bruikbaar zijn voor en geassocieerd kunnen worden met één specifieke soort gebruik, zijn dodelijk voor de ontwikkeling van het stedelijk leven in de openbare ruimte, aldus Acebillo. Dat betekent voor de actuele ontwerppraktijk dat de overheersende functie niet de vorm en inrichting van de ruimte mag domineren. Dit uitgangspunt heeft vooral consequenties voor de stedelijke ruimten die een zware verkeersstroom te verwerken hebben. In plaats van het stedebouwkundig ontwerp als een 'volgende' discipline te beschouwen, die ondergeschikt is aan de randvoorwaarden van verkeerswetmatigheden, is het verkeer tot onderdeel van het stedebouwkundig ontwerp gemaakt. Acebillo stelt dat elke plek een specifieke afweging nodig maakt tussen middelen die het 'repertoire van de stad' vertegenwoordigen en middelen die de specifieke identiteit van het betreffende stadsdeel benadrukken.

Uit de beschouwing van Acebillo blijkt al dat de wijze waarop de relatie tussen de samenhang van de stad als geheel en het afzonderlijke project wordt gelegd, niet eenduidig is. Deze relatie is niet alleen afhankelijk van de verschillende posities die afzonderlijke projectgebieden ten opzichte van het stedelijk netwerk innemen, maar ook en vooral van de interpretatie van de ontwerper die het *auteurschap* van het project toegewezen krijgt. Deze interpretatievrijheid heeft met name in het begin van de jaren tachtig tot een enorme variatie in de vormgeving en inrichting van pleinen, parken, straten en boulevards geleid, waarbij men in sommige gevallen vraagtekens kan zetten bij de wijze waarop het 'repertoire van de stad' verwerkt is en ondergeschikt gemaakt aan een nadruk op de eigen identiteit van de plek, inclusief voor elke plek speciaal ontworpen lichtornamenten en straatmeubilair.

Een steeds terugkerend thema is de 'dubbele oriëntatie' van de projecten: het zijn veelal locaties die aan de rand van karakteristieke wijken liggen én onderdeel vormen van belangrijke of potentieel belangrijke hoofdaders van de stedelijke verkeersinfrastructuur. Deze dubbele oriëntatie heeft in veel van de projecten geleid tot een opdeling van het project in twee te onderscheiden componenten, die tezamen een samenhangende ruimtelijke compositie vormen. De ene component is direct verbonden met het zeer openbare, stedelijke domein van de hoofdinfrastructuur: veelal tot uiting komend in steenachtig materiaalgebruik. De andere component sluit meer aan op het 'sociale' domein van de aangrenzende buurten, tot uiting komend in een meer park- en tuinachtige aanleg, veelal gecombineerd met voorzieningen voor sport en spel, onderwijs, wijkcultuur, enzovoort.

Deze twee-eenheid van openbaar en sociaal domein vormt een van de meest karakteristieke kenmerken van de Barcelonese aanpak van de openbare ruimte in de jaren tachtig.

NAAR EEN NIEUWE FUNCTIONELE EN RUIMTELIJKE SAMENHANG

De samenhang tussen de afzonderlijke stadsdelen werd aanvankelijk, naast het strikt functionele karakter van het Plan General Metropolitan, voornamelijk in conceptuele en ruimtelijke termen gedefinieerd. Belangrijke thema's in deze visie vormden het accentueren van de natuurlijke ligging van de stad tussen de zee, de Montjuich en de Tibidabo-berg, en het beter benutten van deze natuurlijke elementen als voorzieningen voor de gehele stad.

Pas in de tweede helft van de jaren tachtig, toen Bohigas inmiddels was vertrokken als supervisor en Joan Busquets directeur was geworden van de stedebouwkundige dienst, werden deze conceptuele thema's voor de gehele stad verbonden met de inmiddels ontwikkelde plannen voor de afzonderlijke stadsdelen en verwerkt in een nieuw plandocument voor de gehele stad.[48]

In dit nieuwe stadsplan wordt de problematiek van het stadscentrum aan de orde gesteld, dat sinds de aanleg van de Ensanche (dus al ruim honderd jaar) bestaat uit de zone tussen de Ramblas en de Via Laietana, vanaf het havenfront tot aan het snijpunt met de Diagonal. Hier bevinden zich alle belangrijke centra van het openbaar bestuur, de grootste concentratie kantoren, hotels en winkelvoorzieningen. Al vanaf het begin van de jaren zeventig overheerst in Barcelona de overtuiging dat deze centrumzone zijn positie alleen kan behouden wanneer er voorwaarden worden geschapen voor uitbreiding van het centrumgebied en voor een betere bereikbaarheid. Het PGM van 1976 zocht de oplossing in een drastische uitbreiding van het hoofdverkeerswegennet en een uitbreiding van de centrumzone zelf, door de aanwijzing van een groot aantal locaties in en om de historische binnenstad waar grootschalige reconstructie zou kunnen plaatsvinden.

De verandering van het stadsplan van 1987 bestond eruit dat de noodzakelijke reconstructiegebieden niet direct naast de bestaande centrumzone werden aangewezen, maar verspreid over de stad, op locaties die toch al voor reconstructie in aanmerking kwamen: extensief bebouwde verkeersknooppunten als het Plaça de les Glòries Catalanes en het Plaça de Espanya, extensief gebruikte zones in de periferie van de stad, en dergelijke werden bestemd als de *Àrees de Nova Centralitat*. De verbetering van het hoofdverkeerswegennet werd niet meer louter gericht op de ontsluiting van de centrale centrumzone, maar op de verbinding tussen de nieuwe centrumgebieden onderling. Zowel de 'àrees' zelf als de verbindingslijnen ertussen zijn de hoofdonderdelen van het Barcelonese stadsontwerp geworden.

Deze nieuwe strategie had belangrijke gevolgen voor de betekenis die de gehele kustzone in de toekomstige stad zou gaan vervullen. Met de introductie van de *Àrees de Nova Centralitat* werd in sterke mate de druk weggenomen om de kustzone, en met name het havenfront van de historische binnenstad, als locatie voor grootschalige kantoorontwikkeling te beschouwen. De druk om de traditionele centrumzone coute que coute uit te breiden was weggenomen, en daarmee ook de druk om het havenfront in de eerste plaats als een potentiële bouwlocatie te beschouwen.

Aan het waterfront werden drie *Àrees de Nova Centralitat* aangewezen: het historische havenfront, de industriezone Poble Nou en in het noorden de zone waar de Diagonal bij de kust uitkomt. Alleen het laatste gebied kreeg een in hoofdzaak commercieel programma van kantoren dat pas op langere termijn zal worden uitgevoerd, afhankelijk van de ontwikkelingen op de kantorenmarkt.

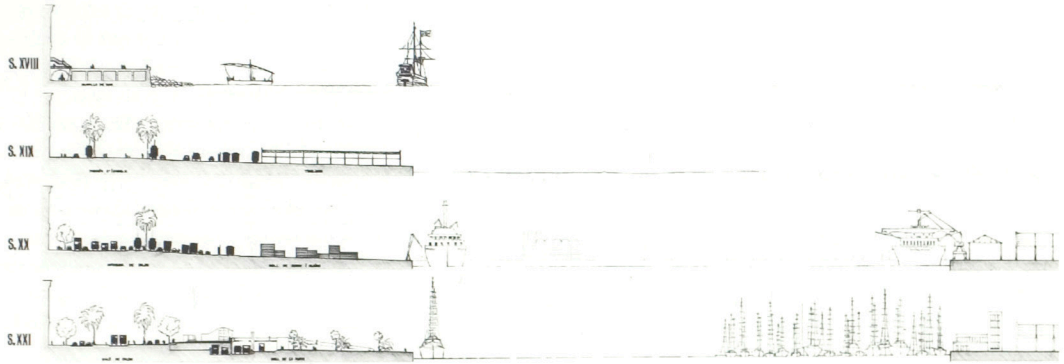
Bij de eerste twee zones, de historische haven en Poble Nou, kwam de nadruk te liggen op de ontwikkeling van het waterfront als attractief verblijfsgebied voor de gehele stad. Naast het versterken van de kwaliteit als verblijfsgebied door verbetering van het openbaar gebied en door de transformatie van Poble Nou in een woongebied met ook hotelaccommodatie, moest het belang van de waterfrontzone voor de stad als geheel versterkt worden door verbetering van de verkeersinfrastructuur.

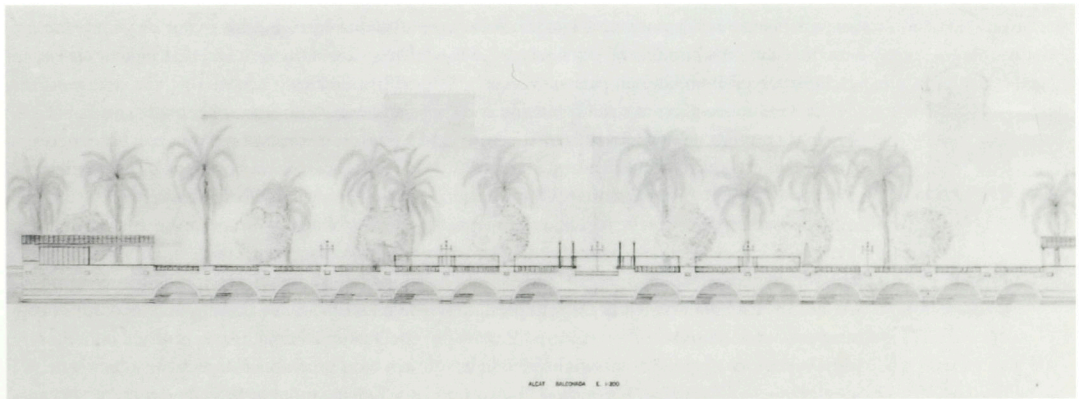
De vormgeving van de hoofdverkeersinfrastructuur, met name van de nieuwe rondweg Cinturon, die dagelijks 120.000 auto's zou moeten verwerken, is een centraal onderdeel van het Barcelonese stadsontwerp geworden.

Een en ander betekende dat bij het herontwerp van het havenfront niet in de eerste plaats het programma van de bebouwing centraal stond, maar het programma van het gebruik van de openbare ruimte: het havenfront moest tot onderdeel van de rondweg en tegelijk tot een attractief verblijfsgebied worden getransformeerd.

HET VERNIEUWDE WATERFRONT ALS TESTCASE

De vernieuwing van het totale waterfront is vanaf begin jaren tachtig uitgevoerd in een aaneenrijging van vier afzonderlijke projecten.





Boven: Doorsneden van het havenfront 18e-21e eeuw.

Onder: Aanzicht Passeig de Colom – Moll de la Fusta. Ontwerp Manuel de Solà-Morales.

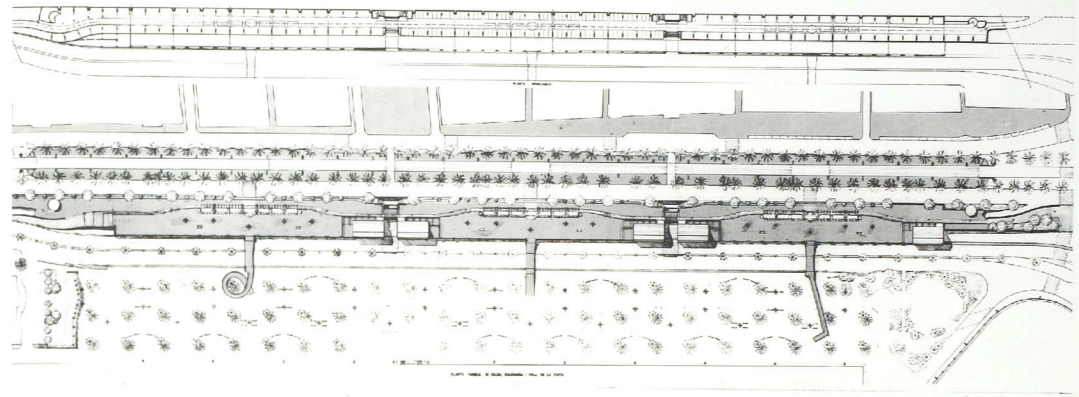
Ten eerste het oude stadsfront aan de haven, de Passeig de Colom met de Moll de la Fusta, ten tweede het havenfront van La Barceloneta, de Moll de La Barceloneta. Deze twee projecten vormen tezamen het kader van de oude haven, de Port Vell. Het derde project wordt gevormd door de strandzijde van La Barceloneta, en tenslotte is er het zeefront van de Ensanche, met de industriezone Poble Nou als centraal element, als vierde project.

Tegelijk zijn projecten ontwikkeld die tot doel hebben de verbinding tussen de stad en het waterfront te versterken: dit betreft vooral een aantal lange oost-west-lijnen die de oriëntatie van de stad op de zee versterken.

Op welke wijze zijn de beschreven ambities bij deze projecten in praktijk gebracht?

Moll de la Fusta:
herstel van het balkon aan het water

De transformatie van het havenfront van de historische stad kon worden gestart dankzij een vergelijk tussen de gemeentelijke overheid en de Port Autonom. Met het vertrek van de havenoverslag uit de oude haven was de mogelijkheid ontstaan van een volledige herinrichting van de Port Vell. De Port Autonom stemde toe, echter onder voorwaarde dat het betreffende grondgebied onder haar eigen beheer zou blijven en dat ook de getransformeerde Passeig de Colom plaats zou bieden aan de doorstroming van 80.000 auto's per dag (later opgevoerd tot 120.000). Voor de Port Autonom was deze verkeersfunctie van de Passeig de Colom van levensbelang, aangezien deze weg de hoofdverbinding vormt tussen de moderne haven aan de zuidzijde van de stad en het noorden van Spanje en Frankrijk, waarop de transportactiviteiten in belangrijke mate georiënteerd zijn.



Plattegrond Passeig de Colom – Moll de la Fusta. Ontwerp Manuel de Solà-Morales.



Moll de la Fusta.

Het ontwerp werd in 1980 toevertrouwd aan Manuel de Solà-Morales, die tegelijk de opdracht kreeg voor de uitwerking van het stedebouwkundig plan voor La Barceloneta, dat hij met het Laboratorio de Urbanismo in de jaren zeventig had ontwikkeld.

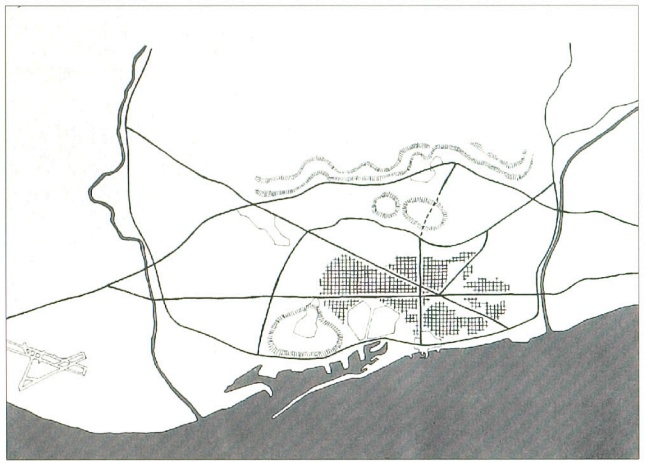
De opgave voor de transformatie van het havenfront vormde een extreem voorbeeld van de paradox waarmee men in die jaren worstelde. Enerzijds werd het havenfront beschouwd als een van de meest betekenisvolle historische stedelijke ruimten, die tezamen met de Ramblas de stad eeuwenlang op de zee had georiënteerd. De transformatie van het havenfront moest een eerste stap zijn in het herstel van deze oriëntatie van de stad op de zee. Anderzijds diende het havenfront ruimte te bieden aan de moderne realiteit van de nieuwe rondweg. Juist deze functie van het havenfront als een 12-strooks hoofdverkeersader had vanaf de jaren zestig een belangrijke bijdrage geleverd aan de ontmanteling van de oriëntatie van de stad op de zee.

Niet alleen het havenfront van de Moll de la Fusta, maar de gehele havenkom van de oude haven, de Port Vell, werd als één integrale ontwerpopgave beschouwd. Door de Port Vell als een ruimtelijke eenheid te benadrukken, zou tevens La Barceloneta een direct zichtbaar deel van de stad worden.

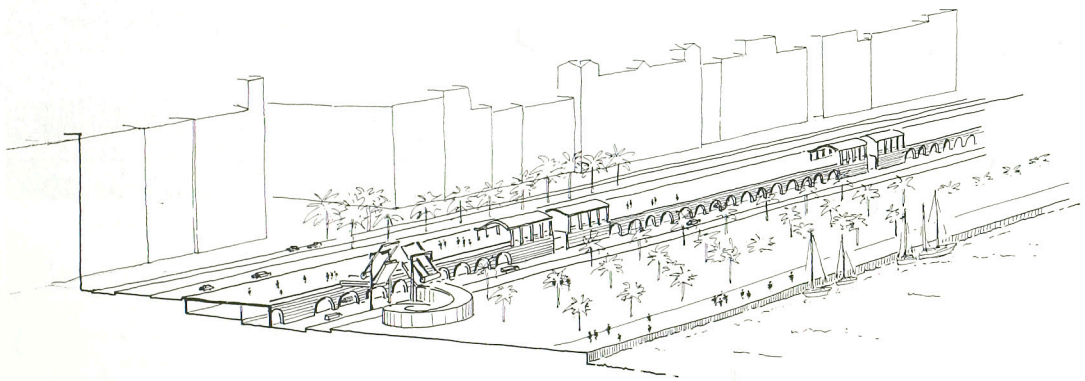
De nadruk op de gehele ruimte van de kaden en de havenkom als een *open* ruimte had tevens tot doel de belangstelling voor en het gebruik van de bestaande bebouwing van het havenfront en van La Barceloneta een nieuwe stimulans te geven. Door de herwaardering van de Port Vell zou de gehele infrastructuur van cafés, restaurants, de strandbaden en het aquarium van La Barceloneta een nieuwe impuls moeten krijgen (zie ontwerp op pag. 171).

Het ontwerp van de Solà-Morales berust op twee belangrijke ingrepen.

Ten eerste zou de havenpier Moll d'Espanya grotendeels afgegraven worden, het reste-



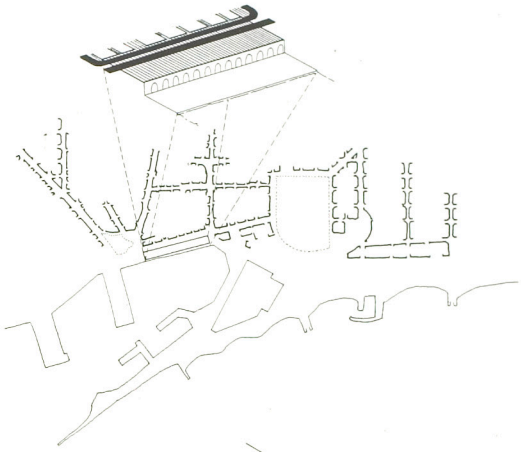
Barcelona anno 1990: hoofdverkeerswegensysteem met de ringweg (Cinturon).



Vogelvlucht en doorsnede Passeig de Colom – Moll de la Fusta.

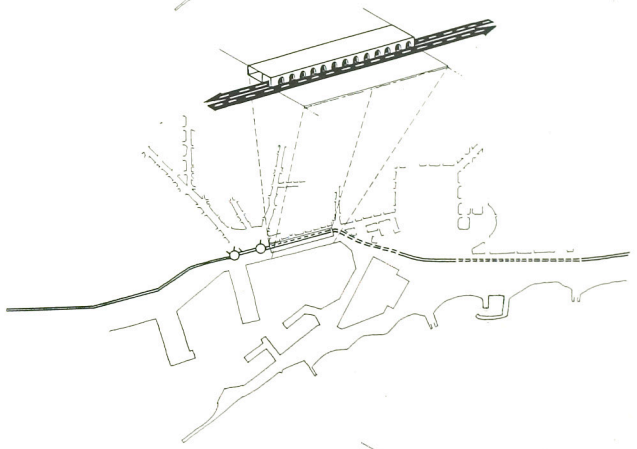
rende eiland zou middenin de haven het centrum van maritieme activiteiten (voornamelijk pleziervaart) worden. Met deze ingreep zou het Pla de Palau opnieuw een hoofdaccent krijgen, als de centrale locatie waar de verbinding tussen stad en haven is georganiseerd, en tegelijk waar de stad met La Barceloneta is verbonden. Dit laatste aspect kreeg een nadruk met de uitbreiding van het Pla de Palau, waar het snelverkeer in een tunnelbuis onderdoor was gelegd.

Ten tweede wordt in het oorspronkelijke, flauw naar de haven aflopende kadegebied het hoogteverschil opnieuw geaccentueerd, waardoor een duidelijk onderscheid ontstaat tussen een hogere en lagere zone. De specifieke topografische conditie van de oeverzone, het hoogteverschil tussen het grondvlak van de stad en het waterpeil van de zee, wordt met deze ingreep benadrukt. Hiermee is een eigentijdse variant van de situatie van vóór 1878 ontwikkeld, toen de kademuren met de Passeig de Colom het 'balkon van de stad' vormden. Tegelijk werd met de doorlopende hoge kademuur de stad als het ware op een 'plint' geplaatst, die



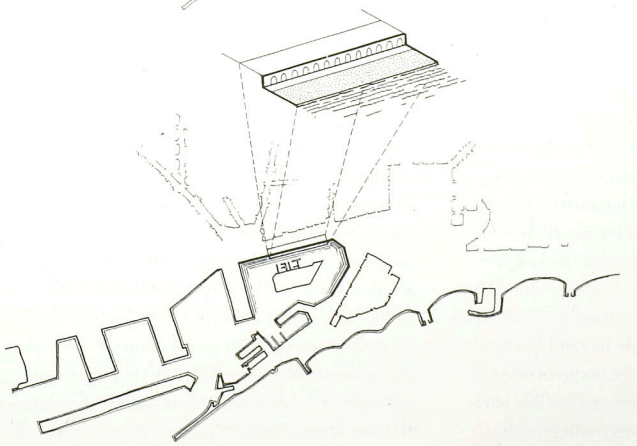


Het havenfront als onderdeel van het lokale netwerk.



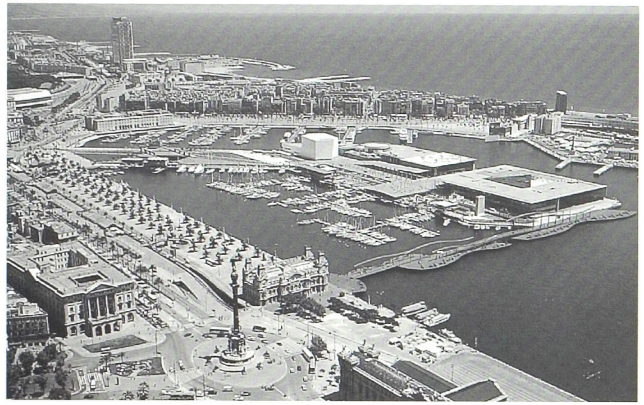


Het havenfront als onderdeel van de ringweg.





Het havenfront als onderdeel van het havenlandschap.



De gerealiseerde fun city op de Moll d'Espanya, situatie 1994.

een ruimtelijke samenhang van het gehele havenfront tot stand bracht. Deze ingreep is van belang voor zowel de ruimtelijke organisatie als voor de beeldvorming van het gebied.

Wat betreft de ruimtelijke organisatie maakt de introductie van de twee niveaus een complex gebruik mogelijk, zonder te vervallen in een simpel onderscheid tussen enerzijds autoverkeer en anderzijds voetgangersgebied. De twee niveaus representeren een onderscheid tussen twee verschillende domeinen: het ene niveau hoort nog duidelijk bij het domein van de stedelijke cultuur; het andere, lagere niveau hoort bij de grootschalige wereld van de haven en de zee.

Het eerste niveau biedt plaats aan het stadsverkeer, en wordt qua vormgeving gedomineerd door een nauwkeurige differentiatie van het profiel, waarin de nadruk ligt op een brede strook met terrassen, paviljoens en een sierlijke balustrade: deze strook is het nieuwe 'balkon' van de stad, dat uitzicht biedt over de wereld van haven en zee en daarmee tevens een scherpe grens vormt. Het lagere niveau biedt plaats aan het doorgaande snelverkeer, maar overheersend is hier de leegte van de 75 meter brede esplanade die zowel qua schaal als qua materiaalgebruik bij de haven hoort. Onder het 'balkon' is achter boogvormige arcades een deel van de rijweg voor het snelverkeer en een parkeergarage aangelegd.

Voor de vormgeving van de haven als openbare ruimte zijn middelen gebruikt van die openbare ruimte zelf: de behandeling van het water met de kaden als ruimtevormend element en de benadrukking van het hoogteverschil met de als architectonisch element zwaar aangezette arcades. Hiermee is de vorm van de haven als openbare ruimte relatief onafhankelijk gemaakt van de vorm en architectuur van de bebouwing aan de Passeig de Colom. Met het nieuwe havenfront wordt enerzijds voortgebouwd op de historische betekenis van dit deel van de stad en op de specifieke territoriale condities van de plek. Maar tegelijk is gepoogd een stedelijke ruimte te ontwerpen die beantwoordt aan het huidige stedelijk leven, waarvan onder andere het massale autoverkeer deel uitmaakt.

De wijze waarop deze combinatie met het ontwerp voor de Moll de la Fusta is vormgegeven, heeft een polemiek op gang gebracht in Barcelona. De architectuurcriticus Kenneth Frampton stelt dat het ontwerp voor de Moll de la Fusta een extreme vorm van een 'Neo-Haussmanniaanse' benadering is, een rechtlijnige voortzetting van 19e-eeuwse stedebouwkundige concepten. Daartegenover plaatst hij de nieuwe nadruk op een neo-modernistische vormgeving in Barcelona, waarvan hij het ontwerp van Pinon en Viaplana voor het nieuwe stationsplein (het Placa dels Països Catalans) als voorbeeld noemt.

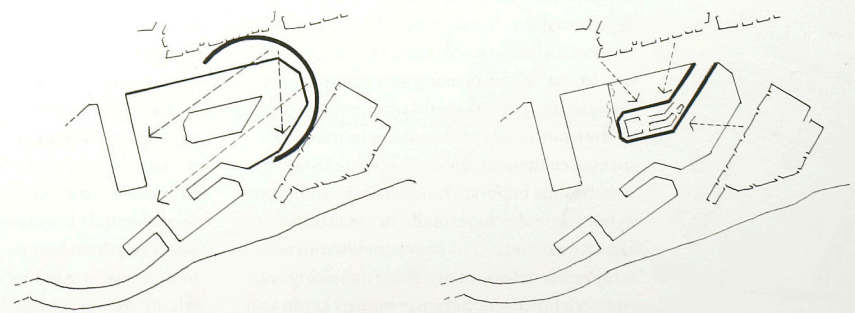
De Solà-Morales repliceert deze kritiek: 'Sommige mensen denken dat een ruimte modern is omdat er moderne objecten in staan. Dat is een grote vergissing. Sommige critici vinden bijvoorbeeld de pleinen in Gràcia [stadswijk in Barcelona – HM] erg modern, vanwege de vorm van de objecten. Maar naar mijn mening zijn het oude stedelijke ruimten, ze functioneren op dezelfde manier als honderd jaar geleden. Er zijn alleen wat objecten neergezet en het verkeer is onder de grond gestopt. [...] Bij de Moll de la Fusta gaat het niet in de eerste plaats om de objecten die in de stedelijke ruimte staan, maar gaat het om de stedelijke ruimte zelf: dat is een volstrekt nieuwe ruimte, die

voorheen nooit bestaan heeft. Het nieuwe, of zo je wilt moderne, van deze ruimte is de combinatie van verschillende stedelijke functies, die tot dusver ongekend is. Er gebeurt op die plek iets totaal nieuws, dankzij een nieuwe organisatie van de ruimte. Voor de invulling en detaillering van die nieuwe ruimte heb ik zoveel mogelijk gebruik gemaakt van algemene, bestaande elementen, waardoor de nieuwe ruimte direct herkend kan worden als onderdeel van de bestaande stad. Het is onzin om voor elke nieuwe stedelijke ruimte ook nieuwe elementen te ontwerpen: nieuwe lantaarnpalen, nieuwe banken, nieuwe balustrades. Dat zijn juist elementen die de continuïteit van de stad kunnen versterken en dus niet op elke plek er weer anders uit moeten zien.'[49]

Met de uitvoering van de gehele Port Vell is het wat anders gelopen dan voorzien. Na het gebleken succes van de Moll de la Fusta en met de komst van de Olympische Spelen in 1992 naar Barcelona zijn de kaarten anders komen te liggen.

Zowel de kaden als de pieren zijn onder het beheer van de Port Autonom gebleven. Over herinrichting van de kaden had de Port Autonom een convenant met de gemeente afgesloten, maar dat gold niet voor de pieren. Al geruime tijd was duidelijk dat er voor de Moll d'Espanya, in het oorspronkelijke ontwerp bestemd om grotendeels afgegraven te worden, ook andere opties waren. Medio jaren tachtig had de Amerikaanse projectontwikkelaar Enterprise Development Corporation[50] (EDC) al voorstellen gedaan voor de ontwikkeling van een complete 'fun city' op deze pier. Deze suggestie is dankbaar overgenomen door de Port Autonom. Behalve een gebouwencomplex op het uiteinde van de pier, waarin winkels, restaurants, een nieuw zee-aquarium, en een aantal bioscoopzalen zijn ondergebracht, is ter accentuering van de pier een heuvel aangelegd.

Door deze ingreep is het oorspronkelijke concept voor de Port Vell, en met name van de Moll de la Fusta, in zekere mate ontkracht. In plaats van de ruimtelijke eenheid van de gehele haven te benadrukken, wordt nu het zicht tussen de Moll de la Fusta en La Barceloneta extra geblokkeerd door de heuvel op de pier. En in plaats van het beoogde herstel van het Pla de Palau als centrale 'oksel' van de haven en verbindingsstuk tussen de oude stad en La Barceloneta, is nu een nieuw stadsfragment in de haven ontwikkeld. In plaats van een nieuwe concentratie van het openbaar stedelijk leven op de kaden langs het water en rond het Pla de Palau is de Moll de la Fusta in feite gedegradeerd tot een aanloopgebied van de nieuwe fun city in het water. En in plaats van de aanvankelijke nadruk op de betekenis van het Pla de Palau als verbinding tussen de oude stad en La Barceloneta, is nu een gordiaanse verkeersknoop ontstaan, aangezien de Port Autonom de noodzaak van een tunnelbuis voor het snelverkeer op deze plek niet inzag.



Links: Het oorspronkelijke concept voor de Port Vell: de haven als centrale open ruimte, nadruk op visuele openheid, binnenstad en La Barceloneta visueel aan elkaar gekoppeld.
Rechts: De Port Vell na realisatie van de vernieuwde Moll d'Espanya: de havenpier als een nieuw centrumgebied, nadruk op visueel spektakel op de Moll d'Espanya.

Ook in programmatisch opzicht is het resultaat anders dan het oorspronkelijk concept. Was het aanvankelijk de bedoeling dat de herstructurering van de Port Vell een stimulans zou vormen voor private partijen om te investeren in nieuwe voorzieningen in de bestaande bebouwing rondom de haven, nu zijn deze bedragen besteed aan de nieuwe enclave middenin het water.

Wat zich hier wreekt, is de macht van de Port Autonom en het feit dat het stedebouwkundig plan niet voldoende is vastgelegd in een formeel juridisch document of in een politiek contract tussen gemeente en Port Autonom.

De verrijzenis van de nieuwe fun city op de Moll d'Espanya vormt een pikant incident dat erop wijst dat de gemeente nog steeds niet voor honderd procent een stedebouwkundig beleid volgens haar eigen visie kan uitvoeren. Deze ontwikkeling kan aan de ene kant als een eigenzinnige manoeuvre van de Port Autonom beschouwd worden, die met dit project de oorspronkelijke intenties van het ontwerp, en daarmee ook de investeringen die ermee gemoeid zijn, tenietdoet. Aan de andere kant kan gesteld worden dat het feit dat de fun city op de Moll d'Espanya toch gerealiseerd is, erop wijst dan men zich aanvankelijk onvoldoende rekenschap had gegeven van de grote betekenis van dergelijke actuele processen – zelfs niet toen de Amerikaanse ontwikkelaar EDC al in de jaren tachtig met soortgelijke voorstellen kwam. Hierop wordt ook door de Solà-Morales gereageerd in een terugblik op tien jaar stedebouwkundige vernieuwing in Barcelona: 'De verstedelijking van het privédomein als nieuwe uitdaging'.[51] Hij constateert daarin dat de vormgeving van het openbare domein achterloopt bij de wijze waarop binnen de kaders van het private domein inmiddels nieuwe elementen zijn ontwikkeld die een grote betekenis hebben als onderdeel van het stedelijk leven: de 'supermall', het voetbalstadion, het attractiepark. Tot dusver hebben deze verschijnselen geleid tot een 'internalisering' van het stedelijk leven, het naar binnen keren van stedelijke activiteiten binnen de muren van het private domein. Dat komt deels door de wensen van de private opdrachtgevers, maar ook door het feit dat stedebouwkundigen tot dusver geen raad wisten met deze nieuwe fenomenen. De Moll d'Espanya is daarvan een treffend voorbeeld.

Moll de la Barceloneta

Voor wat betreft La Barceloneta werd in belangrijke mate voortgebouwd op het ontwerp van het Laboratorio de Urbanismo van 1971, zij het dat de introductie van nieuwe grootschalige elementen aan de noordzijde niet mogelijk was, omdat het plangebied tot de wijk La Barceloneta zelf beperkt was.

In de benadering van de Solà-Morales wordt ten aanzien van La Barceloneta een onderscheid gemaakt tussen de hoofdstructuur van openbare ruimten, die voor de stad als geheel van belang zijn, en de meer interne structuur van de wijk, die vooral als *sociaal* domein functioneert. Ten einde het isolement van La Barceloneta op te heffen, werd de nadruk gelegd op een herinrichting van de hoofdstructuur van openbare ruimten, bestaande uit de randen van de wijk, de Moll de La Barceloneta en de strandzijde, en de verbinding van deze randen met het stedelijk netwerk. Deze herinrichting had tot doel zowel de potentiële kwaliteiten van La Barceloneta voor de stad uit te buiten (de havenkade en het strand als belangrijke, aantrekkelijke onderdelen van het stedelijk netwerk van openbare ruimte) als de lokale economie ruimte en klandizie te verschaffen om zich verder te kunnen ontplooien.

De uniforme morfologie en typologie van het 'interieur' van de wijk is zo sterk dat op relatief simpele wijze veranderingen in gebruik en woonbehoeften gerealiseerd kunnen worden.

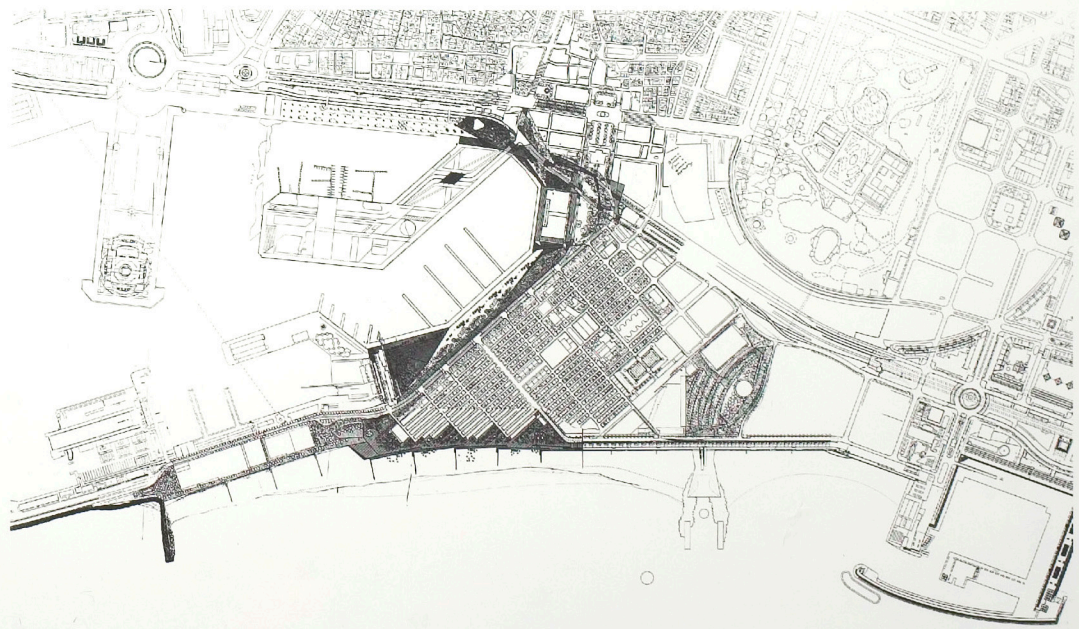
Het aanvankelijke ontwerp van de Solà-Morales voorzag in een handhaving van de monumentale havenloodsen aan de Moll de la Barceloneta en van de tientallen visrestaurants in de veelal wrakke en illegale bouwsels op het strand: de 'chirinquito's'. De havengebouwen zouden een openbare functie als marktgebouw en bibliotheek krijgen, terwijl de visrestaurants een verbeterde en legale huisvesting onder een opgetilde 'boardwalk' zouden krijgen. Beide onderdelen waren bedoeld om de betekenis van de randen van de wijk als een verbinding tussen de stad en de wijk te versterken: de voorzieningen in de havengebouwen en de reeks visrestaurants zou het openbare, voor de gehele stad belangrijke karakter van de randen benadrukken, en tegelijk van belang zijn voor de lokale wijkeconomie en wijkcultuur.

Beide onderdelen van het plan zijn echter geannuleerd: de Port Autonom vreesde te grote exploitatietekorten bij de verbouwing van het havengebouw, terwijl het ministerie van Waterstaat geen bebouwing op het strand toestond.

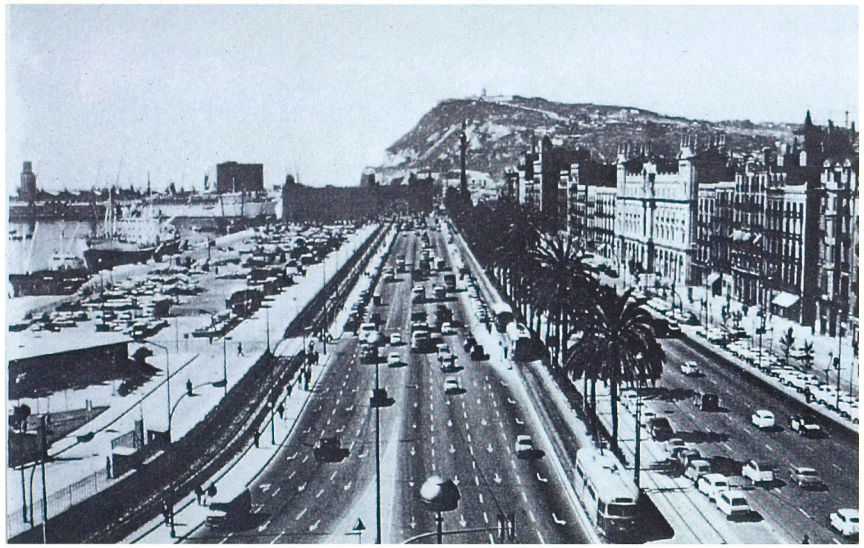
Wel kon het monumentale entrepotgebouw in de 'oksel' van de haven gehandhaafd worden, door het tot nieuw onderkomen van het Catalaanse ministerie van Sociale Zaken te bestemmen.

Uiteindelijk zijn de randen van La Barceloneta geheel als open ruimte vormgegeven, naar ontwerp van Olga Tarasso en Jordi Henrich. Evenals bij de Moll de la Fusta het geval is, lijkt ook de herinrichting van de Moll de La Barceloneta voort te bouwen op de betekenis die deze plek twee eeuwen geleden had: als een informele, landschappelijke strook, waarvandaan men zicht heeft op het stadsfront op de 'plint' van de Passeig de Colom. Door middel van glooiingen en van een langzame verandering van formele elementen aan de zijde van het gevelfront van La Barceloneta naar meer informele elementen aan de havenzijde, is de overgang van stedelijk naar landschappelijk karakter niet zo scherp als in het geval van de Moll de la Fusta, maar langzaam en vloeiend.

Het concept van de gehele haven als één ruimtelijke eenheid, aan twee zijden begrensd door brede open en openbare havenkaden, is hierdoor in kracht toegenomen.



La Barceloneta aan de stad gekoppeld door herinrichting van het openbaar gebied.



Passeig de Colom – Moll de la Fusta, gezien vanuit het noorden – voor de herinrichting.

Passeig de Colom – Moll de la Fusta, gezien vanuit het noorden – na de herinrichting.





De oude haven met op de achtergrond de nieuwe haven, gezien vanuit het noorden. Situatie 1990.



Het strand van La Barceloneta, situatie ca. 1980. Op het strand de tientallen 'chirinquitos'.

Onder: Het strand van La Barceloneta na de herinrichting. Situatie 1995.

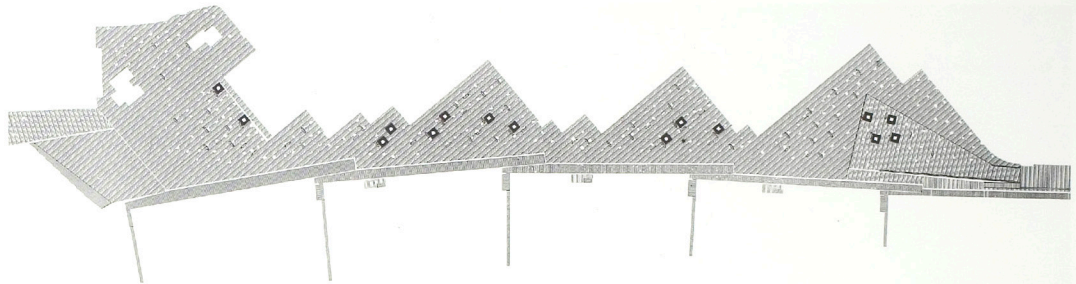


Het strand van La Barceloneta: een 'urban beach'

Wellicht het meest bescheiden maar tegelijk meest spectaculaire project van de reeks waterfrontprojecten wordt gevormd door de transformatie van de strandzijde van La Barceloneta, eveneens naar ontwerp van Tarasso en Henrich. De overgang van het stratenpatroon van de wijk naar het strand is vormgegeven door een natuurstenen plaveisel, waarvan het patroon de richting van het stratenpatroon volgt, en direct daarop aansluitend een houten 'boardwalk', die de richting van kustlijn volgt. Het strakke, formele karakter van deze inrichting wordt gerelativeerd door de beplanting van de gehele zone met palmen, die solitair en in groepjes zowel in het geplaveide deel als op het strand staan.

Nergens is zo simpel en tegelijk zo doeltreffend het sociale domein (waarvan het natuurstenen plaveisel een uitloper vormt) gekoppeld aan een structurerend openbaar domein, benadrukt door de 'boardwalk'.

Nergens ook is zo sterk de autonome kracht van een goede inrichting van het openbaar gebied aan de orde: terwijl de gevelkoppen van de bouwblokken die aan het strand staan tezamen een ware rafelrand vormen, bezorgt het vormgegeven openbaar gebied de wijk aan de-



La Barceloneta, strandzijde. Ontwerp Olga Tarassò, Jordi Henrich. Plattegrond.

ze zijde een sterke eenheid en allure. Hier is een ware 'urban beach' ontstaan. Bovendien heeft de wijk haar oorspronkelijke transparantie teruggekregen. Ondanks de geringe breedte van de straten is La Barceloneta de enige wijk waar men vanuit het hart van de wijk de openheid van de zee zo sterk ervaart.

Poble Nou: kruispunt van Ensanche en waterfront

Met het binnenhalen van de Olympische Spelen van 1992 zette Barcelona een traditie voort die begon met de wereldtentoonstellingen van 1888 en 1929: namelijk het gebruiken van grote manifestaties als motor om een gewenste ruimtelijke transformatie op gang te brengen. In dit geval was de inzet de transformatie van de kustzone van Poble Nou te versnellen, door daar het Olympisch dorp te lokaliseren. Met deze keuze zou de eerder genoemde mentale cesuur van de citadel definitief doorbroken kunnen worden.

De wijze waarop de Solà-Morales destijds (in 1971) de ontwikkeling van een nieuwe stedebouwkundige structuur voor de kustzone voorstelde, zou echter aanzienlijk gemodificeerd worden.

Bij het ontwerp van Poble Nou speelde Oriol Bohigas weer een belangrijke rol, aangezien het ontwerp aan 'zijn' bureau MBM (Martorell, Bohigas, MacKay en Puigdomènech) werd gegund.

Het stedebouwkundig ontwerp voor het Olympisch dorp moest voorzien in 2500 woningen, 60.000 m^2 kantoorvloeroppervlak en 185.000 m^2 voorzieningen. Behalve een ingewikkelde verplaatsingsoperatie van de gevestigde industrieën werden in de ontwerpopgave vier aspecten onderscheiden:[52]

– hoofdinfrastructuur: de acceptatie van de resterende spoorlijn van het station Francia en van de nieuwe ringweg, de Cinturon, die langs de kust loopt;
– zeefront: een nieuw openbaar zeefront, als voortzetting van de ontwikkeling die met het havenfront in gang was gezet;
– Ensanche: een voortzetting van het principe van de structuur van de Ensanche;
– woningtypologie: plaats bieden aan nieuwe gebouwtypologieën, die kunnen concurreren met vergelijkbare typologieën die tot dusver alleen in de stedelijke periferie en in suburbane milieus mogelijk leken te zijn.

De behandeling van deze vier punten is af te lezen aan de vier lagen waaruit het ontwerp is opgebouwd. De eerste laag betreft de behandeling van de infrastructuur. Zowel spoorlijn als Cinturon zijn voor een groot deel in een tunnelbak gelegd. Het tweede onderdeel, het waterfront, bestaat uit een reeks parken, een strandboulevard en de twee hoge torens die precies in de as van de Passeig de Charles I staan. De derde laag bevat een transformatie van het patroon van de Ensanche tot een aantal superblokken, waarbinnen de vierde laag, een reeks nieuwe 'vrije' gebouwtypologieën (laagbouwwoningen, torentjes, een 'crescent') een plaats kon krijgen. De combinatie van deze verschillende lagen heeft tot doel het project optimaal te verankeren in de stedelijke





Herinrichting Moll de la Barceloneta.
Ontwerp Olga Tarassò, Jordi Henrich.



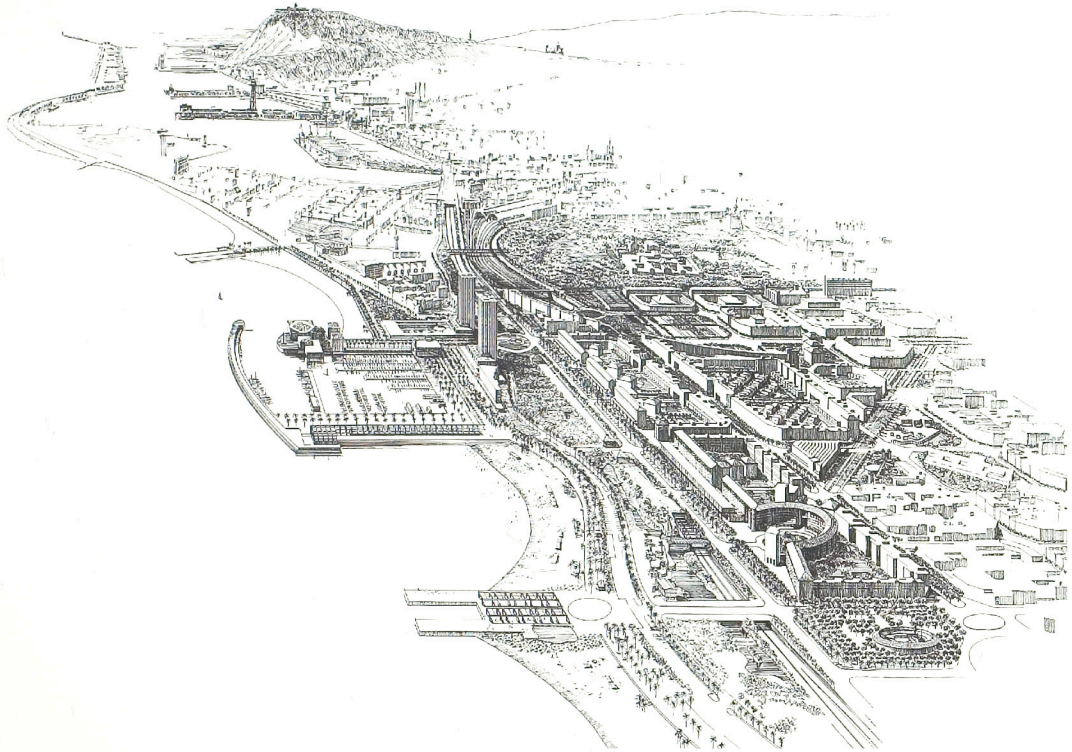
Het strand van La Barceloneta na de herinrichting. Situatie 1995.



Het strand van La Barceloneta na de herinrichting. Situatie 1995.



Het strand van La Barceloneta na de herinrichting. Situatie 1995.



Poble Nou, ontwerp MBM. Vogelvluchtperspectief.

context – maar op het uiteindelijke resultaat valt nog wel wat af te dingen.

De eerste twee onderdelen, infrastructuur en zeefront, waren aanvankelijk nauw met elkaar verweven. De (150 à 200 meter) brede zone tussen het gevelfront van de superblokken en het strand zou aanvankelijk een ruimtelijke geleding krijgen in drie onderdelen: de Cinturon zou het karakter van een 'parkway' krijgen, terwijl een 'transparant scherm' van een serie van zes hoogbouwtorens een onderscheid zou aanbrengen ten opzichte van de strandboulevard, de Passeig Maritim. Deze reeks hoogbouwtorens zou een nieuwe vorm geven aan het zeefront op het schaalniveau van de gehele metropool. Met deze opzet werd definitief gebroken met de intenties van het plan Ribera van de jaren zestig. In plaats van een autonome enclave, afgescheiden van de stad door middel van een bundel infrastructuur, zou nu het nieuwe zeefront in samenhang met de 'parkway' en het aansluitende deel van de Ensanche als één stedebouwkundige compositie worden vormgegeven.

Zowel de hoogbouwtorens als de 'parkway' zijn echter uit het plan geschrapt. De hoogbouwtorens waren onaanvaardbaar voor het Spaanse ministerie van Rijkswaterstaat, dat deze zeekust niet stabiel genoeg achtte voor bebouwing binnen een afstand van 200 meter van de waterlijn. Alleen achter de jachthaven, die tevens als extra kustverdediging functioneert, werden twee torens toegestaan.

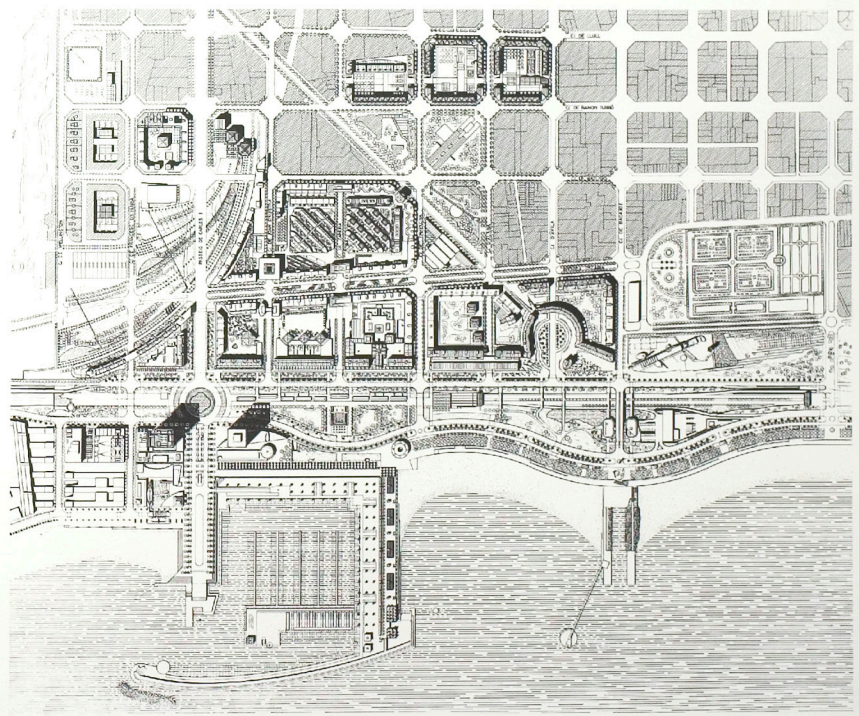
Vervolgens stelde de Catalaanse verkeersdienst dat de capaciteit van de Cinturon minstens op 120.000 auto's per dag gesteld moest worden (in plaats van de aanvankelijke prognose van 80.000). Deze verkeersdruk werd te groot geacht om gecombineerd te kunnen worden met voetgangersverkeer en zou bovendien een te hoge geluidsbelasting voor de aangrenzende woningen betekenen. De in allerijl ontworpen tunnelbak is door geldgebrek echter slechts gedeeltelijk onder het maaiveld verzonken, waardoor nu tussen een groot deel van het Olympisch dorp en de zee een dijklichaam van circa twee meter hoog ligt, dat het zicht vanuit het dorp op de zee blokkeert. In plaats van een geleding met verschillende zones is er nu sprake van één brede zone. Tegelijk heeft de Cinturon een groot deel van zijn kwaliteit van frivole kustweg verloren en vormt het dijklichaam tussen Olympisch dorp en het strand alsnog een blokkade.

De derde en vierde laag van het ontwerp, de superblokken en de invulling met nieuwe gebouwtypologieën, vormen een tweede controversieel aspect van het plan.

Al sinds het eind van de jaren zestig is een uitgebreide reeks analyses van de Ensanche verschenen.[53] Een gemeenschappelijke factor in al deze publicaties is de verwondering over de ingenieuze combinatie van stedebouwkundige helderheid en eenvoud met architectonische en programmatische rijkdom. Tot op de dag van vandaag blijken zowel de maatvoering van de bouwblokken als de straatprofielen de capaciteit te hebben om nieuwe stedelijke ontwikkelingen op te nemen, zowel op het gebied van architectuur en gebouwtypologie als op het gebied van het verkeer.

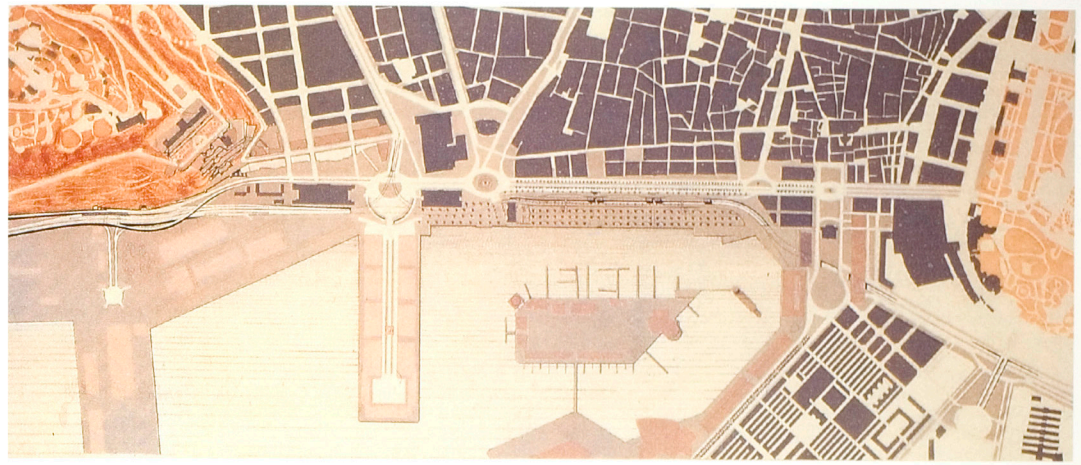
In het oorspronkelijke plan van Cerdà

Poble Nou, ontwerp MBM. Plattegrond.





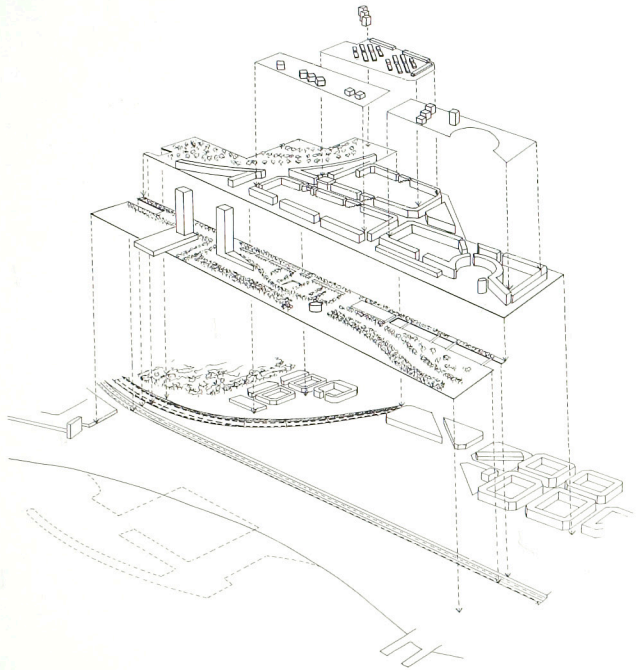
Arees de Nova Centralitat, 1987.



Plattegrond Port Vell, ontwerp Manuel de Solà-Morales.



Het nieuwe zeefront van Barcelona, onderdeel van het stedelijk parkenstelsel.



Poble Nou, plananalyse: de vier lagen in het ontwerp. Van onder naar boven: *a.* de stedelijke en landschappelijke context waarmee het ontwerp rekening diende te houden; *b.* de grootschalige, structurerele elementen; *c.* de 'superblokken'; *d.* suburbane invulling.

waren tal van variaties wat betreft de opbouw van de afzonderlijke bouwblokken mogelijk. Hiervan zijn slechts enkele voorbeelden gerealiseerd en overgebleven. Befaamd zijn de bouwblokken die intern door lanen worden doorkruist waaraan laagbouwwoningen met voortuintjes liggen, met als resultaat een bijna dorpse atmosfeer temidden van het geraas van de grote stad. Van belang is te beseffen dat deze 'interne' lanen veelal een andere status hebben dan de openbare straat. Hoewel ze wel (met name overdag) veelal gebruikt worden als openbare straat, behoren ze formeel niet tot het openbaar domein, maar zijn ze collectief eigendom van de eigenaren van de woningen die erdoor ontsloten worden.

In verband hiermee is in deze lanen sprake van een veel grotere sociale controle dan in de straten van het grid-patroon. Hier wordt heel scherp een onderscheid zichtbaar tussen het strikte *openbare* domein van de openbare straat en het territorium van de interne lanen, dat niet strikt openbaar is maar wel toegankelijk, mits men zich aan de sociale codes van de omwonenden houdt: een territorium dat we het *sociale* domein kunnen noemen.[54]

Deze experimenten in de opbouw van de blokken van de Ensanche zijn van belang omdat MBM gepoogd heeft erop voort te borduren door een 'moderne vertaling' van het Cerdà-grid toe te passen in het ontwerp voor Poble Nou.

Ook bij Bohigas heeft het zoeken naar nieuwe ruimtelijke typologieën, die in staat zouden zijn traditionele en moderne vormen van gebruik te combineren, een belangrijke rol gespeeld. Maar het ging dan altijd in de eerste plaats om een bebouwingstypologie en in mindere mate om de typologie van nieuwe vormen van infrastructuur.

Het thema van de combinatie van 'traditionele' stedelijke en 'moderne' suburbane typologieën loopt al twintig jaar door het werk van MBM. In de discussies over de controverse tussen de 'klassieke' stad en de moderne stedebouw, stelde Bohigas in 1973 in een artikel in *L'Architecture d'aujourd'hui* voor een nieuwe stedelijke morfologie te ontwikkelen, die een symbiose zou moeten vormen van de kwaliteiten van de klassieke en moderne stad.[55] De basiselementen van deze nieuwe morfologie zouden moeten bestaan uit 'Ilots presque fermés et rues presque corridors', bijna-gesloten bouwblokken en bijna-stadstraten, die de mogelijkheid zouden moeten bieden de stedelijke morfologie te verrijken met een grotere verscheidenheid aan woningtypen, waardoor een grote variëteit aan woonvormen en leefstijlen binnen de stad mogelijk zou worden.

Door samenvoeging van oorspronkelijke blokken van de Ensanche is een drietal superblokken ontstaan, dat een combinatie tot stand zou moeten brengen van gesloten bouwblokken en vrije verkavelingen, en een combinatie van stedelijke avenues en meer suburbane ruimtetypen.

In eerste instantie lijkt de variatie aan

Pagina 174 en 175
kaart van Barcelona
schaal 1:25.000

woningtypen en stedelijke milieus voort te borduren op de experimenten met de lanen in de 19e-eeuwse blokken van de Ensanche. De vergroting van de bouwblokken maakt het mogelijk verschillende soorten suburbane verkavelingstypen in de grote binnengebieden van de superblokken te realiseren.

In het Olympisch dorp is in 'mentaal' opzicht een zelfde soort onderscheid aanwezig tussen de sfeer van de stadstraten waaraan de superblokken zijn gelegen, en de binnengebieden, waar in sterke mate een sociaal domein wordt gesuggereerd: een domein met een grote mate van individualiteit, veiligheid en intimiteit in de directe omgeving van de woning.

Het verschil tussen de stadstraten en de binnengebieden is versterkt door voor de stadstraten niet alleen wat betreft bouwmassa maar ook wat betreft de architectonische uitwerking van de gevels een eenduidige verschijningsvorm van de bebouwing te realiseren, terwijl in de binnengebieden sprake is van een grote variatie aan bebouwingstypologie en architectonische uitwerking. De architectonische uniformiteit in het straatbeeld van de stadstraten werd onder andere bereikt door een voorgeschreven materiaalkeuze.[56]

Het onderscheid tussen het domein van de stadstraten en het domein van de binnengebieden is echter niet, zoals in de 19e-eeuwse experimenten, juridisch vastgelegd. In strikt formele zin zijn de binnengebieden dus openbaar gebied, net als de grote stadstraten, en dat wordt benadrukt doordat vier van de zeven doorgaande straten vanuit de stad naar de zee dwars door de superblokken, dus door de grote binnengebieden leiden.

Het effect is tweeledig, namelijk dat zowel het karakter van de binnengebieden als een overzichtelijk sociaal domein geweld wordt aangedaan, en dat de openbaarheid – en daarmee de toegankelijkheid – van de doorgaande routes vanuit de stad naar de zee wordt ondermijnd. Voor de bewoner van het binnengebied vormt het gebruik van de doorgaande route door het binnengebied als openbare straat een aantasting van de behoefte aan rust en veiligheid; voor de stadsbewoner vormt de route naar zee dwars door een binnengebied een ongewilde confrontatie met een intieme binnenwereld.

Het is hierdoor de vraag in hoeverre het nieuwe Poble Nou werkelijk een nieuwe schakel tussen de stad en de zee is, of eerder als een exclusieve enclave beschouwd moet worden. Deze vraag dringt zich des te meer op vanwege het feit dat het oorspronkelijke plan voor Poble Nou sterk gereduceerd is tot de huidige omvang. Aanvankelijk omvatte het totale Poble Nou-project namelijk veel meer bouwblokken, waarvan een aanzienlijk percentage als sociale woningbouw zou worden uitgevoerd. Deze aanpak werd nodig geacht om het gebied ook sociaal-cultureel te integreren en geaccepteerd te krijgen in de stad. Met de beperking tot alleen het Olympisch dorp zelf is in feite een exclusieve enclave[57] gecreëerd, omgeven door een gordel van vooralsnog onbestemde blokken en kavels.

Van de stad naar de zee: een nieuw parksysteem

Niet alleen door de symbiose met de Cinturon is getracht de zeefrontlocaties tot een belangrijk onderdeel van het netwerk van openbare ruimten te maken. Ook vanuit de interne structuur van de stad is een aantal projecten ontwikkeld dat het zeefront aan de stad moet verankeren. Deze projecten bestaan vooral uit de versterking van een aantal lange lijnen van de Ensanche. Enkele van deze lijnen die over een zeer breed profiel beschikken, zijn opnieuw ingericht als brede groene avenues, zoals de Passeig San Joan en de Carrer Prim (beide circa 80 meter breed).

Bij andere lijnen gaat het vooral om het herstel van de continuïteit van de lijn, die in het verleden onderbroken is geraakt door bijvoorbeeld spoorwegtracé of bebouwing. Een van de meest spectaculaire projecten in deze categorie wordt gevormd door de nieuwe brug over het spoorwegcomplex van het Sagrera-station, die de Carrer Felip II en daarmee het gehele stadsdeel San Andreu weer verbindt met het zeefront.

De aandacht voor de specifieke territoriale eigenschappen van de stad komt niet alleen tot


N
0
1 km

uitdrukking in de behandeling van hoogteverschillen langs het zeefront en de herwaardering van het op het oorspronkelijke krekenstelsel gebaseerde stratenpatroon, maar ook in de benadrukking van het reliëf en de stad en van de stadsranden op een grotere schaal. Daar waar het landschap manifest aanwezig is in de vorm van hoge bergtoppen of uitgestrekte watervlakten, en waar de stad het landschap productief gebruikt als oord van verpozing en vermaak, is een aantal nieuwe bakens verrezen, dat tegelijk uitdrukking geeft aan de relatie tussen stad en landschap en aan de verbondenheid van de stad met moderne communicatienetwerken: de telecommunicatietorens op de Montjuich en op de Tibidabo (beide bergen bieden uitgebreide vermaak- en sportfaciliteiten) en de hotel- en kantoortorens in Poble Nou, met het zeestrand als gloednieuwe voorziening van de stad. Met deze aanpak wordt Barcelona geprofileerd op de schaal van de gehele stad als een vormgegeven stadslandschap van de 21e eeuw, als antwoord op de vormeloosheid en het uiteenvallen van de 20-eeuwse stad.

5 Balans: de continuïteit van de ruimtelijke organisatie van de stad

In Barcelona is al in een vroeg stadium nadruk komen te liggen op de vorm en structuur van een aantal belangrijke openbare ruimten, die zowel voor een stedebouwkundige samenhang van de stad op zich als voor een samenhang van de stad met grootschalige netwerken van belang zijn.

In de 15e en 17e eeuw worden respectievelijk de Ramblas en het havenfront (Passeig de Colom) ontwikkeld als grote, op stedelijk niveau structurerende ruimten. Deze ingrepen, die de stad als geheel op het water oriënteren, waren in feite uniek in de context van het Middellandse-Zeegebied. De enige stad die op vergelijkbare wijze al in de 15e eeuw een grote stedelijke ruimte kent die de stad als geheel structureerde en tegelijk van belang was voor de verbinding van de stad met grootschalige netwerken, is Venetië. In deze stad is het Canal Grande het element dat een vergelijkbare rol speelt als de Ramblas in Barcelona.

De Ramblas en Passeig de Colom hebben een aantal opvallende eigenschappen.

Ten eerste is er de blijvende herkenbaarheid en benadrukking van de specifieke territoriale karakteristieken van deze ruimten: de richting en grilligheid van de kreken, met de Ramblas als meest in het oog springende overblijfsel, en het hoogteverschil van het stadsfront ten opzichte van het zeewaterpeil.[58]

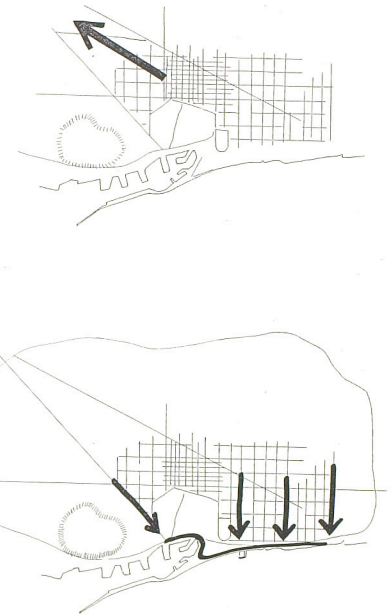
Ten tweede zijn zowel de ruimtelijke inrichting als het gebruik in sterke mate *onafhankelijk* van het gebruik en de verschijningsvorm van de bebouwing. Niet zozeer de bebouwing bepaalt de vorm en het gebruik van de stedelijke ruimte, maar eerder is het andersom: de verrezen bebouwing aan zowel Ramblas als Passeig de Colom is juist ontwikkeld vanwege de belangrijke betekenis van deze structurerende ruimten.

Ten derde is er sprake van een *veelsoortig gebruik* van deze ruimten: van meet af aan vormen ze de belangrijkste verkeersverbindingen van de stad, maar tegelijk zijn ze de belangrijkste verblijfsruimten en flaneer-esplanades van de stad.

Geheel anders dan bijvoorbeeld in Londen, wordt in het 19e-eeuwse Barcelona de openbare ruimte gekenmerkt door een sterke vervlechting van verschillende functies: met name de Ramblas en de Passeig de Colom vervullen tegelijkertijd de functies van technische infrastructuur, publiek domein en representatieve ruimte.

In de 19e eeuw vinden twee belangrijke stedebouwkundige ontwikkelingen plaats die van groot belang zijn geweest voor elke bewerking

De veranderde richting van de stedelijke ontwikkeling: voor (boven) en na (onder) 1980.



van het zeefront nadien: de uitbreiding van het havenfront met twee parken en het uitbreidingsplan van Cerdà, de Ensanche, dat op zijn beurt weer een bewerking is van de bijzondere topografie van het grondgebied. Met de twee parken aan weerszijden van het havenfront, de Montjuich en het Parc de la Ciutadella, werd het havenfront onderdeel van een aaneenschakeling van belangrijke openbare stedelijke ruimten. De ontwikkeling van de Ensanche betekende een potentiële uitbreiding van dit systeem van een reeks openbare ruimten langs de kustlijn, terwijl bovendien de oriëntatie van de stad op de zee, in de 15e eeuw geïntroduceerd met de aanleg van de Ramblas, een algemeen ordeningsprincipe werd dat vorm kreeg met de grote hoeveelheid oost-west georiënteerde straten.

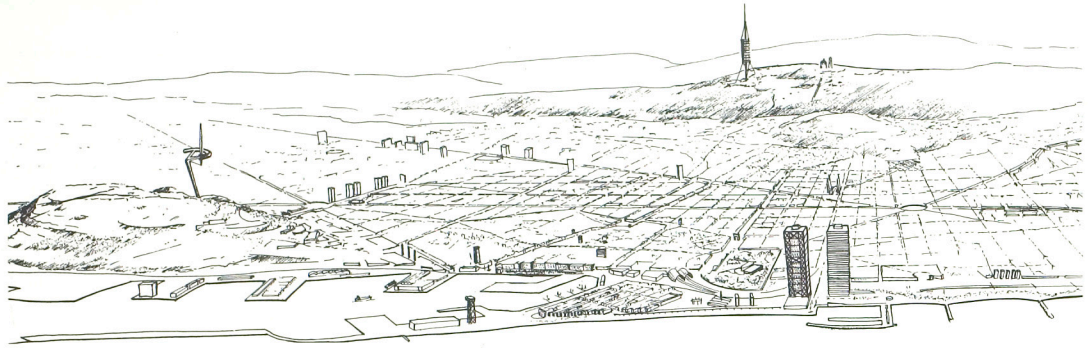
De volledige ontwikkeling van dit systeem is in eerste instantie gefrustreerd door twee factoren: ten eerste de autonomie van de haven, die aan het gezag van de gemeentelijke overheid was onttrokken en een geheel eigen beleid voerde; ten tweede de lange periode van de Francodictatuur, gedurende welke tijd de gemeentelijke overheid vrijwel geen stedebouwkundige sturingsmiddelen had. In die periode groeide het zwaartepunt van de stad in zuidwestelijke richting, van de haven en de zee af.

Naast de nadruk op de belangrijkste technische infrastructuur werd de rest van de openbare ruimte in de stad lange tijd sterk verwaarloosd. Door het ontbreken van een ontwikkeling van openbare ruimten als sociale ruimten, ontstond in Barcelona een tegenstelling tussen openbare ruimten, die van belang waren als onderdeel van belangrijke verkeers- en transportnetwerken, en openbare ruimten, die sterk verwaarloosd werden en, voor zover het ging om stadsdelen die gerealiseerd waren in de jaren vijftig en zestig, zelfs niet geplaveid waren.

Eind jaren zeventig was niet alleen het Franco-regime ten einde, maar diende ook de verplaatsing van de havenactiviteiten uit de oude haven zich aan. Eindelijk was hiermee de situatie bereikt dat de rode draad die in de 19e eeuw was afgebroken, weer opgepakt kon worden.

In de recente Barcelonese stadsontwerppraktijk valt een onderscheid te onderkennen tussen de nadruk op de hoofdbestanddelen van het netwerk van openbare ruimten en de verschillende wijken en stadsdelen die aan dit netwerk zijn gehecht maar tegelijk een min of meer besloten, autonoom karakter hebben. De grootste nadruk in de nieuwe stedebouwkundige aanpak sinds 1980 is komen te liggen op het ontwerp van de hoofdbestanddelen van het netwerk van openbare ruimten, in nauwe samenhang met de randen en aansluitingen van de meer autonome stadsdelen.

De aanpak van het gehele zeefront van de stad vormt daarvan een mooi voorbeeld. Het ontwerp van het zeefront werd bepaald door twee overwegingen: de betekenis van verschillende delen van het zeefront als strikt publiek domein, en de betekenis van deze delen voor aangrenzende stadsdelen die intern meer een



Panorama van Barcelona.

karakter van sociaal of privaat domein hebben. De gehele kustlijn en het deels daarmee samenvallende tracé van de autorondweg is daarmee het belangrijkste object van het stadsontwerp geworden. Met het nieuwe ontwerp voor het havenfront is alle aandacht uitgegaan naar het nader vormgeven van de combinatie van de territoriale eigenaardigheid van het 'balkon' aan de zee met de opgave de verkeersstroom van de Cinturon en andere functies van het openbaar gebied in één 'major work of urban engineering' te verwerken. De architectuur van de stad is hier in de eerste plaats de architectuur van het openbaar gebied, waarin een geheel nieuw stedelijk fenomeen als de Cinturon tot integraal onderdeel van het stadsweefsel is gemaakt.

Hiermee is het havenfront weer een plek met een grote mate van functionele complexiteit geworden: het combineert vooral de functies van het openbaar gebied als technische verkeersruimte en als publiek domein. Deze combinatie betreft overigens niet alleen het grondgebruik van de haven, maar ook het watergebruik. De Port Vell vervult niet alleen een functie als open watervlakte, maar ook als visserijhaven, passagiershaven en jachthaven,

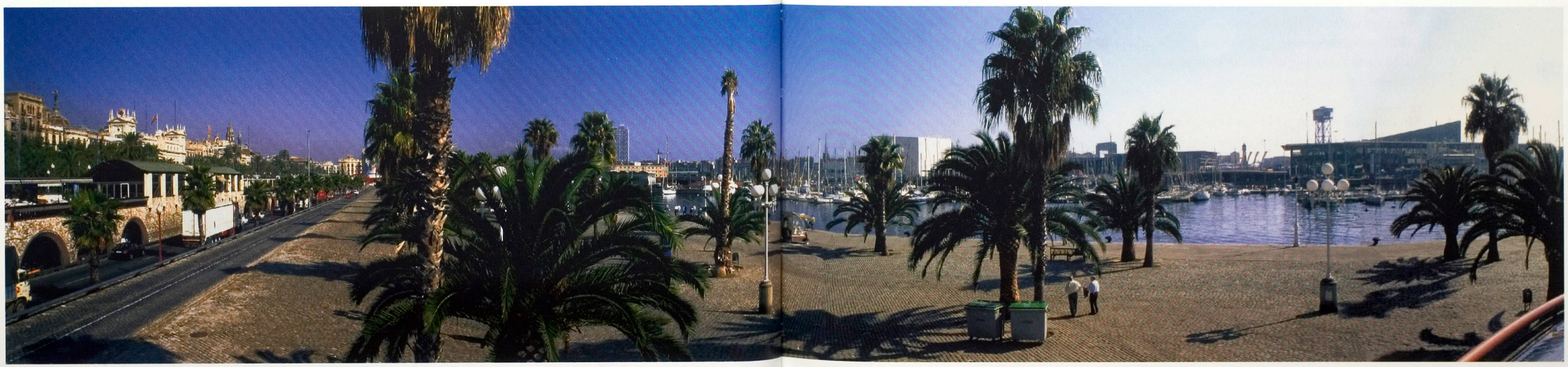
Passeig de Colom – Moll de la Fusta, situatie 1995.

en maakt nog steeds deel uit van het nog in bedrijf zijnde havencomplex van Barcelona.

De uitbouw van het Barcelonese waterfront met de randen van La Barceloneta en Poble Nou en de opwaardering van de oost-west-lijnen in de stad richting zee betekende uiteindelijk ook de realisatie van een grote ruimtelijke continuïteit van het waterfront.

Het gehele tracé van de ringweg schakelt verschillende stedelijke fragmenten aan elkaar: van zuid naar noord achtereenvolgens de pieren van de moderne haven, bij de Moll de la Fusta de oude binnenstad aan de ene kant en de getransformeerde pieren van de Port Vell aan de andere zijde, La Barceloneta en Poble Nou. Deze fragmenten zijn verschillend van karakter en het functioneren ervan is afhankelijk van verschillende condities. Zo heeft La Barceloneta nog steeds het karakter van een hechte sociale gemeenschap, die met eigen wijkorganisaties en woningbouwcorporaties vooral het interne herstructureringsproces begeleidt. De overlapping in het herontwerp van het netwerk van openbare ruimten en de herstructurering van La Barceloneta is vooral in de vormgeving van de randen van de wijk te vinden. Deze moeten zowel het openbare karakter van de havenkade en het strand ondersteunen, en tegelijk betekenis hebben voor La Barceloneta zelf. Ook in Poble Nou is gepoogd een onderscheid aan te brengen tussen de stedelijke openbaarheid van de randen die aan de doorgaande boulevards grenzen, en de meer besloten interne wereld achter deze randen, waar private opdrachtgevers een grotere vrijheid zouden kunnen krijgen voor het vormgeven van een 'sociaal domein'. Dit verschil tussen externe randen en interne binnenwereld is in Poble Nou wel aanwezig, maar onder één stedebouwkundige regie gebleven. Het stadsdeel is meer een theoretisch manifest geworden dan echt een product van een consequent verschil tussen aanpak van 'openbare' randen en 'sociale' binnenzijde.

De radicale ingrepen in de openbare ruimte in Barcelona berustten zowel in economisch als in cultureel opzicht op een brede consensus. In economisch opzicht waren deze ingrepen ook gericht op een versterking en uitbreiding van het economisch leven in de stad. Dat geldt voor de voltooiing van de ringweg, die een verbetering van de ontsluiting van het moderne haven-



gebied en het industriegebied Zona Franca betekent, maar ook voor de ontwikkeling van nieuwe bedrijvigheid langs het zeefront, dankzij de transformatie van het zeefront tot een langgerekt gebied voor uitgaan en strand- en badcultuur. In plaats van uit te wijken naar zeebadplaatsen elders in de regio, kunnen de Barcelonezen nu in eigen stad naar het strand. Wellicht kan Barcelona het meest geslaagde voorbeeld genoemd worden waar in nauwelijks tien jaar tijd een radicale omdraaiing van de oriëntatie van de stad heeft plaatsgevonden.

Drie principes zijn nu aan de orde gekomen die de grondslag vormen voor het stadsontwerp in Barcelona: *historische continuïteit*, waarin vooral de aandacht voor territoriale kenmerken een belangrijke rol speelt; *ruimtelijke continuïteit*, waarbij het havengebied onderdeel uitmaakt van verschillende ruimtelijke systemen tegelijk; en *functionele complexiteit*, waarbij het openbaar gebied verschillende functies tegelijk vervult. Wat dit laatste betreft is van belang dat de primaire functie niet de hoofdnadruk heeft gekregen in het ontwerp. Hiermee is de autonome status van de ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte benadrukt: een ruimtelijke kwaliteit die niet afhankelijk is van de primaire functie. Ook wanneer bijvoorbeeld door een oliecrisis autoverkeer onmogelijk wordt, zal de Moll de la Fusta nog steeds een prachtige en waardevolle openbare ruimte zijn.

In cultureel opzicht is het van belang dat de Barcelonese stadsontwerpcultuur deel uitmaakt van een brede culturele en politieke beweging die vanaf 1979 de belangrijke posities in de stedelijke politieke en culturele instellingen ononderbroken domineert. Deze verbondenheid is in de westerse 'postmoderne' wereld wellicht het meest bijzonder: terwijl overal elders de stedebouwkunde rond 1980 het zicht op haar eigen taken was kwijtgeraakt en haar geloofwaardigheid verloor, werd het 'urbanismo' in Barcelona, na lange tijd van voorbereiding in de jaren zestig en zeventig, een van de kernelementen van de hervormingspolitiek van het nieuwe gemeentebestuur.

Identiteit vormt ook in de stedebouwkundige praktijk van Barcelona van de jaren tachtig en negentig een centraal begrip. Het wordt vooral in verband gebracht met de territoriale, geomorfologische eigenschappen van het grondgebied, en met de vormgeving van het openbaar gebied. De identiteit van de stad is daardoor een identiteit die zich openstelt voor verschillende interpretaties en voor voortdurende verandering. In de jaren tachtig en negentig is een strijd ontstaan over de vraag wie zich de ware beschermer en erfgenaam van de identiteit van Barcelona mag noemen.[59] Aan de ene kant staan de conservatieven, die in de Catalaanse staat de scepter zwaaien. Zij wijzen op de sterke traditie van grote volksfeesten, die in diverse stadsdelen dagenlang het straatbeeld kunnen overheersen en door de conservatieve regering met subsidies ondersteund en gestimuleerd worden. Aan de andere kant staan de socialisten, die het gemeentebestuur in handen hebben. Zij wijzen op de rijkdom aan architectuur, die dankzij hun monumenten- en nieuwbouwpolitiek gehandhaafd en uitgebreid wordt. Beide interpretaties van de identiteit van deze stad hebben zich kunnen manifesteren en handhaven dankzij de helderheid en continuïteit van de openbare ruimte, die zowel ruimte biedt aan de rituele volksfeesten als een grote vrijheid toestaat aan een enorme verscheidenheid aan bouwstijlen. Het ontwerp van de stedelijke ruimte heeft hier niet één soort culturele identiteit geproduceerd, maar verschillende interpretaties van de identiteit van de stad, verschillende soorten identiteitsbesef mogelijk gemaakt.

Hoofdstuk 4

De Noord-Amerikaanse havenstad:

NEW YORK

een grenzeloos stadslandschap



New York, Manhattan gezien vanuit het zuiden, situatie 1950 (inzet) en 1987 (kleur). Aan de linkerzijde Battery Park City; aan de rechterzijde is Pier 17 van South Street Seaport te zien.

NEW YORK

1 De 'pure' moderniteit van de Amerikaanse stad: tussen culturele en economische principes

Een van de meest opvallende aspecten van havengebieden in Amerikaanse steden in vergelijking met Europese steden is de aanvankelijke afwezigheid van grote contrasten in ruimtelijke vorm en gebruik tussen het territorium van de havenactiviteiten en de rest van de stad. Zo verschillend en contrasterend als de havengebieden in de 19e-eeuwse Europese steden zijn ten opzichte van het bestaande stedelijk weefsel, zo gelijkmatig zijn de Amerikaanse havenfronten in de 19e eeuw verweven met de steden. Voor een belangrijk deel is dit veroorzaakt door de gelijktijdige uitleg van stad én haven in die periode, waarbij de Amerikaanse stad veelal niet de historische ballast van vestingwerken hoefde te overwinnen.

Maar belangrijker is de ontwikkeling van een principe van stadsplanning dat specifiek is voor de Amerikaanse maatschappij. De maatschappelijke grondslag van economische vrijheid en politieke gelijkheid kreeg een stedebouwkundige vertaling in de vorm van het grid-patroon in de Amerikaanse stadsplattegrond, dat in principe geen enkele afwijking tolereerde, ook niet als het grid-patroon op natuurlijke grenzen zoals waterkanten stuitte.

Hiermee is niet gezegd dat de op het grid-patroon gebaseerde stadsontwikkeling van meet af aan een vanzelfsprekende zaak was in de Amerikaanse stedebouwkunde. Integendeel, vanaf het moment dat het meest omvangrijke grid-plan van de 19e eeuw, het Commissioners Plan voor New York uit 1811, werd vastgesteld, is het voortdurend onderwerp van debat en kritiek geweest, en zijn er vele pogingen ondernomen het grid aan te vullen, te veranderen, te doorbreken of te ontmantelen. De positie van het waterfront, als een bijzondere zone van het grid, heeft in die ontwikkeling van debat en planvorming steeds een belangrijke rol ingenomen.

Een klassiek en hardnekkig beeld van de Verenigde Staten van Amerika bestaat eruit dat in deze maatschappij sprake zou zijn van een absolute overheersing van het individualisme, leidend tot nadruk op het particulier gewin, en een absolute afwezigheid van enige geschiedenis, althans van enige interesse voor geschiedenis.

De historicus J. Huizinga wees al in 1920, naar aanleiding van zijn persoonlijke indrukken opgedaan tijdens een reis naar Amerika, op de ontoereikendheid van dit klassieke beeld.[1] Weliswaar, stelt hij, is de wijze waarop individualisme en het verlangen naar een nieuwe toekomst in Amerika vorm krijgen nieuw, zoals álles in dit land nieuw is. Maar dat wil niet zeggen dat er alléén sprake is van individualisme en toekomstverlangen. Het nieuwe van Amerika is dat er een nieuwe *verhouding* ontwikkeld is tussen 'mens en menigte', tussen individuele en gemeenschappelijke belangen, en tussen toekomstverlangen en historisch bewustzijn.

Individualisme en het verlangen naar een nieuwe toekomst waren en zijn weliswaar de

primaire drijfveren van de meeste emigranten naar de Nieuwe Wereld.

In Amerika, als land van louter immigranten, ballingen en vreemdelingen, is de conditie van moderniteit het meest nadrukkelijk aanwezig. Een belangrijke rol speelt daarin de zee, als een factor die het onthechtingsproces bevordert. De stap om de oceaan over te steken werd overwegend ingegeven door de wens om er zelf beter van te worden, en radicaal te breken met de bestaande maatschappelijke context waarbinnen men geen mogelijkheden zag de kwaliteit van het eigen bestaan te verbeteren. Tot ver in de 20e eeuw vormde de reis per schip de enige wijze waarop deze stap gemaakt kon worden, en tegelijk een voorwaarde om des te meer ontvankelijk te worden voor een breuk met het verleden en een identificatie met de *nieuwe* wereld. Het belang van de louterende werking van een zeven of meer dagen durende zeereis is onlangs nog beschreven door Jonathan Raban, op zoek naar de wortels van de Amerikaanse mentaliteit.[2] Het dagenlange verblijf op de eindeloze watervlakte, tezamen met duizenden lotgenoten, stimuleerde de mentale onthechting van de wereld die men achterliet. Tegelijk prikkelde de leegheid van deze watervlakte de nieuwsgierigheid en het verlangen naar het nieuwe. En het contrast van het zien van de eerste contouren van New York met de eindeloze leegheid van de oceaan was altijd overdonderend en meeslepend, ongeacht of er sprake was van een flinke reeks wolkenkrabbers of niet.

Toch had deze menigte individualisten ook een gemeenschappelijk belang, namelijk het recht op *vrijheid* van economische, sociale en culturele ontplooiing van elk individu, dat alleen gegarandeerd kon worden door de principiële *gelijkheid* van elk individu wettelijk vast te leggen. Deze grondrechten van politieke gelijkheid en economische, sociale en culturele vrijheid vormen in feite de grondslag van de Amerikaanse maatschappij, neergelegd in de Declaration of Independence van 1776.[3]

Maar met het vaststellen van deze tweeeenheid van politieke gelijkheid en economische vrijheid is tegelijk de kwestie geïntroduceerd van de wijze waarop deze twee-eenheid nader wordt vormgegeven in de staatsrechtelijke organisatie van de maatschappij en in de ruimtelijke ordening van stad en land.

Het zoeken naar een evenwicht en vormgeving van de verhouding tussen politieke gelijkheid en economische, sociale en culturele vrijheid, ofwel tussen publiek belang en private belangen, zal als een rode draad door de geschiedenis van de Amerikaanse maatschappij én de Amerikaanse stedebouw blijken te lopen.

Vanaf de prille jaren van de Verenigde Staten als autonome natie, dus vanaf het eind van de 18e eeuw, vindt er een debat plaats over welke *mate* en welke *vorm* van verstedelijking in deze Nieuwe Wereld het meest wenselijk is.

Voor het debat over de wenselijke *mate* van verstedelijking is het van belang dat het imago van *Nieuw* en *Ongekende mogelijkheden* van meet af aan in de allereerste plaats betrekking had op het land zelf, dat wil zeggen het land dat als natuurlijk landschap volstrekt nieuwe vormen en dimensies had en een onuitputtelijke bron van vruchtbaarheid en grondstoffen leek te zijn. Het in stand houden en cultiveren van de landschappelijke kenmerken van het land, en het in harmonie leren leven met het natuurlijke landschap zijn steeds belangrijke overwegingen geweest in het debat over de verstedelijking. Het pleidooi tegen verstedelijking in de zin van de ontwikkeling van grote steden of stedelijke agglomeraties loopt als een rode draad door de geschiedenis van de Verenigde Staten. In hun boek *The Intellectual Versus the City* beschrijven Morton en Lucia White deze traditie vanaf Thomas Jefferson, die de ontwikkeling van grote steden als een onnodige aantasting en verwaarlozing van de natuurlijke rijkdom van het land beschouwde, tot en met Frank Lloyd Wright met zijn ontwerpen voor Broadacre City.[4]

Niet alleen de bewerking en exploitatie, maar vooral de *beleving* van het landschap heeft in deze traditie een grote nadruk gekregen, als grondslag voor een collectief Amerikaans, republikeins identiteitsbesef.[5]



Aankomst van immigranten in New York, ca. 1900. Gezicht vanaf Ellis Island op het Vrijheidsbeeld.

Toen in de loop van de 19e eeuw de groei van de grote steden niet meer te stuiten bleek te zijn, werd het vraagstuk opportuun hoe de inwoners van de grote steden deelgenoot gemaakt konden worden van de collectieve beleving van het Amerikaanse landschap. De ontwikkeling van parken en grootschalige parksystemen is vanaf het midden van de 19e eeuw een belangrijke factor geworden in het streven naar een collectieve Amerikaanse identiteit.

Naast dit vraagstuk over de mate van verstedelijking is ook de *vorm* van de verstedelijking voortdurend onderwerp van debat geweest. Hierbij blijkt het Amerikaanse republikanisme een dualisme voortgebracht te hebben: enerzijds de nadruk op de principiële politieke gelijkheid, waaruit een streven naar een nieuwe collectieve culturele identiteit voortkwam, en anderzijds het principe van vrijheid van economische, sociale en culturele ontplooiing.

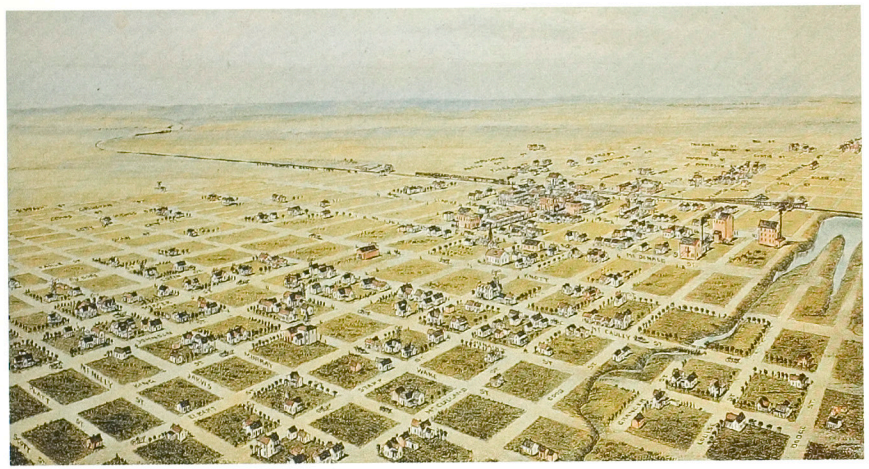
Uit dit dualisme zijn twee verschillende stedebouwkundige benaderingswijzen voortgekomen: één die de nadruk legt op de vormgeving van de stad als een cultureel monument van de nieuwe republikeinse maatschappij, en één die de nadruk legt op een stedebouwkundige layout die optimale mogelijkheden biedt voor de ontplooiing van het particulier initiatief.

De eerste benadering heeft aan het eind van de 18e eeuw een belangrijk manifest gekregen met het ontwerp van Pierre Charles L'Enfant en Andrew Ellicot voor Washington uit 1792. Washington zou als nieuwe hoofdstad van de jonge republiek een symbool en voorbeeld moeten worden van de nieuwe republikeinse identiteit van het land, waarbij L'Enfant en Ellicot een classicistisch Europees repertoire van grootse boulevards en monumentale bebouwing inzetten. Behoudens enkele elementaire uitgangspunten van het plan, zoals de centrale positie van het Capitool en enkele grote boulevards, is Washington niet die monumentale stad geworden die L'Enfant voor ogen stond. Het daarvoor noodzakelijke politieke en culturele draagvlak ontbrak eenvoudig.[6]

Ruim een eeuw later zou Daniel Burnham een soortgelijke poging wagen met zijn ontwerp voor Chicago (in samenwerking met Edward Bennett), dat een 'Paris by the lake' moest worden, waarbij de architectuur van de bebouwing ten dienste moest staan aan het gewenste monumentale beeld van de boulevards, avenues en pleinen.[7] Ook van dit plan van Burnham is slechts een onderdeel, met name de Lakefront Boulevard, uitgevoerd.

De stedebouwkundige benadering die een nadruk legde op het principe van optimale ontplooiing van het private initiatief kreeg in 1811 een spectaculair manifest in de vorm van het Commissioners Plan voor New York. Nooit eerder was voor zo'n groot grondgebied van maar liefst 35 vierkante kilometer een volstrekt uniform grid-patroon ontwikkeld zoals in dit plan.

De uniformiteit en continuïteit van het stratenpatroon garandeerde in principe een gelijke behandeling van de openbare ruimten door de overheid en een gelijke toegankelijkheid van



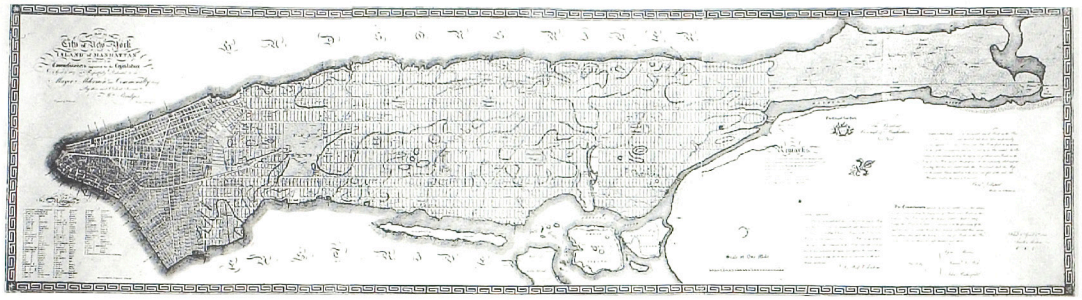
De Amerikaanse grid-stad: centrumloos en grenzeloos. Vogelvluchtperspectief Quanah, Texas. Lithografie van Thaddeus M. Fowler, 1890.

Onder: Plattegrond van New York en omgeving, 1776, B. Ratzer. Fragment.

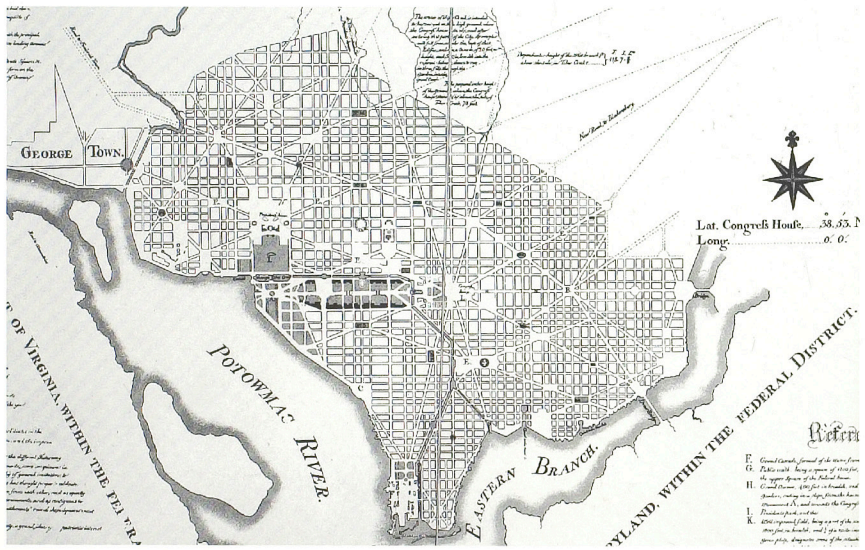


New York, plattegrond 1865. G.W. Colton.





Commissioners Plan voor New York, 1811.



Plan voor Washington, Pierre Charles L'Enfant, 1791.

alle delen van de stad voor alle burgers. De aanvankelijke afwezigheid van enigerlei beperking binnen de grenzen van de bouwkavels garandeerde maximale economische ontplooiing van het particulier initiatief.

De secretaris van de Commissioners benadrukte in een toelichting dat de belangrijkste verdienste van het plan was 'to afford facilities for buying, selling, and improving real estate on New York Island'.[8]

De strijd tussen een stedebouw gebaseerd op een gewenste culturele identiteit en een stedebouw gebaseerd op maximale economische vrijheid, werd in de 19e eeuw in eerste instantie beslecht in het voordeel van de laatste benadering. De steden groeiden spectaculair in weerwil van de pleidooien voor harmonie met de natuur. En New York werd het toonaangevend voorbeeld, niet L'Enfant's Washington.

Toch bleven de culturele stromingen die streefden naar een sterke band met het landschap als grondslag voor een collectief republikeins bewustzijn, en naar een nauwere en meer monumentale samenhang tussen architectuur en stedebouw, hardnekkig aanwezig in

de Amerikaanse stedebouwkundige traditie. Deze zouden voor een groot deel bijdragen aan een nadere uitwerking en differentiatie van de grid-steden, waarbij met name de positie van de waterfronten in het geding is.

Het waterfront is in de verschillende periodes bij uitstek een strijdveld van verschillende opvattingen en benaderingen geweest. Enerzijds is het van meet af aan een bron van economische ontwikkeling, van handel en transport; anderzijds is het waterfront ook van meet af aan de direct zichtbare symbiose van stad en ongerept landschap, in de vorm van de watervlakte.

Tegelijk hangt de betekenis van het waterfront samen met de betekenis van 'frontierland' in het Amerikaanse zelfbeeld.[9] De wordingsgeschiedenis van het land is een geschiedenis van het voortdurend overschrijden van grenzen; 'frontierland' is het grondgebied waar degenen vertoeven die tot het uiterste zijn gegaan, en daarmee de meest waarachtige Amerikaanse mentaliteit hebben getoond. 'Frontierland' is een van de fundamentele typisch Amerikaanse mythen geworden, een metafoor voor de oneindigheid van nieuwe mogelijkheden, nieuwe ontdekkingen. Het water*front* is in feite een typisch Amerikaans begrip, de meest herkenbare en bovendien tijdloze representant van 'frontierland', de mythische vertegenwoordiger van precies de grens van het reeds veroverde, in cultuur gebrachte land (de stad) en de onmetelijkheid en grenzeloosheid van de wereld die nog ontdekt en veroverd kán worden (het water, de zee). Deze mythe heeft zowel een collectivistische variant ('frontierland' als de grens van de nieuwe Amerikaanse maatschappij) als een individualistische variant ('frontierland' als de mogelijkheid om de grens van de eigen, individuele mogelijkheden te overschrijden). Daarmee heeft het *waterfront* al vanaf de 19e eeuw een belangrijke betekenis gekregen in zowel de publieke als de private variant van de Amerikaanse stedebouwkunde.

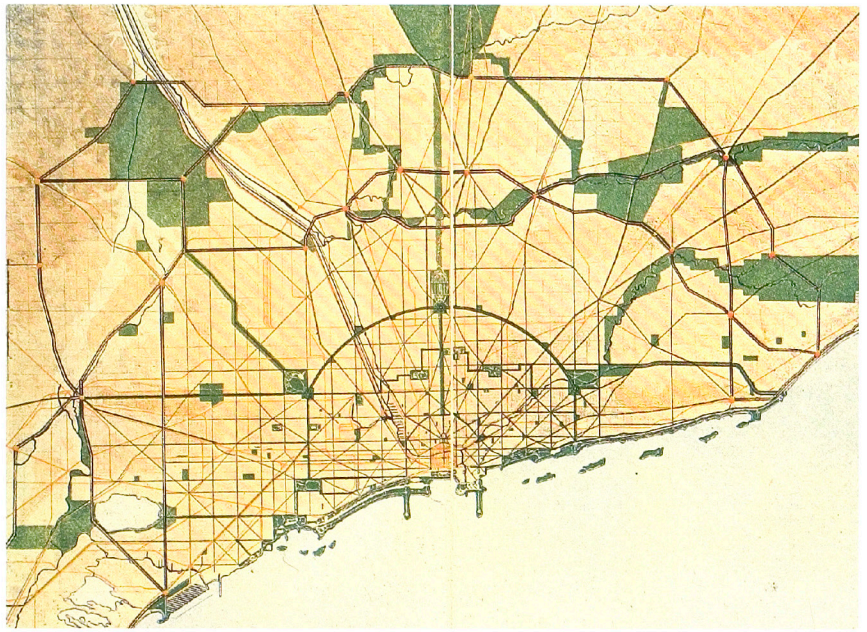
2 De moderniteit van de havenstad: Het havengebied van neutrale naar marginale zone

Kenmerkend voor de Amerikaanse grid-stad is de aanvankelijke afwezigheid van enige hiërarchie in het netwerk van openbare ruimten, waarin elke straat in potentie op elk schaalniveau een rol speelde. Elk kavel werd via de openbare straat niet alleen direct voor de buurt maar ook voor de gehele stad, de regio, de wereld zelfs, ontsloten. De straten en avenues waren in principe immers onbegrensd. Natuurlijke grenzen als heuvels, dalen, rivierlopen werden eenvoudig door het grid bedekt, eventueel na ontmanteling, zoals het afgraven van heuveltoppen. Ook de oeverlijnen werden niet als harde grens beschouwd.

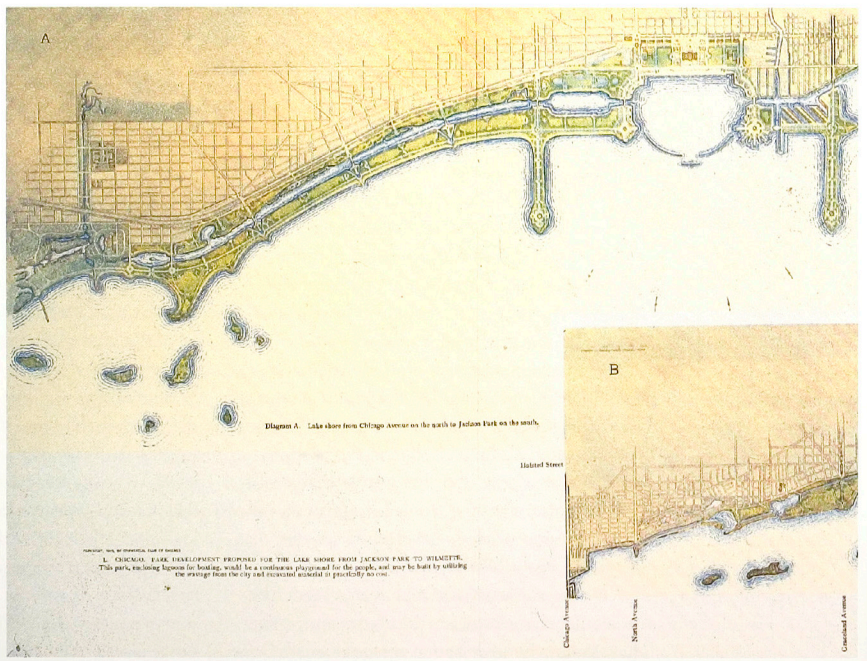
De meeste Amerikaanse havengebieden bestaan uit een reeks pieren die als een kam-structuur loodrecht op de kaden zijn gesitueerd. Deze kamstructuur van de pieren betekende dat het grid van het stratenpatroon als het ware in het water doorliep en ook in het water uitbreidbaar was. Deze verwevenheid van haven en stratenpatroon nam verschillende gedaanten aan.

Philadelphia, in 1682 gesticht als hoofdstad van de nieuwe kolonie Pennsylvania van William Penn, was een der eerste havensteden die de toon zette met de aanleg van zo'n pier in 1685. In eerste instantie lagen hieraan praktische overwegingen ten grondslag: een dergelijke houten steiger was relatief simpel en goedkoop, vergeleken met de complexiteit en hoge kosten van de aanleg van een kade langs de rivier. Voor de private scheepvaartondernemer was een pier een eenvoudig te realiseren en bovenal een overzichtelijk te beheren element

Plan voor Chicago, Daniel Burnham en Edward H. Bennett, 1908.



Plan voor Chicago, waterfront, Daniël Burnham en Edward H. Bennett, 1908.





New York, Lower Manhattan: wolkenkrabbers als teken van centraliteit. Schoolplaat, ca. 1930.



De verschuivende oeverlijn van Manhattan, 1650-1980.

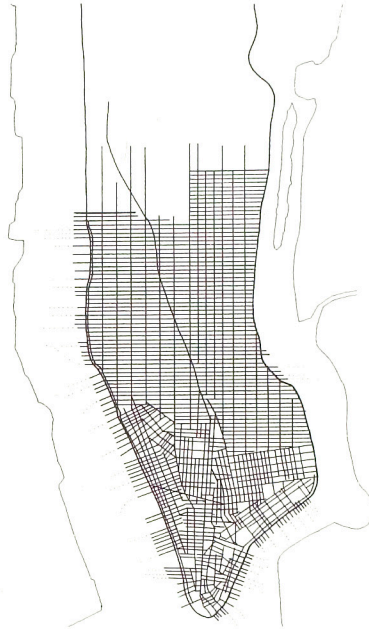
dat zich duidelijk onderscheidde van de openbaarheid van de rivieroever. Het principe kreeg massaal navolging: honderd jaar later staken in Philadelphia zesenzestig pieren vanaf de oever de rivier in, terwijl ook andere havensteden als New York, Boston, San Francisco, enzovoort, dit haventype ontwikkelden.

Weliswaar verliep dit proces niet altijd even vanzelfsprekend als het achteraf wellicht lijkt. In New York werden bijvoorbeeld in de loop van de 19e eeuw voorstellen uitgewerkt voor de aanleg van dokken, ontleend aan de Engelse havensteden.[10] Het principe van de pieren won het echter vanwege efficiency, snelle en goedkope realisering en vooral flexibiliteit. De aanleg van een reeks dokken langs de waterkant zou een harde scheidslijn en rand van de stad tot resultaat hebben gehad.

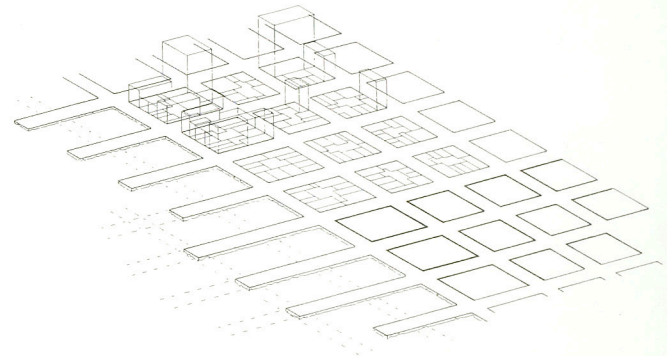
In New York waren de oost-west-straten van het grid van Manhattan ontworpen als verbindingen tussen beide oevers van het schiereiland: de ontwerpers van het grid voorzagen een



New York, West Street. Getekend door A.R. Waud voor *Harpers Weekly*, september 1869.



Het grid: centrumloos en grenzeloos.
De havenzone vormt een voortzetting van het grid in het water.



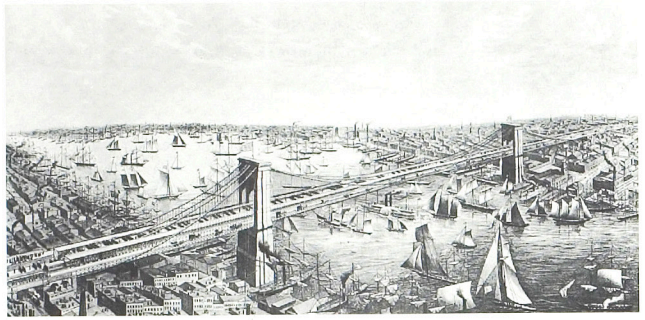
intensief verkeer tussen beide waterkanten, hetgeen de reden was voor een grote frequentie van de oost-west-straten. Deze infrastructuur van straten ging bijna vanzelf over in die van de rivier, met name daar waar sprake was van veerpontverbindingen met New Jersey, Queens of Brooklyn. Manhattan telde in 1900 circa 25 van dergelijke veerverbindingen.

Op diverse plekken groeiden de havensteden letterlijk via de pieren het water in. In Boston werd eind 18e eeuw de bebouwing langs een van de hoofdstraten voortgezet op de aansluitende pier, die daartoe tot strekdam was getransformeerd. Pieren werden veranderd in dammen, het water tussen deze dammen werd gedempt (veelal met van afgegraven heuveltoppen afkomstige grond) waardoor de oever opschoof en nieuwe pieren nog verder het water in konden worden gelegd, reikend naar dieper vaarwater. Door dit proces van 'landfill' schoof de oeverlijn in steden als New York, Boston en San Francisco herhaaldelijk op waardoor deze steden aanzienlijke uitbreidingen van hun grondgebied konden realiseren.

Deze verwevenheid van stad en haven is als het ware het omgekeerde, een negatief van de verwevenheid die in de 16e en 17e eeuw in Hollandse en omringende steden ontstaan was, waar het netwerk van waterwegen tot diep in de stad was doorgedrongen. In plaats daarvan was in de Amerikaanse havensteden sprake van netwerken van openbare straten die diep het water in waren gedrongen.

In dit ontwikkelingsproces waren het in eerste instantie de straten langs de havenkaden die het centrum van het openbare stadsleven vormden: daar stapten de immigranten aan wal en werden goederen overgeslagen, daar werd de eerste bebouwing gerealiseerd. In Philadelphia was het in het begin van de 19e eeuw Frontstreet die deze rol vervulde, in New York was dat South Street. Het gebruik van deze kaden en ook van de pieren was zeer divers: zij vormden niet alleen een

Brooklyn Bridge.
Lithografie 1883.



wereld van verkeer en bedrijvigheid, maar ook van vertier, vermaak en voorzieningen.

Op of grenzend aan deze havenkaden werden in de 19e eeuw in vrijwel alle Amerikaanse havensteden de belangrijkste 'public markets' gevestigd, waar boeren, vissers en kleine producenten hun producten te koop konden aanbieden zonder tussenkomst van een tussenhandel. Tot ver in de 20e eeuw bleven in tal van steden deze public markets niet alleen belangrijke voorzieningen voor het dagelijks levensonderhoud voor een groot deel van de stedelijke bevolking, maar ook, blijkens de studie van Philip Langdon, 'organizers of urban community'.[11] Deze belangrijke betekenis van het havenfront als marktplaats is een typische eigenschap van de Amerikaanse havenstad, die lange tijd is gehandhaafd: South Street Market in New York functioneerde tot 1980, Faneuil Hall in Boston tot 1972, terwijl Broadway Market in Baltimore en Pike Place Market in Seattle tot op de dag van vandaag nog steeds functioneren.

Daarnaast ontstonden in een stad als New York in de loop van de 19e eeuw verschillende 'recreation piers', pieren met zwembaden of een ziekenhuis met een drijvend zonnedek. De combinatie van de havenwereld met het stadsleven werd beschouwd als een fascinerende en tegelijk heilzame attractie.

Aanvankelijk was er geen sprake van een specifiek stedebouwkundig concept voor de waterkant van de Amerikaanse havenstad. Dankzij de algemene neutraliteit van het stedebouwkundig concept van het grid kon er aan de waterkant een enorme diversiteit ontstaan, zowel op het gebied van bebouwingsvormen als op het gebied van het gebruik, met veerdiensten, markten en recreatiepieren.

Met dit alles krijgen we een beeld van het Amerikaanse havenfront dat zowel *ruimtelijk* moeiteloos aansloot op de typische structuur van de Amerikaanse grid-stad, als qua *gebruik* een vanzelfsprekend onderdeel vormde van het openbare stadsleven.

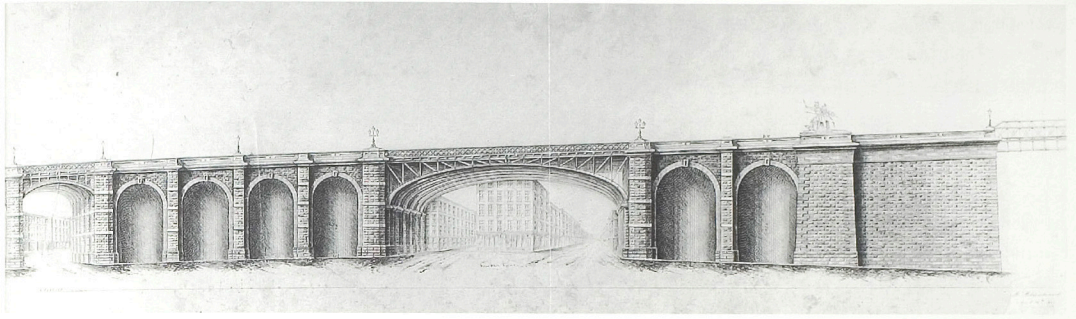
EEN VERZOENING TUSSEN STAD EN LANDSCHAP

De havenzone als informeel centrum van de Amerikaanse havensteden kon vooral tot ontwikkeling komen dankzij de neutraliteit en uniformiteit van het grid van het stratenpatroon.

Toch vinden al in de loop van de 19e eeuw ruimtelijke ontwikkelingen plaats die de neutraliteit en uniformiteit van het grid aantasten en die vormen van hiërarchie en centraliteit in de ruimtelijke structuur van de stad introduceerden, met belangrijke gevolgen voor de positie en betekenis van de waterkanten van de steden.

Ten eerste bleek in de grid-patronen, ondanks de schijnbare ontkenning van historische structuren, wel degelijk sprake te zijn van taaie historische elementen die in de steden een bijzondere betekenis kregen.

Ten tweede vormde de aanleg van nieuwe



Brooklyn Bridge.
De opritten als bouwwerken aan het stratenpatroon.

voorzieningen in de infrastructuur, met name spoorwegstations en oeververbindingen, belangrijke impulsen voor bepaalde locaties en routes in de stad die een bijzondere positie in de stedelijke context verkregen.

En ten derde is er vanaf het midden van de 19e eeuw sprake van bewuste pogingen om in de steden grootschalige structurerende elementen te ontwikkelen door middel van het ontwerp van parksystemen.

Oude netwerken

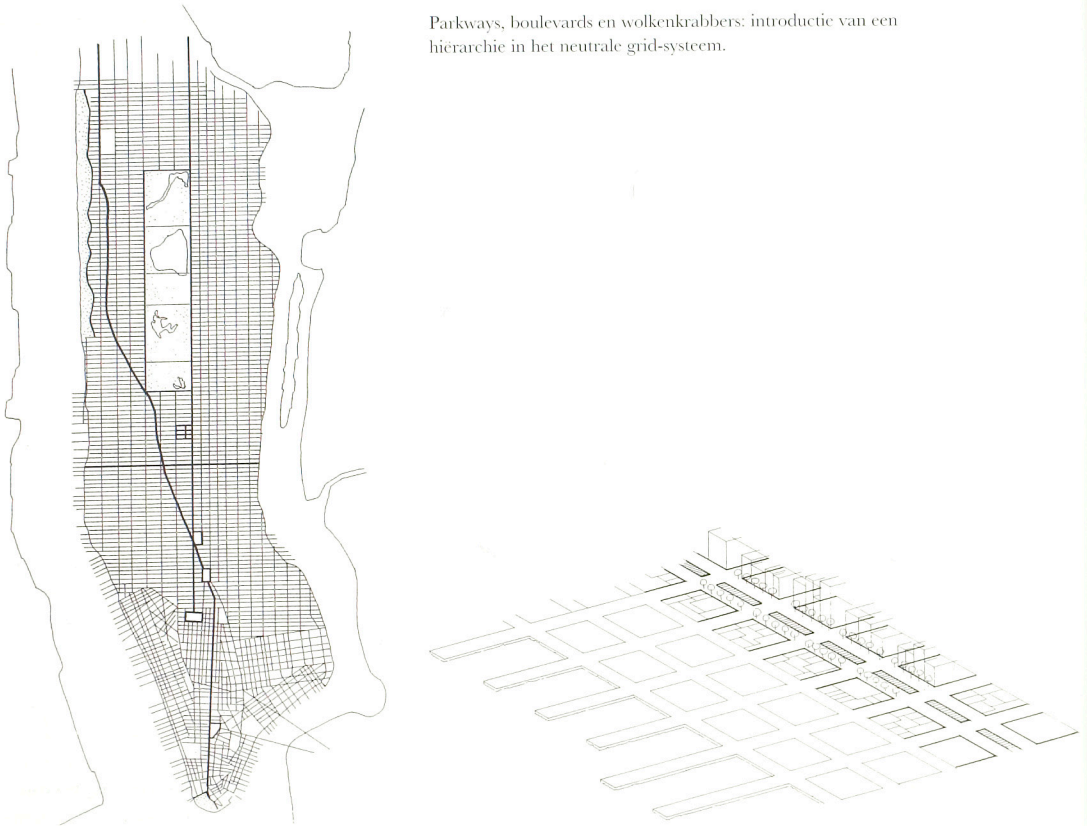
In een stad als New York zijn een aantal boulevards en pleinen een bijzondere rol gaan spelen in het stadsleven door het feit dat ze aansloten of voortbouwden op reeds bestaande, historisch gegroeide vormen en structuren: Fifth Avenue, Washington Square, Broadway.

Washington Square was een voornaam vormgegeven overgang van de oude naar de nieuwe stad, op het snijpunt van een aantal bestaande grid-patronen en het nieuwe grid. Fifth Avenue was de centrale avenue van Manhattan, die precies op het middelpunt van Washington Square uitkomt. Hier, aan Washington Square en Fifth Avenue, vestigden zich de voornaamste families, luxe winkels en etablissementen.

En dan Broadway, de spil waar alle facetten van het stadsleven lijken samen te komen. Het huidige Broadway heette op het moment dat het grid-plan voor Manhattan werd ontworpen in 1811 grotendeels Bloomingdale Road, en was een landweg met boerderijen, varkensfokkerijen en herbergen. Terwijl het grid-plan stukje bij beetje volgebouwd werd, vormde deze weg de enige lijn die niet alleen diagonaal over het schiereiland als verkeersweg dienst bleef doen, maar ook al aan beide zijden door bebouwing werd geflankeerd. De bestaande landelijke en agrarische functies voegden zich in de nieuwe stedelijke context: boerderijen werden confectiebedrijven, herbergen werden hotels en theaters.

Naarmate het grid-patroon in de loop van de 19e eeuw volgebouwd werd, nam de publieke waardering toe voor het afwijkende karakter van deze Bloomingdale Road, die inmiddels was aangesloten op het oorspronkelijke Broadway en eind 19e eeuw in zijn geheel die naam had gekregen. Het orthogonale patroon van straten en avenues werd in brede kring als eentonig en zonder allure ervaren. Het handhaven, doortrekken en op sommige plaatsen ook verbreden van Broadway was niet in de laatste plaats een gevolg van de kritiek op het grid en van de waardering die de afwijkende maten, richting en profielen Broadway ten deel vielen. Zo werd Broadway de eerste centrale boulevard van New York, en zo werd het noordelijk deel (boven 42nd Street) aanvankelijk ook genoemd: Grand Boulevard.

Juist deze kapitale afwijking van het grid zou zich als spil van het stadsleven ontwikkelen en een archetype van de openbare ruimte van de moderne stad worden: plaats biedend aan het hele ingewikkelde scala van het moderne



Parkways, boulevards en wolkenkrabbers: introductie van een hiërarchie in het neutrale grid-systeem.

stadsleven. Broadway werd bij uitstek het toneel van de 'delirious experience', maar tegelijk een manifestatie van de 'longue durée'. Broadway werd niet alleen een centrum van New York, maar 'the heart of the world.'[12]

Nieuwe infrastructuren

De haven vormde wel een belangrijke maar niet de enige grootschalige infrastructuur van de 19e-eeuwse Amerikaanse stad. De aanleg van spoorwegstations en oeververbindingen leidde er eveneens toe dat locaties en routes die op deze nieuwe voorzieningen aansloten een bijzondere positie kregen op de stadskaart. De aanleg van het Grand Central Station in New York verschafte met name 42nd Street een centrale positie, die versterkt werd door deze straat te voorzien van een breder profiel, waardoor zij tevens een van de belangrijkste verbindingsstraten tussen beide havenoevers werd, tussen East River en Hudson River. En daar waar deze 42nd Street de reeds genoemde Broadway kruist, ontstond bij uitstek een plek die de betekenis heeft gekregen van hét centrum van de stad, maar nooit als zodanig is gepland: Times Square.

De eerste grote oeververbinding tussen Manhattan en Brooklyn, de Brooklyn Bridge, verschafte niet alleen de betreffende aanvoerroutes een belangrijke status op de stadsplattegrond,



Central Park, luchtfoto 1946.

maar legde door de architectonische monumentaliteit als bouwwerk, als een centrale icoon van de stad, sterke nadruk op de centrale betekenis van de East River en de aangrenzende havenkades en stadsdelen van Manhattan en Brooklyn.

Opvallend aan deze 19e-eeuwse infrastructurele ingrepen is, dat ondanks de enorme schaal van deze nieuwe fenomenen, zij evenals het systeem van havenfronten direct aansloten op het netwerk van het grid-patroon. Waar een element als de Brooklyn Bridge, met een 40 meter hoge overspanning om schepen vrij doorgang te kunnen verlenen, lange viaducten nodig had die over bestaande straten heen liepen, werd extra aandacht besteed aan de vormgeving van de combinatie van de opritten van deze viaducten met het bestaande stratenpatroon. Het grid-patroon werd zoveel mogelijk gerespecteerd en gehandhaafd.

Parksystemen als dragers van een collectieve republikeinse identiteit

Kregen historische elementen als Broadway en infrastructurele elementen als Grand Central en Brooklyn Bridge aanvankelijk vooral 'spontaan' een speciale betekenis in de Amerikaanse stad, vanaf het midden van de 19e eeuw ontstaat een stedebouwkundige cultuur die ernaar streeft bewust, planmatig een nieuwe ordening, structuur en hiërarchie in de steden aan te brengen door middel van de introductie van parksystemen.

In het Commissioners Plan van 1811 stond de ontwikkeling van het particulier initiatief nog centraal en werd de structuur en inrichting van het stratennetwerk bepaald door rationele motieven als ontsluiting, toegankelijkheid en doorstroming van het verkeer. New York diende in de visie van de Commissioners in de eerste plaats als een zeehaven ontwikkeld te worden, hetgeen een dicht en ononderbroken netwerk van oost-west-verbindingen tussen beide havenfronten van het eiland vereiste, waarin geen plaats was voor afwijkingen.

Het feit dat de havenkade van meet af aan ook al een functie vervulde als recreatieve voorziening, waar sprake was van vrij uitzicht over de rivier, werd door de Commissioners in 1811 aangevoerd als een belangrijk argument om de afwezigheid van grote open ruimten in het grid-plan te motiveren.[13]

In het Amerika van de tweede helft van de 19e eeuw werd de behoefte geformuleerd aan de stedelijke ruimten die in staat zouden zijn een centrale rol te spelen in het collectieve stadsleven, als dragers van een nieuwe collectieve identiteit. De steden werden gekenmerkt door een snel groeiende bevolking met een ongekende diversiteit: afkomstig uit uiteenlopende hoeken van de wereld, elk met eigen sociale en

culturele kenmerken. Daarnaast woedde in de jaren zestig de Burgeroorlog, die weliswaar in 1865 militair en politiek beëindigd was, maar mentaal bleef doorwoekeren.

In deze situatie kwam het fenomeen van het stadspark in het middelpunt van het debat over de stedelijke ontwikkeling te staan. Landschapsontwerpers als Andrew Jackson Downing, Frederick Law Olmsted en Calvert Vaux trokken de aandacht, niet alleen vanwege hun kwaliteiten als ontwerpers, maar ook vanwege hun uitgesproken denkbeelden over de betekenis van het stadspark voor de ontwikkeling van een collectieve republikeinse identiteit.[14] Zij sloten daarmee aan bij de reeds eerder genoemde Amerikaanse traditie om vooral de beleving van het landschap te beschouwen als essentiële factor in de ontwikkeling van een collectief, republikeins identiteitsbesef. Nu met de massale groei van de grote steden duidelijk werd dat miljoenen Amerikanen dit landschap niet meer direct konden waarnemen, groeide het pleidooi voor de *introductie van het landschap in de stad*.

Downing is de ideologische peetvader van het concept van openbare voorzieningen en vooral van het park als centrum van republikeins bewustzijn: 'Open wide, therefore, the doors of your libraries and picture galleries, all ye true republicans! Build halls where knowledge shall be freely diffused among men, and not shut up within the narrow walls of narrower institutions. Plan spacious parks in your cities, and unloose their gates as wide as the gates of morning to the people.'[15]

Was Downing de grondlegger van de nieuwe parkideologie, zijn leerling Olmsted en zijn compagnon Vaux werden de belangrijkste uitvoerders van het concept van het nieuwe stadspark. De aanzet hiertoe vormde de aanleg van Central Park. Jarenlang had Downing gehamerd op de aanleg van een groot stadspark in New York. Pas na zijn dood in 1852 werd zijn voorstel door het stadsbestuur overgenomen en werd de opdracht voor het ontwerp verleend aan Olmsted en Vaux.[16]

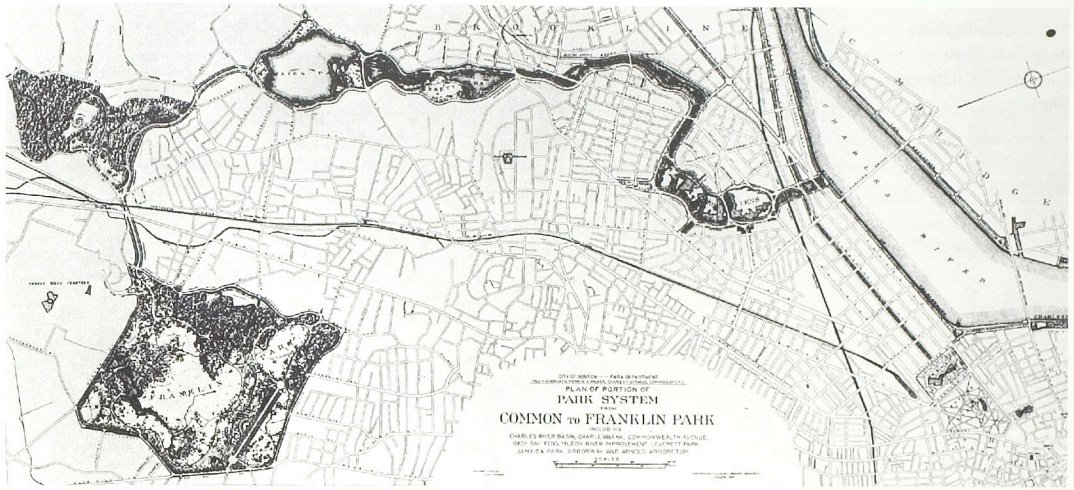
Ook voor Olmsted was het doel van het park 'een bijdrage aan een waarlijk republikeinse maatschappij' te leveren. Dat kon in zijn visie gebeuren doordat het park datgene zou vertegenwoordigen wat de Amerikanen gemeenschappelijk hadden: het Amerikaanse landschap – 'The park must be the country in the city'.[17]

Olmsted en Vaux ontwierpen Central Park als een naturalistisch landschapspark, gebruik makend van de ontwerpmiddelen uit de traditie van het Engelse geënsceneerde landschapspark: elegante zwierige paden, niveauverschillen, bosschages die perspectivisch diepte suggereren, waterpartijen, verrassende uitzichten. Wie over de paden van Central Park wandelt, maakt kennis met het spectrum van het Amerikaanse landschap, met 'the beauty of the fields, the prairie, of the pastures and the still waters'.[18]

Het gigantische park betekende een forse inbreuk op de continuïteit van het stratenplan. Via een viertal verdiepte passages door het park werd echter het stratennetwerk toch dwars door het park heen doorgetrokken zonder dat dit ten koste ging van de visuele continuïteit van het groene parklandschap.

Met Central Park kreeg New York er niet alleen een voorziening van formaat bij van 800 bij 4000 meter, maar ook een structurerend element op de schaal van de stad als geheel. Het park trok rust en ontspanning zoekende mensen aan, maar ook onroerend-goed-initiatieven: het park werkte als een magneet op ontwikkelaars van luxe appartementgebouwen, kantoren en hotels. Central Park werd niet alleen een park maar ook een centrum.

In de daaropvolgende jaren zou dit aspect, het inzetten van het parkontwerp als structurerend element in de stad, verder worden uitgewerkt. Het ontwerp van Olmsted en Vaux voor Prospect Park in Brooklyn ging vergezeld van voorstellen voor een stelsel van 'parkways', die het park als geënsceneerd landschap zou verbinden met de verder weg gelegen stadsdelen. De nabijheid van het park moest in elk deel van de stad zichtbaar zijn.

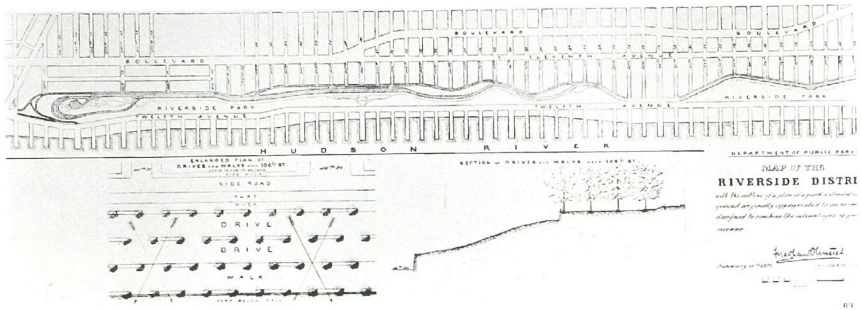


Boston, Park System. Ontwerp F.L. Olmsted, 1885.

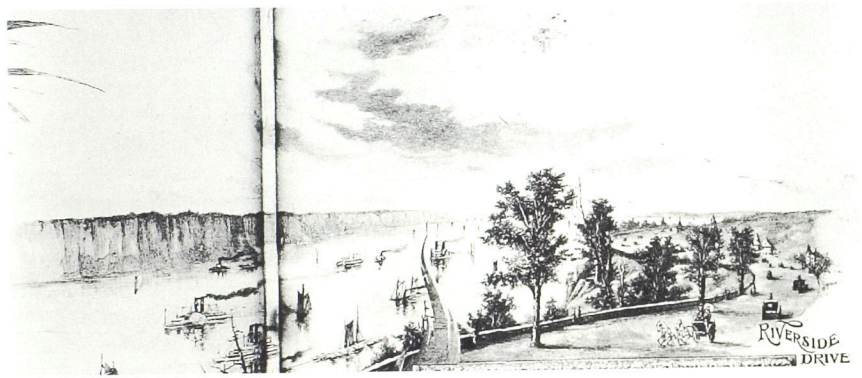
Dit concept is het meest consequent uitgewerkt en uitgevoerd in het Boston Park System, gerealiseerd in de laatste jaren van de 19e eeuw. Gebruik makend van de aanwezigheid van verschillende poelen en moerassen ontwierpen Olmsted en Vaux hier een gedifferentieerd stelsel van afzonderlijke parken, die onderling met parkways zijn verbonden. Het gehele stelsel, dat zich door de verschillende grid-patronen van de stad slingert, komt uiteindelijk via een statige Commonwealth Avenue uit op de Commonwealth, de tot stadspark getransformeerde centrale weidegronden van de stad. Het Park System werd een stelsel dat met de afzonderlijke parken aan diverse stadsdelen van Boston een eigen identiteit verschafte, maar tegelijk als één stelsel de gehele stad van een centrale, collectieve structuur voorzag.

De voor ons verhaal belangrijkste 'verdienste' van Olmsted en Vaux is hun 'ontdekking' van de waterkant van de Amerikaanse havens en riviersteden als een vanzelfsprekende structuur die met een landschapsarchitectonische bewerking bij uitstek onderdeel van een parkenstelsel in de stad zou kunnen worden. In 1875 kregen zij in New York de kans dit concept te demonstreren met een prototype in de vorm van een ontwerp voor een deel van de Hudson-oever van Manhattan, tussen 83rd en 140th Street. Hier ontwierpen zij Riverside Park, bedoeld als aanzet voor een gelijksoortige behandeling van de oevers van geheel Upper Manhattan en de Bronx. De aanwezigheid van de uitgestrektheid van het water was niet alleen van betekenis als een fenomenaal landschappelijk gegeven dat als een continu element de Riverside Drives rondom de stad zou kenmerken. In het concept van republikeinse bewustwording waren juist de oever en het water een belangrijk gegeven vanwege hun betekenis als de collectieve plek van aankomst van de immigranten in het Nieuwe Land. Hun ontwerp voor de rivieroevers van New York zou een stelsel opleveren, 'with a view to utilize, in the greatest degree practicable, the advantages offered by the territory, *as a whole*'.[19]

Het ontwerp voorzag in een stelsel van zwierige lanen en paden, bedoeld voor 'pleasure drives' en wandelingen, en een golvende rooilijn van herenhuizen die de stad aan de waterkant zouden representeren. Het bijzondere van het ontwerp voor Riverside Park is dat er rekening gehouden werd met de aanleg en handhaving van havenfuncties en spoorweg-



Plattegrond Riverside Park, New York. Ontwerp F.L. Olmsted, 1875.



Impressie van Riverside Drive. Cover van een reclamefolder ten behoeve van de verkoop van bouwpercelen, 1888.

tracé. Gebruik makend van het hoogteverschil in dat deel van het oevergebied, kon vanuit Riverside Park onbelemmerd uitzicht geboden worden op de weidsheid van het water, terwijl op lagere niveaus haven- en spoorwegfuncties gehandhaafd konden worden.

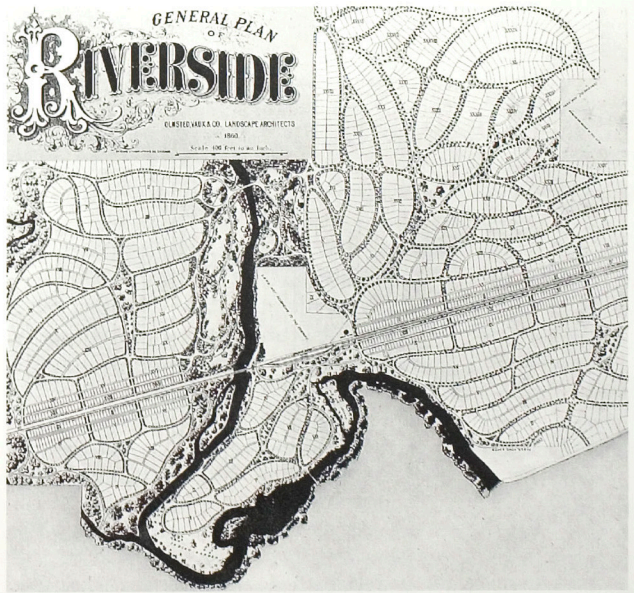
Vooralsnog bleef het experiment beperkt tot dit prototype van Riverside Drive, aangezien onroerend-goedbelangen in de zones langs de haventerminals in het overige deel van Manhattan te krachtig waren om te wijken voor een parkstelsel.

Olmsted en Vaux hadden echter wel wat losgemaakt. In de decennia erna werd het waterfront van Manhattan een vrijwel continu onderwerp van debat en van vele voorstellen.[20]

De meest integrale toepassing van Olmsted's concept voor het waterfront vond echter niet in New York plaats maar in de omgeving van Chicago, waar Olmsted eerst met de ontwikkeling van Riverside in 1868 de gelegenheid kreeg een complete stadswijk aan het water te ontwerpen. Later zou hij met zijn ontwerp voor het wereldtentoonstellingsterrein van 1893 in Chicago algemene erkenning verwerven, waardoor hij ook betrokken werd bij het initiatief van Chicago's 'businessleaders' om een plan voor Chicago te ontwikkelen 'that will make Chicago so beautifull it will outrival Paris'.[21] Olmsted zelf zou de voltooiing van dit plan door Burnham en Bennett niet meer meemaken. Het plan bleef grotendeels een papieren plan, op een belangrijk onderdeel na, namelijk het Lake Front Park, dat gedeeltelijk volgens Burnham's principes uitgevoerd is. Het ontwerp van de parklaan, de beplanting, maar vooral van de waterpartijen die als een lagune in het parklandschap zijn gelegen, had Burnham direct aan Olmsted ontleend.[22]

Met de ontwikkeling van de parksystemen in de stad kreeg de stedelijke overheid een nieuw middel in handen om structuur en differentiatie in de stad aan te brengen zonder sterk in te grijpen in de architectonische verschijningsvorm van de bebouwing. Integendeel, de grote schaal en de tegelijk zorgvuldige inrichting van de parkenstelsels produceerden een nieuwe structuur in het netwerk van openbare ruimten die tegelijk een grote mate van individualiteit en onregelmatigheid in de typologie van de bebouwing en in het gebruik van de openbare ruimte toeliet. De parksystemen lieten een grote flexibiliteit toe in het stedelijk grondgebruik, hetgeen met name met Riverside Park gedemonstreerd werd door al tijdens het ontwerp te anticiperen op handhaving en uitbreiding van havenfuncties. Maar ook Central Park zou een demonstratie worden van de combinatie van continuïteit van het park zelf en flexibiliteit in het grondgebruik van de directe omgeving, tot uitdrukking komend in de grote variatie in de bebouwingstypologie aan de flanken van het park. Met andere woorden, de introductie van de parkenstelsels betekende tezamen met de uitvinding van de wolkenkrabber dat een nieuwe verhouding was ontstaan tussen enerzijds een nieuwe vorm en structuur van het openbaar gebied, waarin collectiviteit en continuïteit tot uitdrukking kwamen, en anderzijds een nieuwe typologie van de bebouwing, waarmee des te sterker individualiteit en vrijheid van het particulier initiatief benadrukt kon worden.

Deze benadering in het stadsontwerp, waarvan de ontwikkelingen in New York de belangrijkste manifestatie vormden, ging als belangrijk alternatief fungeren voor de concepten van de City Beautiful beweging, die juist een sterke eenheid in het ontwerp van openbaar gebied en bebouwing voorstond en daarmee een sterke regelgeving van de architectuur van de bebouwing.



Plan voor Riverside, Chicago, 1869. Ontwerp F.L. Olmsted, C. Vaux.

Het plan van Daniel Burnham voor Chicago van 1909 vormde een belangrijk manifest van de Amerikaanse City Beautiful beweging. In dit plan had Burnham niet alleen een nieuw stelsel van radiale en diagonale boulevards aan het grid toegevoegd, maar waren ook ontwerpregels voor de bebouwing opgesteld, om te bereiken dat straatprofiel en aangrenzende bebouwing tezamen één samenhangend stadsbeeld zouden vormen. Hoogtepunt vormde het Lakefront langs het Michiganmeer. Essentieel in Burnham's plan was dat het grid-plan als zodanig grotendeels gehandhaafd bleef – de invulling ervan, met name wat betreft de bebouwing van de bouwkavels, werd echter aan nadere ontwerpregels gebonden.

De idealen van de City Beautiful waren niet onomstreden. Lewis Mumford, die in de volgende decennia een belangrijke rol zou gaan spelen in de Amerikaanse stadsplanning, noemde het plan een voorbeeld van 'stedelijke cosmetica' en stelde het later zelfs op één lijn met de stadsconcepten van totalitaire regimes.[23]

In het plan van Burnham zag Mumford een ongewenste inperking van het vrije particuliere initiatief als gevolg van de strakke regulering van de bebouwing, terwijl diezelfde regulering bovendien zorgde voor een cosmetische laag die de grote sociale problemen van de stad aan het oog onttrok.

De factor tijd lijkt Olmsted uiteindelijk in het gelijk te stellen. Want terwijl belangrijke pronkstukken van de City Beautiful inmiddels allang weer zijn afgebroken, zoals het toch niet kinderachtige stationscomplex Pennsylvania Station in New York, vormen de parkenstelsels van Olmsted nog steeds onmiskenbare dominante elementen in de structuur en vorm van de steden waarin zijn ontwerpen zijn gerealiseerd.

De 'tijdloosheid' van de concepten en ontwerpen van Olmsted c.s. komt niet alleen tot uiting in de fysieke structuur van de steden, maar ook in de ideevorming binnen het vakgebied. De parkontwerpen zijn van uitzonderlijk grote betekenis gebleken voor een Amerikaanse cultureel bewustzijn en voor de ideevorming over de ontwikkeling van de Amerikaanse stad. Aan zijn werk zijn talloze beschouwingen, analyses en overzichten gewijd.[24] Een volledige bibliografie over Olmsted kan waarschijnlijk wedijveren met die over de belangrijkste Amerikaanse presidenten.

Het concept van Olmsted van het park als een representatie van het landschap en daarmee als een tijdloos fenomeen, dat bestand is tegen veranderlijkheid en grilligheid van het moderne stadsleven, en daarmee in feite een pleidooi vormt voor een *verzoening* tussen stad en landschap, heeft enorme indruk gemaakt en neemt tot de dag van vandaag, ruim een eeuw na zijn dood, een voorname plaats in de Amerikaanse stedebouw in. Met name zijn concept van het waterfront als een spil in een structurerend parkenstelsel is een permanent thema in het debat over het stadsontwerp in Amerikaanse steden, zoals we verderop in dit verhaal zullen zien. Opvallend is daarbij dat de grote invloed van Olmsted niet alleen betrekking heeft op de bestemming van stedelijke gebieden tot parkgebieden, maar ook op de vormgeving en inrichting van de parken als geënsceneerde naturalistische landschapsparken. Want het gaat nog steeds niet om 'zomaar' wat groen in de stad, maar om de representatie van het Amerikaanse landschap in de stad.

INTROVERSIE VAN DE STAD

De wolkenkrabber als teken van centraliteit

De structurerende werking van de nieuwe parksystemen in de Amerikaanse steden kwam in de eerste plaats tot uiting in het gebruik van de parken en parkways door alle rangen en standen van de stedelijke bevolking. De parken werden inderdaad, zoals Olmsted had voorspeld, demonstratieterreinen van collectiviteit en gelijkheid van de stedelijke bevolking.

Maar ook op het beeld en de grondprijsontwikkeling van de stad als geheel hadden de parksystemen een sterk structurerend effect. Zowel ontwikkelaars van luxe woongebouwen als van wolkenkrabbers werden aangetrokken door de nieuwe parksystemen.

Hoewel de mythe dat de bouw van de wolkenkrabber veroorzaakt is door ruimtegebrek en hoge grondprijzen hardnekkig blijft voortbestaan, hebben verschillende auteurs inmiddels uitvoerig aangetoond dat het eerder omgekeerd is: wolkenkrabbers waren in eerste instantie niet het gevolg, maar eerder oorzaak van congestie en grondprijsopdrijving.[25] In het New York van eind 19e en begin 20e eeuw was nog alle ruimte voor nieuwe bouwinitiatieven – niet in de laatste plaats juist in de havengebieden, waar grond en onroerend goed relatief goedkoop was. Toch ontstond de 'boom' van wolkenkrabbers in New York niet aan de waterkant.

De keuze van de wolkenkrabber als *type* gebouw kwam bij de eerste initiatiefnemers voort uit prestigieuze overwegingen: het gebouw als 'profane kathedraal', en daarmee als wereldwijd bekend beeldmerk van de betreffende onderneming.[26] De keuze van de locatie was een combinatie van beschikbare bouwgrond en niet in de laatste plaats van de allure van de nieuwe parken, avenues en pleinen in de nabijheid.

De nieuwe structuur van openbare ruimten, als resultaat van initiatieven van de stedelijke overheid, en de nieuwe trend van hoogbouw, als resultaat van initiatieven van de private sector, versterkten elkaar en produceerden als gezamenlijk resultaat een nieuwe centraliteit en hiërarchie in de stad.

De slums aan de waterkant

De pogingen van ontwerpers om de waterkanten van steden te transformeren tot parkgebieden bleven beperkt tot incidenten. Voor het overgrote deel kreeg de waterkant met het havengebied steeds meer het etiket van marginaliteit en periferie; de havenwijken verwierven een status als de eerste 'slums' van de Amerikaanse steden.

De betekenis en het beeld van de slum verandert aanzienlijk in de loop van de 19e en 20e eeuw. Het ontstaan van het woord slum speelt een belangrijke rol in het proces van 'secularisering' van de stedelijke armoede: slum duidt niet meer op een bepaalde bevolkingsgroep of op een verzameling individuen, maar op een plek, een locatie in de stad, die in eerste instantie (in de 19e eeuw) als een vanzelfsprekend verschijnsel van de grote stad beschouwd werd. Warner wijst erop dat de term slum aanvankelijk niet louter een negatieve betekenis heeft.[27] De slum had weliswaar de betekenis van massaal op elkaar gepakte armoede, maar werd voor de bewoners zelf als tijdelijk en vanzelfsprekend beschouwd: het was de eerste stap in de ontdekking van de Nieuwe Wereld.[28] Deze betekenis van slum was dus vervuld van een optimisme dat volgens Warner tot de jaren dertig van de 20e eeuw stand hield.

Eenmaal gearriveerd in de slum moesten de kersverse immigranten leren zich de regels van de Nieuwe Wereld eigen te maken. De klassieke Amerikaanse slum-reporter, de 19e-eeuwse politieverslaggever Riis, beschreef de Lower East Side als een omgeving waar de nieuwe immigranten gastvrijheid, begrip, solidariteit en steun vonden bij hun talrijke lotgenoten en de vele hulporganisaties die zich met immigrantenopvang bezighielden.[29] Het is ook een van de thema's die in de Amerikaanse romanliteratuur over die tijd veelvuldig beschreven wordt.[30]

Door buitenstaanders werden de slums beschouwd als een curiositeit, een vreemdsoortig, spannend en afwijkend deel van de stad, waar men bij wijze van verzetje een dag of avond kon gaan rondstappen. 'Going slumming' was een favoriet tijdverdrijf van de 19e-eeuwse stedelijke burgerij, dat vooral plaatsvond in de 19e-eeuwse haven- en immigrantenwijken, waarvan de Lower East Side in New York een prototype zou worden en wereldfaam verwierf als 'mother of urban slums'.

Pas later zou de negatieve en pessimistische betekenis van slum als een oord van uitzichtlo-

ze armoede, verval en apathie gaan overheersen. De slum wordt dan niet meer beschouwd als een beginpunt maar een eindstation, een laatste toevluchtsoord van degenen die het *niet* gemaakt hebben. Deze verandering van de betekenis en het beeld van de slum betekende dat de slum niet meer als een vanzelfsprekendheid van de Nieuwe Wereld beschouwd werd, maar juist als een tegenstrijdigheid, een schandvlek: de slum werd de tegenpool van het land van ongekende mogelijkheden.

Slums en wolkenkrabbers: Lower East Side en Lower Manhattan lijken in eerste instantie een twee-eenheid te vormen, maar worden echter steeds meer twee aparte werelden die op gespannen voet met elkaar komen te staan. In de Amerikaanse havenstad van rond 1900 is aldus een onderscheid ontstaan tussen presentatie en representatie.

In ruimtelijk-functioneel opzicht was de waterkant met de aangrenzende wijken nog steeds een belangrijk element in het stadsleven. Hier concentreerden zich tal van stedelijke functies, vermengd met verschillende soorten verkeer. Hier presenteerde de stad zich nog steeds in belangrijke mate.

De betrekkelijke onbepaaldheid van de vorm van de stedelijke ruimte in de waterfrontzones stond echter steeds meer in contrast met de wijze waarop de centrale boulevards en avenues met hun wolkenkrabbers het stadsbeeld domineerden. Hier vond de representatie van de stad plaats. Zowel het stedebouwkundig als het architectonisch ontwerp zijn geconcentreerd op deze territoriale middenzones van de steden.

Vooralsnog was het verschil tussen de wereld van de slums en die van de wolkenkrabbers gradueel van aard: dankzij de continuïteit in het netwerk van stedelijke ruimten kon men moeiteloos van de ene wereld naar de andere lopen, gebruik maken van de voorzieningen van beide werelden. Het onderscheid tussen beide werelden was veelal niet hard, er bestonden geen duidelijke demarcatielijnen.

De introversie van de Amerikaanse stad, met aan de ene kant de centrale betekenis van het parksysteem en aan de andere kant de marginalisering van de waterkant, maakte in elk geval één ding duidelijk: een heldere, duidelijke grens tussen stad en landschap heeft enorme ontwikkelingspotenties.[31] De grote populariteit van de randen langs Central Park en ook van de randen langs de parken in Boston, was vooral gebaseerd op de combinatie van twee uitersten: de combinatie van een ultiem, modern, stedelijk milieu met een open, ongeschonden en idyllisch landschap.

Het merkwaardige is dat deze grens vooralsnog alleen op kunstmatige wijze middenin de stad tot stand kon komen. De kilometerslange waterkanten van de stad waren eigenlijk een veel vanzelfsprekender gebied, waar deze grens vormgegeven en geëxploiteerd kon worden. Vooralsnog verhinderden echter de belangen van de haven- en transporteconomie een dergelijke exploitatie van de waterkant. Maar vanaf de jaren twintig van de 20e eeuw was er geen ontkomen meer aan en zouden de waterkanten van New York het object van een grootscheepse stedebouwkundige transformatie worden, met als inzet de creatie van een nieuw stadslandschap.

3 Modernisme aan de waterkant: De stad opgelost in het landschap

HIGHWAYS EN DE REGIONALISERING VAN DE STAD

De grote radicale transformatie van de waterkanten van de Amerikaanse havensteden viel samen met het nieuwe hoofdstuk dat voor de Amerikaanse stedelijke ontwikkeling aanbrak als gevolg van de introductie van een nieuwe verkeersinfrastructuur: de highways.

De aanleg van een uitgebreid netwerk van highways in de jaren twintig en dertig, met nog eens een enorme uitbreiding in de decennia na de Tweede Wereldoorlog, stoelde op een politiek waarin sprake was van de voor Amerika zo typische combinatie van sociale motieven, vaak direct ontleend aan socialistische en anarchistische ideologieën, en economische motieven, gericht op maximale ontwikkeling van een kapitalistische economie.

Tot het begin van de 20e eeuw waren waterwegen en spoorwegen de twee belangrijkste vormen van interlokale en transcontinentale transport- en verkeersinfrastructuur van de Verenigde Staten. De automobiel speelde tot die tijd vooral een rol als luxevervoermiddel, waarmee de gegoede klasse *pleasure-drives* maakte. In beperkte mate kwam ook de rol van de auto als vrachtvervoermiddel naar voren, vooral bij het transport van goederen *in* de steden en bij het boerenbedrijf. Voor het vervoer over grote afstanden, tussen de steden, waren de wegen noch de voertuigen toegerust.

De ontwikkeling van de nieuwe infrastructuur van highways, met parallel daaraan een explosie van de automobielproductie, kende twee belangrijke impulsen: de Eerste Wereldoorlog en de New Deal.[32]

Het economisch motief: de flexibiliteit van de truck
Met de deelname aan de Eerste Wereldoorlog zag de Amerikaanse regering zich genoodzaakt een beroep te doen op de automobielindustrie voor een grootschalige productie van trucks: zowel ten behoeve van gebruik in Amerika zelf als in het oorlogsgebied in Europa. In eerste instantie had de Amerikaanse overheid de particuliere spoorwegmaatschappijen geconfisqueerd ten behoeve van het vervoer van oorlogsmaterieel van de industriesteden naar de havensteden. Toen dit niet voldoende bleek, werd overgegaan tot het massaal inzetten van trucks, waardoor niet alleen de vervoerscapaciteit toenam, maar bovendien de flexibiliteit van de truck werd ontdekt: het transport van de oorlogsgoederen was onafhankelijk van de plaats- en tijdgebondenheid van het spoor geworden. Het gebruik van dit nieuwe transportmiddel betekende niet alleen een explosieve uitbreiding van de automobielindustrie, maar ook de introductie van de eerste verharde interlokale autowegen, die berekend moesten zijn op de zware wegbelasting van de trucks.

De verdringing van de trein door de truck voor het goederentransport had in feite in enkele jaren plaatsgevonden. Het mes van het overheidsingrijpen sneed aan twee kanten.

Enerzijds werden transportbedrijven door de confiscatie van de spoorwegen gedwongen zelf over te schakelen op truckvervoer. Dit bleek na de oorlog een gedane zaak die geen keer nam: toen in 1920 de spoorwegmaatschappijen hun sporen en materieel terugkregen, waren ze het grootste deel van hun klanten voorgoed kwijt.[33]

Anderzijds verplichtte de regering zich na de plotselinge grote opdrachten aan de automobielindustrie en wegenbouwmaatschappijen deze sectoren na de oorlog niet in de kou te laten staan. In 1920 werd het federale Bureau of Public Roads (BPR) opgericht, met de legendarische Thomas MacDonald, bijgenaamd *mister Highways*, aan het hoofd. Met de





Grand Central Parkway, Long Island, jaren '30.

activiteiten van dit Bureau of Public Roads en met steun- en stimuleringsmaatregelen voor de automobielindustrie, werden de Verenigde Staten in de jaren twintig in snel tempo voorzien van een netwerk van interstate highways en werd de automobiel van luxe tot massaproduct.

Voor zover spoorwegmaatschappijen nog concurrerend waren, werden ze in groten getale opgekocht door de automobielindustrie en voor een groot deel buiten werking gesteld.[34] Dat gold ook voor de vele 'interurban trolleys', de tot de jaren veertig goed florerende tramverbindingen tussen dichtbij elkaar gelegen steden.

Het sociaal-culturele motief: de Amerikaanse identiteit

Voor iemand als MacDonald ging het bij de uitbreiding van het wegennetwerk en de automobielproductie niet alleen om het economische motief, en ging het bij het wegvervoer niet alleen om het vrachtvervoer. Voor MacDonald stond buiten kijf dat de automobilisering van Amerika ook het personenverkeer zou moeten betreffen. De vrije beschikking over een automobiel en over een wegennetwerk dat de gehele natie toegankelijk zou maken voor elke Amerikaan, zou 'a broad Americanism' bevorderen. Volgens MacDonald zou zelfs de Amerikaanse Burgeroorlog niet zijn uitgebroken als de auto en de highway al in 1860 bestaan zouden hebben.[35]

Bovendien werd snel duidelijk dat massaal autobezit en een uitgebreid wegennetwerk een geheel nieuwe vorm van stedelijke ontwikkeling mogelijk zou maken. Terwijl de pleidooien van Jefferson en anderen eind 18e, begin 19e eeuw tegen de vorming van grote steden, het had moeten afleggen tegen de realiteit, doemde met de komst van automobiel en snelweg alsnog het perspectief op van de ontbinding van de grote stad. Dat perspectief kwam voor sommigen op een wel zeer gelegen moment.

In de eerste decennia van de 20e eeuw werd van verschillende zijden de formulering van een nieuw ruimtelijk beleid voor de stad noodzakelijk geacht. In die periode wonnen de pleidooien voor de ontwikkeling van *regionale* plannen veld. Patrick Geddes, die zich sterk liet inspireren door anarchistische theorieën van Proudhon, Kropotkin en Bakoenin, werd beschouwd als de geestelijke vader van de regionale planning. In de in 1923 opgerichte Regional Planning Association of America (RPAA) speelde New York met de Committee on the Regional Plan of New York van meet af aan de toonaangevende rol. De explosieve verstedelijking in en rond New York had al vroeg een groot aantal planners, wetenschappers en politici ontvankelijk gemaakt voor het streven naar een regionaal plan. De belangrijkste woordvoerder was Lewis Mumford, tevens medeoprichter van de Regional Planning Association of America. De groei en bloei van het regionale plan in New York was niet in de laatste plaats te danken aan de enthousiaste ondersteuning door de toenmalige gouverneur van de staat New York, Franklin D. Roosevelt.

Geddes pleitte voor een nieuwe balans tussen enerzijds de openbaarheid en neutraliteit van de stedelijke ruimte, en anderzijds de vrijheid van het particulier initiatief. Geïnspireerd door het streven van het anarchisme om de tegenstelling tussen stad en platteland op te heffen, stelde Geddes dat een dergelijke nieuwe balans niet meer binnen de stad zelf, maar alleen op regionale schaal gerealiseerd kon worden. Minutieus planologisch onderzoek naar sociale, economische en ruimtelijke ontwikkelingen zou de basis moeten vormen voor een nieuw type planvorming op regionale schaal.

Uiteindelijk zou de werkelijkheid van de regionale planvorming anders uitpakken dan Geddes en Mumford aanvankelijk voor ogen stond. New York profileerde zich als het eerste laboratorium van de regionale planning. Het door Geddes bepleite planologisch onderzoek ontaardde in 1939 in het omvangrijke 'Regional Survey of New York', waarvan De Casseres al direct opmerkte dat het hier ging om 'een survey-berg, die een planologisch muisje baarde'.[36] Dat wil niet zeggen dat men in New York er niet toe kwam om ruimtelijke ontwerpen op regionale schaal te ontwikkelen. Integendeel, juist op het gebied van het ruimtelijk ontwerp op regionale schaal speelde New York een voorhoederol. Deze ontwerppraktijk was echter op geen enkele manier verbonden met de onderzoekspraktijk van het Regional Survey.

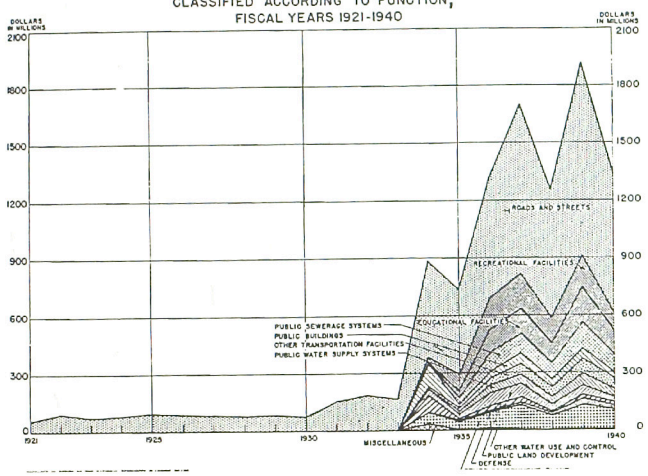
Binnen de Committee on the Regional Plan of New York werd erover gediscussieerd om naast de vorm en hoogte van de hoogbouw in de stad ook het *aantal* hoge gebouwen aan regels te onderwerpen[37] en tegelijk een nieuwe structuur van openbare wegen te ontwikkelen met de creatie van een stelsel van parkways. Met name dit laatste ingrediënt zou een belangrijk instrument van nieuwe ruimtelijke planning en vormgeving worden die de schaal van de stad zou overstijgen. Binnen de planningsdiensten en commissies van de stad en de staat New York werd het streven steeds sterker niet alleen het particulier initiatief te reguleren, maar ook zelf door nieuwe publieke investeringen in te grijpen in het beeld en de vorm van de stad, ten einde de stad als geheel te transformeren.

DE NEW DEAL EN DE CREATIE VAN DE MODERNE MENS

De ideeën van het intellectuele kader dat in de jaren twintig in New York, met Roosevelt als gouverneur, de Committee on the Regional Plan of New York had gevormd en gevoed, kregen in 1933 een nationale betekenis met de verkiezing van Roosevelt tot president van de Verenigde Staten. Roosevelt lanceerde het programma voor de New Deal.

In de situatie van economische depressie, die had geleid tot een werkloosheid van 25% van de Amerikaanse beroepsbevolking, was het eerste doel van de New Deal het scheppen van werkgelegenheid. Maar de New Deal was meer dan alleen een werkverschaffingsbeleid. De intentie van de New Deal was, voor het eerst in de Amerikaanse geschiedenis, op federaal niveau een integrale planning te realiseren. Integraal, dat wil zeggen dat gestreefd werd naar een gecoördineerde samenhang van economische, sociale, culturele en ruimtelijke planning.

De integrale planning als zodanig is nooit gerealiseerd. Na twee zittingstermijnen van Roosevelt als president werd in een evaluatie



Federale uitgaven openbare werken 1920-1940.

van de New Deal geconstateerd dat de pogingen om een nationaal gecoördineerde maatschappelijke en ruimtelijke planning te realiseren waren stukgelopen en dat de New Deal voornamelijk tot effect had gehad dat het federale overheidsapparaat een 'Broker State' was geworden: de overheid als makelaar, die namens bepaalde machtige groepen in de samenleving kon ingrijpen, zonder dat er echter sprake was van enig verband tussen de verschillende ingrepen.[38]

Het programma van de New Deal berustte aanvankelijk op drie peilers: een programma voor de energievoorziening, een programma voor de woningbouw en een programma voor openbare werken. Al deze drie programma's waren bedoeld als stimulans voor de industriële economie: het energieprogramma betekende een enorme stimulans voor de productie van elektrische apparatuur, het woningbouwprogramma was bedoeld als impuls voor het bouwbedrijf, en de openbare werken voor de wegenbouw en de automobielindustrie. Tegelijk schiepen de producten van deze industriepolitiek de condities voor de modernisering van het dagelijks leven van de Amerikaanse bevolking: een dagelijks leven waarvan elektrische huishoudapparatuur, een huis in een suburb en een eigen auto essentiële voorwaarden zouden gaan vormen. Met de New Deal werd een nieuwe, *moderne*, Amerikaanse levenswijze nagestreefd.

Deze ambities van de nationale overheid ten aanzien van de koppeling van economische en sociaal-culturele doeleinden waren niet onomstreden. Roosevelt en de zijnen werden niet zelden verweten dat ze van de Verenigde Staten een socialistische of zelfs communistische staat wilden maken.

Op het gebied van de energievoorziening was de koppeling tussen overheidsinvesteringen in openbare werken, industriepolitiek en een nieuw consumptiepatroon door de bevolking het sterkst ontwikkeld. Een van de paradepaardjes van de New Deal werd gevormd door de Tennessee Valley Authority, die de eerste grote waterkrachtcentrale in de vs realiseerde. Miljoenen huishoudens konden nu ineens van elektriciteit worden voorzien. Om deze energiebron bruikbaar te maken, werd de industrie van elektrische apparatuur gestimuleerd met grote staatskredieten. In slechts enkele jaren tijds werd de Amerikaanse bevolking verslaafd gemaakt aan het gebruik van ijskasten, stofzuigers, airconditioning, enzovoort.[39]

Op het gebied van de woningbouw was de New Deal minder succesvol, althans in directe zin. Een belangrijke rol hierbij werd gespeeld door Rexford Tugwell, een van Roosevelt's belangrijkste adviseurs en als hoogleraar aan de Columbia University en voorzitter van de City Planning Commission ook afkomstig uit en gekneed in New York. Tugwell leunde sterk op de ideeën van de Regional Planning Association of America en de Committee on the Regional Plan of New York over regionale planning. Hij lanceerde het plan voor de realisatie van de zogenaamde 'greenbelt communities', die als alternatief voor de slums in de grote steden zouden moeten dienen. Deze groene-gordelsteden zouden door de federale overheid moeten worden gepland en ontworpen, maar door lokale coöperaties van bewoners met behulp van overheidssubsidies worden gebouwd en beheerd. De 'greenbelt towns' moesten dienen om de woningnood en krottenproblematiek in de grote steden op te lossen, industrie en werkgelegenheid te spreiden, en een nieuwe stedelijke werkelijkheid als basis van een nieuwe sociaal-culturele gemeenschapsvorming te scheppen. De ideeën van Geddes en Mumford klonken sterk door in deze ideeën.[40]

Een van de meest uitgewerkte en bekende plannen van dit concept is 'Broadacre City' van Frank Lloyd Wright, waarin elke Amerikaan de beschikking zou krijgen over een eigen huis met een stuk grond, dat hem in staat zou stellen zichzelf met tuinbouw in leven te houden, en op vrijwillige basis coöperatieve verbanden met buren aan te gaan. Wright presenteerde Broadacre City het eerst in 1924, werkte het uit in de jaren dertig en publiceerde het uiteindelijk in 1945 in boekvorm met de veelzeggende titel *When Democracy Builds*.[41]

De kern van de ideeën van de New Deal, en met name van de nieuwe ideeën voor de ruimtelijke planning, was dat het noodzakelijk was om zowel het publieke als het private domein onderwerp van planning te maken, om uiteindelijk een nieuwe verhouding tussen publiek en privaat domein aan te brengen. Nog steeds zou het private domein het rijk van de ontplooiing van het particulier initiatief moeten zijn, maar wel op basis van een door de staat te leveren gemeenschappelijk uitgangspunt: een eigen huis, eventueel (zoals in het Broadacre City voorstel) ook een stuk grond.

Met name de ideeën over het reguleren van het private domein, het bieden van een gemeenschappelijke basis, stuitten op breed verzet. De voorstellen van Tugwell werden door de Republikeinse tegenstanders van Roosevelt als communistisch afgeschilderd, als een poging de sovjet-maatschappij in de Verenigde Staten te introduceren. Van de drieduizend greenbelt towns die Tugwell dacht te kunnen realiseren, verrezen er slechts drie.[42]

Dat neemt niet weg dat de kern van de ideeën van Tugwell en anderen – de 'oplossing' van de grote steden in het landschap en de suburbanisatie van Amerika – wel degelijk gerealiseerd werd. De belangrijkste conditie daarvoor werd gevormd door het succes van het public works programma. Met een vernieuwing van de publieke ruimte in de vorm van de aanleg van grote landschapsparken, stadsparken en parkways wilden de pleitbezorgers van dit programma een nieuwe collectieve ervaring van het Amerikaanse landschap bij de bevolking tot stand brengen. Tegelijk wilden ze de voorwaarden creëren voor een grootscheepse suburbanisatie: enerzijds door de landelijke gebieden te ontsluiten met de nieuwe infrastructuur van parkways en highways, anderzijds door in de grote steden de aanleg van parkways in te zetten voor krotopruimingsoperaties. Op deze wijze werden wel de voorwaarden geschapen voor een grootscheepse suburbanisatie en transformatie van de grote steden. Uiteindelijk werden de federale fondsen die door de New Deal waren gecreëerd voor het grootste deel besteed aan park- en wegenaanleg.[43]

In plaats van dat het onderdeel van het algemene greenbelt communities programma bleef, kreeg het public works programma steeds meer een zelfstandige status. Ook in dit programma was sprake van een koppeling van overheidsinvesteringen in openbare werken en stimulering van de industrie. Met het stelsel van highways en parkways werd een voorziening gecreëerd voor een nieuwe vorm van massaverkeer. Met een stelsel van krediet- en prijsafspraken met de automobielindustrie werd tegelijk gestimuleerd dat deze voorziening ook daadwerkelijk gebruikt kon worden.

Het openbare-werkenprogramma van de New Deal verschafte de Verenigde Staten in korte tijd een enorm netwerk van nationale parken, staatsparken en parkways, waarbij het niet alleen om het natuurschoon ging, maar ook om de historische betekenis van de plekken en routes: veelal voormalige slagvelden of kolonisatieroutes. Deze infrastructuur van parken en



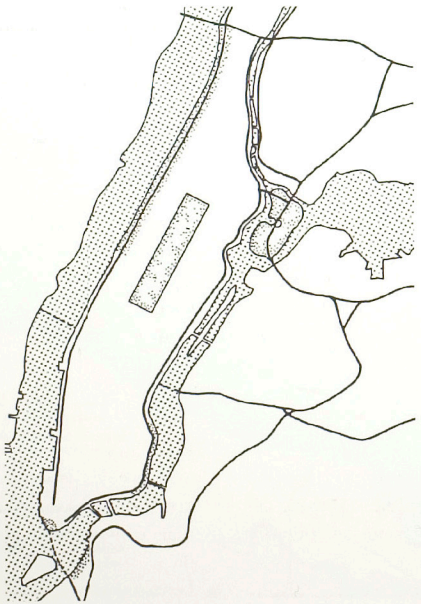


Henry Hudson Parkway, gezien vanuit het noorden, 1953.

Links: 'The Land of Moses'. Illustratie uit *Fortune*, juni 1938.

parkways moest Amerika en de Amerikanen een eigen collectieve identiteit verschaffen: een *collectieve* identiteit die *individueel* beleefd kon worden, namelijk per particuliere automobiel. De auto en de autoweg werden beschouwd als bij uitstek de ideale combinatie van individuele vrijheid en collectieve ervaring.

Waren de parkways van Olmsted nog stadspromenades, die in de stad zelf een nieuwe verhouding tussen stad en natuur moesten realiseren, met de introductie van de automobiel kreeg de discussie over de betekenis van de parkways een geheel nieuwe dimensie. Het landschap werd nu direct bereikbaar en berijdbaar vanuit de stad, terwijl de snelheid van de auto een nieuwe perceptie van de stad mogelijk maakte: vanuit het met grote snelheid voortbewegen werd een nieuwe waarneming mogelijk van grootschalige gebouwen vanaf grote afstand. Het beeld van de moderne skyline is een bewegend beeld wanneer men er met een auto naartoe of langs rijdt. Het concept van het stadsbeeld als bewegend decor was geboren.[14]



Robert Moses' parkways en expressways in New York City.

De riverside parkways als nieuwe collectieve ervaring

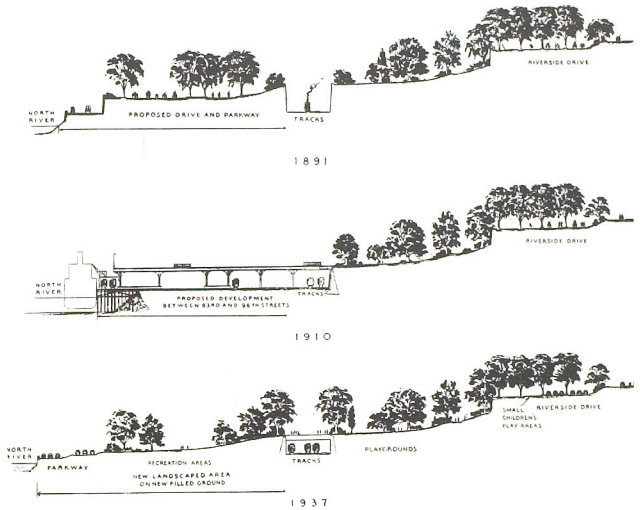
Onder leiding van Robert Moses, die zich als 'power broker' als een vis in het water voelde in de nieuwe 'broker state', wisten de stad en de staat New York ruim een zevende van het totale federale wegenfonds van de New Deal naar zich toe te trekken. Met name de *waterkant* zou een belangrijke rol gaan vervullen in de creatie van de nieuwe collectieve snelwegervaring en de transformatie van de stad.

Robert Moses, 'America's greatest builder', die gedurende ruim veertig jaar als een 20e-eeuwse Haussmann heerste in de stad en de staat New York, was een man die grootschalig kon denken; hij smolt de stad en de staat New York samen in één gigantisch netwerk van parkways, expressways en highways.[15] Onder zijn leiding beschikte de stad New York al in 1940 over een net van autosnelwegen dat in lengte de snelwegen van de volgende vijf Amerikaanse steden tezamen overtrof.[16] Hij was de man die de volgepakte metropool New York transformeerde tot een wereld van een nieuwe 'space, time and architecture'.

Moses was de personificatie van de samensmelting van de stad en de regio, door lange tijd op beide bestuurlijke niveaus machtige posities te bekleden: van 1918 tot 1963 was hij president van de State Council of Parks van de Staat New York en van 1933 tot 1966 vervulde hij een vergelijkbare positie op gemeentelijk niveau als City Park Commissioner.[17] Daarnaast vervulde hij nog diverse andere leidinggevende rollen, onder andere bij de twee wereldtentoonstellingen in New York van 1939 en 1964.[18]

Moses vond dat juist een land als de Verenigde Staten, dat uit zoveel verschillende culturen, rassen en volken was samengesteld, een overheidspolitiek nodig had die in staat was de bevolking een collectieve identiteit te verschaffen.

Het *collectieve* was echter beperkt tot degenen die de beschikking hadden over een eigen auto. De auto was voor Moses niet alleen een modern vervoermiddel, maar tegelijk selectiecriterium en selectiemiddel in het 'toelatingsbeleid' dat Moses dacht te kunnen creëren voor het moderne Amerika. Het bezit van een auto was voor Moses zoveel als een bewijs van goed Amerikaans burgerschap.



Doorsneden van Riverside Park en Henry Hudson Parkway, 1891-1937.

De parkways waren uitdrukkelijk bedoeld voor het recreatieverkeer en verboden voor vrachtverkeer en openbaar vervoer van autobussen. De algemene verschuiving die als gevolg van de New Deal plaatsvond in investeringen in transportnetwerken van spoorwegnaar wegenaanleg, werd in New York versterkt door de systematische verwaarlozing van het openbaar-vervoernet tijdens Moses' bewind. De personenauto was voor Moses de moderne verwerkelijking van de American Dream en in principe voor iedereen bereikbaar. Degenen die nog niet beschikten over dit basisingrediënt van het moderne leven, konden slechts rekenen op Moses' diepste minachting en bleven dan ook verstoken van de zegeningen van de nieuwe wereld.

Berucht is zijn opdracht om de viaducten van de parkways op Long Island zodanig te ontwerpen, dat er geen autobussen onderdoor konden. Het doel was het gigantische strand Jones Beach, dat hij als een hoogtepunt van zijn werk beschouwde, zuiver te houden, vrij van armoedzaaiers. Op Jones Beach ook géén pretparken, speelhallen, snackbars, snoeptenten: op warme zondagen was Jones Beach de demonstratie van de massa als een 'better public', als één gemeenschap met één gemeenschappelijke voorziening, maar tegelijk met de volledige vrijheid van de individuele auto.

Tevens sprak hij een veto uit over het plan van de Long Island Railroad Company om een spoorverbinding naar Jones Beach aan te leggen. Roosevelt moest als president verschillende malen ingrijpen om de ergste van dit soort excessen van Moses ongedaan te maken.[19]

Moses' toonaangevende rol in de New Deal-politiek bestond niet alleen uit het binnenslepen van een onevenredig groot deel van het budget waarmee het landschap van de staat New York bedekt kon worden met een stelsel van parken en parkways; zijn bijdrage bestond met name uit de *transformatie van de stad* door met de parkways *in* de stad te interveniëren. De pracht en weidsheid van het landschap moest vanuit de stad direct bereikbaar en voelbaar zijn.

Tegen het eind van de jaren dertig had Moses al tien grote stadsparken, tien openluchtzwembaden, 320 speelplaatsen, zes grote brug- en tunnelprojecten, 8 staatsparken en 17 parkways gerealiseerd.[20]

Langs en over het water

De waterkant was voor Moses een geliefd onderwerp; de waterkant vertegenwoordigde bij uitstek de collectieve ervaring van Amerika als natie van immigranten; het water was een element van de grote schaal van de nieuwe wereld. Voor New York geldt bovendien dat het water in deze archipelstad als een scheidend maar ook als een *bindend* element gezien kan worden.

Deze betekenissen die het water toebedeeld kreeg, zijn niet door Moses zelf verzonnen, maar bouwen voort op de talrijke voorstellen die al vanaf het midden van de 19e eeuw voor het waterfront ontwikkeld waren. Al die voor-



Henry Hudson Parkway, gezien vanuit het zuiden, 1940.

Wilhelm Thöny,
Riverside Drive en
Henry Hudson Parkway,
ca. 1940.





East River Drive (tegenwoordig F.D. Roosevelt Drive), gezien vanuit het noorden, 1939.



Jones Beach, Long Island, gezien vanuit het zuiden, ca. 1938.

stellen struikelden over de uitvoerbaarheid, want juist de waterkant was een wespennest waar grote belangen van scheepvaart, spoorwegen en andere transportvormen geconcentreerd waren, waar rekening mee moest worden gehouden. Het feit dat Moses er uiteindelijk wel in slaagde deze belangen aan zich ondergeschikt te maken, geeft aan dat hij zijn bijnaam 'power broker' niet ten onrechte had verdiend.

Aan de oever van de Hudson-rivier introduceerde Moses de Riverside Parkway in de stad New York. Het onvoltooide Riverside Park aan de Hudson-rivier was al sinds Frederick Law Olmsted er de eerste ontwerpen voor maakte in 1864, onderwerp van strijd tussen de spoorwegmaatschappij, die een groot deel van het gebied claimde voor een rangeerterrein, en een aantal belangengroepen dat aan de waterkant een groot stadspark wilde realiseren.

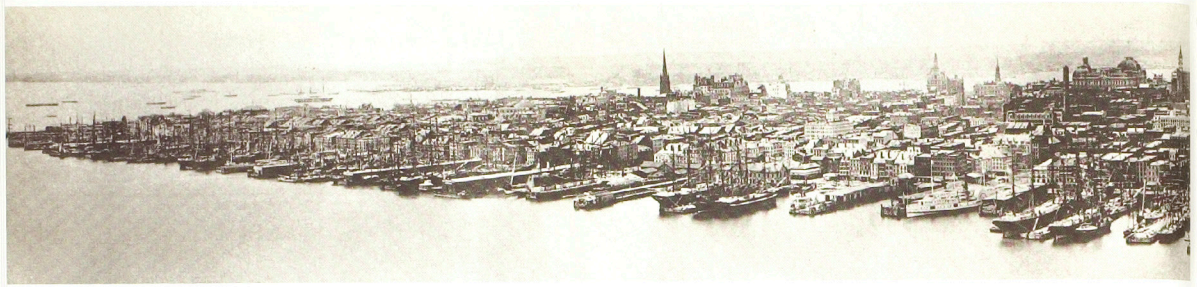
Moses slaagde erin hier zijn eerste parkway in de stad te realiseren, ondanks de belangen van de spoorwegmaatschappij en de Womens Leagues, die jarenlang fel tegen de spoorwegplannen geageerd hadden omdat de waterkant daardoor ontoegankelijk zou worden.[51]

Moses presenteerde het plan als een absolute noviteit: 'The Henry Hudson Parkway built properly and a great park created alongside it on what was now the mud flats of Riverside Park, the city's residents would not even have to leave the city to find beauty. They would be able to drive along the water, the river stretching to one side of them, the green of the park to the other, above the park the spires of Manhattan. It would be a public improvement unequaled in the world!'[52]

De Henry Hudson Parkway behoort onbedoeld tot de best geslaagde parkwayprojecten, dat wil zeggen tot de projecten die het best de tand des tijds hebben doorstaan. Dit zijn de projecten die als *toevoeging* aan de 19e-eeuwse stad werden gerealiseerd. Dat geldt behalve voor de Henry Hudson Parkway ook voor de Brooklyn Queens Expressway met de Brooklyn Heights. In beide gevallen ging het om brede zones langs de oevers die tot dusver niet of slechts gedeeltelijk ontwikkeld waren als gevolg van sterke hoogteverschillen. De nieuwe projecten van Moses konden hier plaatsvinden zonder enige afbraak van bestaande bebouwing, terwijl juist door het hoogteverschil een geleding kon worden aangebracht in het openbaar gebied. Met de Henry Hudson Parkway werd bovendien voortgebouwd op de eerste ontwerpen van Olmsted voor dit gebied. Het Riverside Park met de Henry Hudson Parkway en de Brooklyn Heights behoren tot op de dag van vandaag tot de meest veelzijdige openbare ruimten van de stad, waar sprake is van een combinatie van verschillende functies van het openbaar gebied (snelverkeer, stadsverkeer, ontspanning) en die nog steeds een betekenis hebben op verschillende schaalniveaus tegelijk. Het zijn nog steeds de meest spectaculaire onderdelen van het autowegennet van New York, zowel als prachtige rivierfrontparken voor de aangrenzende stadswijken.

Deze combinatie van 19e- en 20e-eeuwse stad was eigenlijk niet wat Moses voor ogen stond. Het ging hem juist om een *ontmanteling* van de 19e-eeuwse stad.

Uiteindelijk was het Moses' droom alle oevers van de stad te omzomen met dit type parkway. Tegen het eind van de jaren dertig slaagde hij erin aan de oostzijde van Manhattan de East River Drive (nu F.D. Roosevelt Drive geheten) te realiseren, die nog meer voeten in aarde had dan de Henry Hudson Parkway: een groot deel van de immigrantenwijk Lower East Side moest hiervoor gesloopt worden. Moses was er niet rouwig om; de Lower East Side was in zijn ogen 'the mother of urban slums'.





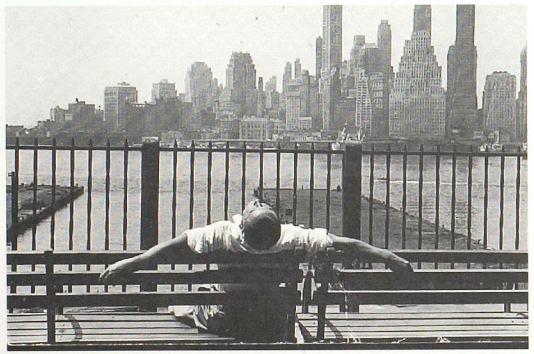




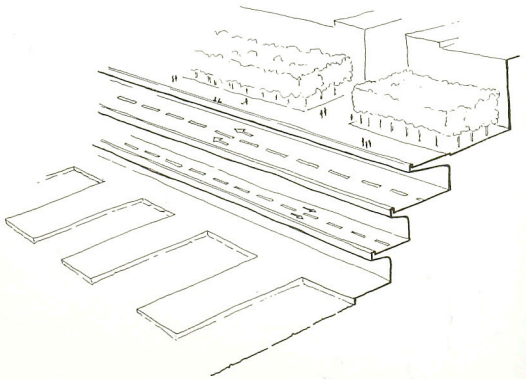
De transformatie van de East River-zijde van Manhattan tussen 1879 en 1983.



Brooklyn Queens Expressway, gezien vanuit het noordoosten, 1952.



Brooklyn Heights Promenade.



Brooklyn Queens Expressway, doorsnede ter hoogte van Brooklyn Heights.



Belt Parkwayk 1940. Deze Parkway volgt de gehele zuidelijke oeverlijn van Brooklyn en wordt geflankeerd door voetpaden, fietspaden en stranden.

Pagina 222 en 223 kaart van New York schaal 1:25.000.

Moses' streven om de verschillende delen van de stad aaneen te rijgen met een stelsel van parkways vond in de Triborough Bridge een hoogtepunt: een bruggencomplex dat de drie boroughs Manhattan, Bronx en Queens met elkaar moest verbinden. Het moest in Moses' ogen meer worden dan alleen een verbinding tussen de op verschillende (schier)eilanden gelegen stadsdelen: de Triborough Bridge moest bij uitstek het centrale symbool van de onderlinge verbondenheid van de eilanden van deze archipelstad worden.

De eilandjes Randall's en Ward's Island, die door de Triborough Bridge werden overbrugd, werden omgevormd tot een groot stadspark, met daarin een 70.000 zitplaatsen tellend sportstadion. Moses had hoge verwachtingen van dit park, het zou hét centrale stadspark van New York moeten worden.

Het complex werd het grootste bruggencomplex ter wereld, met vier grote bruggen die tezamen vijf kilometer overspannen, plus 23 kilometer toegangswegen. Voor de realisering van dit mammoetproject was een speciale Triborough Bridge Authority opgericht, waarvan Moses president werd. Vooral met deze positie was Moses een niet meer weg te denken politieke factor in New York. De belangrijkste politieke figuren in New York zijn naast de burgemeester de vijf borough presidenten. Moses werd als president van de Triborough Bridge in feite een zesde borough president, die de meest strategische schakel van de stad beheerste en bovendien een enorm fonds beheerde. De tolopbrengsten bleken al direct na opening van de brug een goudmijn te zijn, die geheel zelfstandig beheerd werd door de Triborough Bridge Authority. Met deze opbrengsten kon Moses vrijelijk tal van andere projecten uitvoeren zonder afhankelijk te zijn van de beperkingen van gemeentelijke of federale budgetten.

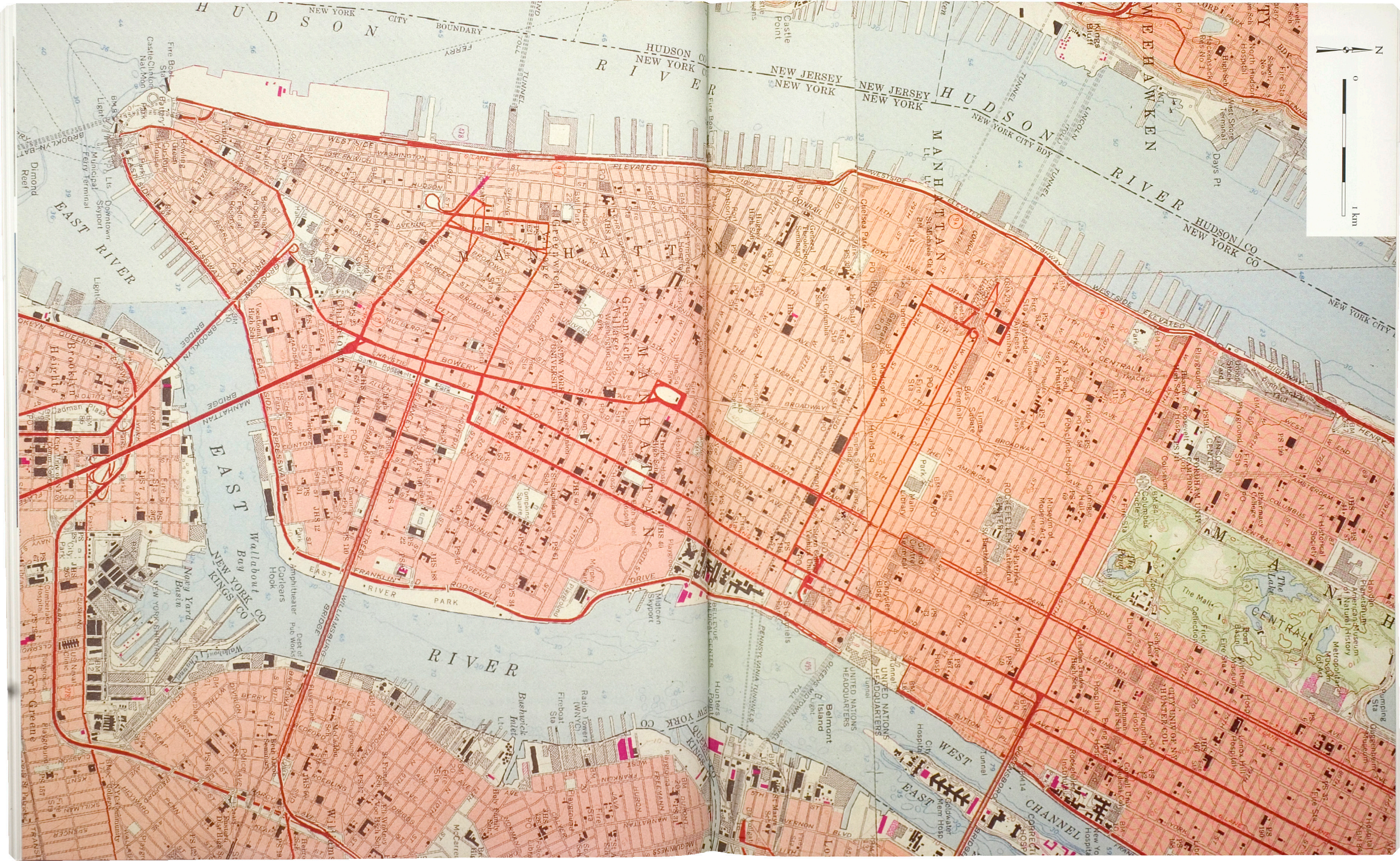
Echter, hoe machtig Moses ook was, ook hij kon geen ijzer met handen breken en kon zijn parkway-droom niet realiseren daar waar nog sprake was van een actieve havenbedrijvigheid aan de waterkant. Daar zag hij zich genoodzaakt zich te beperken tot de aanleg van de 'elevated' expressways, die even goed uitzicht boden op het water van de rivier en de pieken van Manhattan, maar het groen vooralsnog moesten missen.

De stad als jungle

Moses en zijn projecten waren en zijn nog steeds zeer controversieel. Met zijn ingrepen in de stad brak hij met de Amerikaanse stedebouwtraditie waarin de verhouding tussen de openbare ruimte en het particulier initiatief van tevoren vastgelegd werd in de veelal orthogonale stratenplannen.

In tegenstelling tot de parken en parksystemen die in de 19e eeuw aan de grid-systemen werden toegevoegd, waren de parkways en expressways van Moses allerminst bedoeld als aanvulling of verbijzondering van het grid, maar als een poging het grid-systeem *te ontmantelen*. De onverzoenbaarheid tussen het nieuwe stadslandschap en de bestaande stad heeft vergaande consequenties gehad voor de bestaande stad.

De metafoor van de stad als jungle is niet door Moses uitgevonden, maar is door hem wel zeer letterlijk geïnterpreteerd. Vooral na


HUDSON
NEW YORK CITY BOUNDARY
FERRY
TUNNEL
HUDSON CO
NEW YORK CO
RIVER
NEW JERSEY
NEW YORK
NEW JERSEY
NEW YORK
HUDSON
NEW YORK CITY BDY
TUNNEL
LINCOLN
TUNNEL
HUDSON CO
NEW YORK CO
NEW YORK CITY
WEEHAWKEN
MANHATTAN
EAST RIVER
Castle Point
Kings Bluff
Days Pt
Dimond Reef
Castle Clinton Nat Mon
Fire Boat Sta
Municipal Ferry Terminal
Downtown Skyport
Lts
BROOKLYN - BATTERY TUNNEL
BROOKLYN BRIDGE
MANHATTAN BRIDGE
WILLIAMSBURG BRIDGE
QUEENSBORO BRIDGE
WEST SIDE
ELEVATED
HIGHWAY
EAST SIDE
EXPRESSWAY
FDR DRIVE
EAST RIVER PARK
Greenwich Village
Chinatown
Little Italy
Lower East Side
Civic Center
Midtown
Midtown Skyport
Navy Yard Basin
Wallabout Bay
Corlears Hook
Amphitheater
Dept of Pub Works
Bushwick Inlet
Radio Towers (WNYC)
Firebost Sta
Belmont Island
Hunters Point
Pennsylvania Tunnels
United Nations Headquarters
Bellevue Medical Center
Hospitals
Schools
Parks
Playgrounds
Fire Sta
Police Sta
Post Office
Library
Museum of Modern Art
Rockefeller Center
St Patrick's Cathedral
Times Square
Herald Sq
Madison Sq
Columbus Circle
The Mall
The Lake
Central Park
Metropolitan Museum of Art
American Museum of Natural History
Hayden Planetarium
Whitney Museum
Frick Collection
Lincoln Center
Fordham Univ
Pumping Sta
Gas Holder
Bus Terminal
Subway Station
Ferry Terminal
Tunnel
Bridge
Light
Fire Boat Sta
Coast Guard
Yacht Club
Marina
Pier
Wharf
Dock
Ferry
Ferry Terminal
Ferry Slip
Ferry Boat
Ferry Route





Links: West Side Highway, situatie 1984. Het bouwvallige viaduct doet dienst als jogging-trail.

Rechts: Henry Hudson Parkway, situatie 1990.

het einde van de Tweede Wereldoorlog, toen de explosief gegroeide Amerikaanse oorlogsindustrie overschakelde op onder andere de productie van personenauto's, concentreerde Moses zich bijna geheel op de aanleg van expressways die een vernietigend spoor door de stad trokken, dat echter niet gecompenseerd werd door het groen van parkways.

De meeste beruchte expressway zou die dwars door de Bronx worden: de Cross-Bronx Expressway. Moses huurde een van Amerika's bekendste jungle-specialisten als adviseur in: generaal Thomas Farell, bouwer van de Birmaroad tijdens de Tweede Wereldoorlog. Hij werd door Moses erop uitgestuurd om het gebied te verkennen en bracht geheel in stijl verslag uit: hij beschreef de Bronx als een dicht woud van gebouwen, gegroepeerd langs een vallei waar het verkeer als wild kolkend water zich een weg door probeerde te banen. Hij bedoelde de Grand Concourse, een Haussmanniaanse boulevard. Dwars door deze woeste wildernis wees Farell het traject aan waarlangs de 'vooruitgang' de stad kon binnendringen.

Ook de aanleg van de expressway was geheel in jungle-stijl: met vele duizenden kilo's dynamiet werd een strakke lijn door de heuvelachtige rotsbodem van de Bronx getrokken. De gevolgen waren navenant. Aan de vijfduizend mensen van wie woningen werden afgebroken voor de expressway, werden nog eens tienduizend mensen toegevoegd wier woningen verzakt, gescheurd of geheel ingestort waren als gevolg van de vele dynamietontploffingen. Met de aanleg van de Cross-Bronx Expressway was de bloeiende South Bronx in één klap veranderd in het desolate gebied dat tegenwoordig bekendheid geniet als het prototype van de stad-in-verval.

Zowel in de Bronx als in de Lower East Side en Harlem op Manhattan kwamen, in het kielzog van de verwervings- en sloopprakijken voor de parkways en expressways, grote stukken grond beschikbaar voor nieuwe woningbouw. Hier zag Moses kans niet alleen de vorm van de stad te transformeren met een nieuwe typologie van openbare werken, maar ook een nieuwe gebouwtypologie in de praktijk te brengen.

Het debat over de gewenste bebouwing van Manhattan was sterk beïnvloed door de realisatie van het Rockefeller Center in 1929. Met Rockefeller Center werd voor het eerst met één gebouwencomplex de schaal van het enkele bouwblok overschreden. Met deze schaal werd bereikt dat de hoogbouw van Rockefeller Center gevrijwaard bleef van andere wolkenkrabbers in de directe omgeving – de wolkenkrabbers van Rockefeller Center staan middenin een vrije ruimte. Het bijzondere ervan is echter dat de hoogbouwtorens weliswaar vrij in de ruimte staan, maar dat tegelijk de onderbouw een integraal onderdeel vormt van het stratennetwerk van Manhattan, waar het met winkels





Links: Cross Bronx Expressway, situatie 1990.

Rechts: F.D. Roosevelt Drive biedt beschutting voor een sloppenwijk.

culturele voorzieningen en kantoorentrees direct op aansluit. In de kringen van toenmalige moderne architecten en stedebouwers werd dit aspect wel eens vergeten of juist uitdrukkelijk betreurd.[53]

Het concept van Rockefeller Center, met name de plasticiteit van de ranke hoogbouwtorens in de vrije ruimte, werd in 1931 uitgewerkt in een voorstel van de Regional Plan Association, waarin de amorfe 'mountain range' van New York's skyline is vervangen door een 'city of towers'.[54]

Ook Moses was begeesterd door dit ideaal; waar hij de kans kreeg, creëerde hij eerste aanzetten van de nieuwe city of towers, maar dan uitdrukkelijk zonder enige relatie met het stratenplan van Manhattan's grid-patroon. Met name langs de East River Drive met het East River Park is een aantal wooncomplexen volgens het nieuwe concept verrezen: Vladeck Houses, Baruch Houses en Jacob Riis Houses.

De bewoners van de gesloopte huizenblokken van Lower East Side en de Bronx konden deels terecht in deze sociale-woningbouwprojecten. Een groot deel van de weggesaneerde bevolking moest echter verhuizen naar massawoningbouwcomplexen die Moses op Coney Island en Rockaway Beach bouwde, mijlenver buiten de stad.

De Cross-Bronx Expressway was overigens nog maar een voorproefje van wat Moses met Manhattan van plan was. In 1946 lanceerde hij al het plan voor drie 'Cross-Manhattan Expressways': de Upper, Mid en Lower Manhattan Expressway, die alle verhoogd dwars over en door de bestaande stad moesten gaan lopen, van oost naar west. Vooral de Mid Manhattan Expressway moest de kroon op het werk worden: Moses droomde van een verhoogde snelweg, circa dertig meter boven straatniveau, dwars door de zesde of zevende verdieping van het Empire State Building.

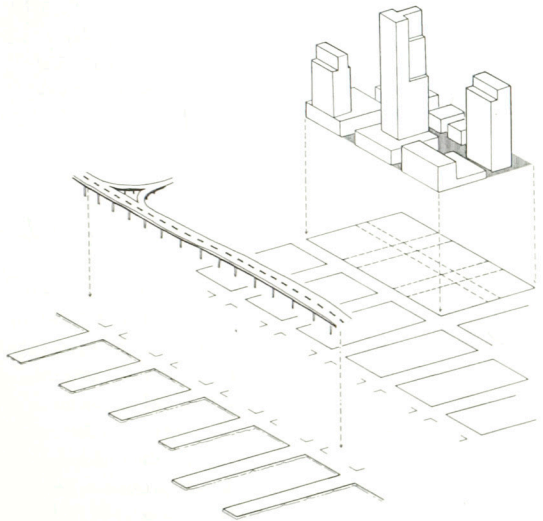
Het is vooral de Lower Manhattan Expressway die het meest realistisch leek, maar waartegen tevens een monsterverbond tot stand kwam van buurtorganisaties, ondernemers en onroerend-goedeigenaren, Kamer van Koophandel, enzovoort.[55] Uiteindelijk wordt burgemeester Lindsay zo breed gesteund dat hij het aandurfde het tegen Moses op te nemen. In 1966 werd Moses uit al zijn functies ontheven. Alleen zijn post als directeur van de Triborough Bridge Authority mocht hij nog enkele jaren blijven bekleden. Daar kon hij voor de stad weinig schade mee aanrichten.

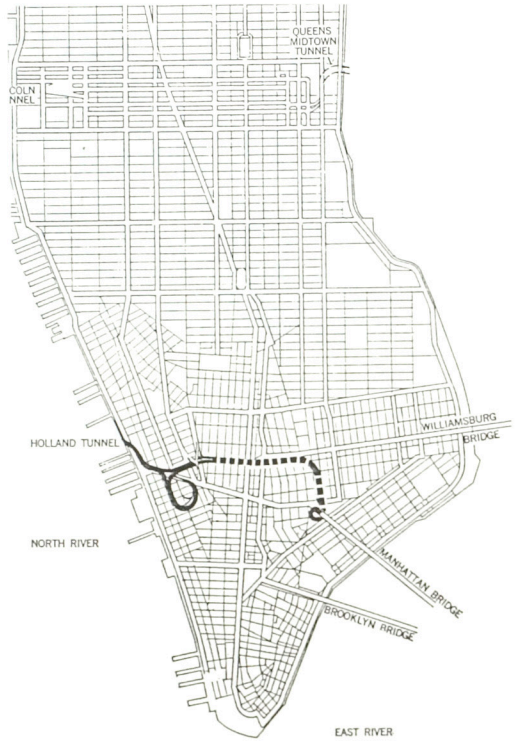
Euforie en verwarring

Zowel het gebruik als de aanleg van de nieuwe infrastructuur van parken en parkways stonden voor Moses geheel in het kader van 'making a better public'.[56] In dit streven stond Moses op gespannen voet met de oorspronkelijke architecten van de New Deal, Roosevelt en Tugwell. Moses' ideeën over de betekenis en toe-

Rechts: Tracé Lower Manhattan Expressway.

Onder: De projectie van nieuwe grootschalige fenomenen op het stratenplan van Manhattan: de expressways vernietigen het grid-patroon; een ensemble als Rockefeller Center laat het grid echter in tact.





gankelijkheid van het publieke domein verschilden nogal van de intenties van de New Deal om een nieuwe verhouding tussen het publieke en private domein te realiseren.

Moses introduceerde een hiërarchie in de stedelijke openbare ruimte en in het landschap, waaraan particuliere belangen ondergeschikt gemaakt werden. Door zijn ingrepen in de stad verloren uiteindelijk 250.000 mensen hun woning, maar ook talloze landeigenaren, stads- en dorpsbesturen zagen hun eeuwig gewaande zekerheden aan duigen vallen onder het geweld van Moses' bulldozers.

Terwijl Moses zich enerzijds gehaat maakte bij al degenen die moesten wijken voor de uitvoering van zijn grootse plannen, werd hij tegelijk op handen gedragen door de duizenden arbeiders die met geestdrift de nieuwe projecten aanlegden, overtuigd van het belang van het werk dat verricht werd. Hier ging het niet om de aanleg van zomaar een weg of park, maar om het bouwen aan een Nieuw Amerika. Berman stelt dat met de realisatie van deze werken de idealen van Goethe en Marx tot leven kwamen; hier werd de moderne romance van de grote sociale gemeenschap gerealiseerd, waarin iedereen met overtuiging en enthousiasme aan een arbeidsproces deelnam dat het algemeen belang dient.[57]

Niet alleen bij degenen die dankzij de grootschalige wegen- en parkenaanleg weer werk hadden genoot Moses grote populariteit. Ook bij een veel breder publiek werd Moses beschouwd – of althans als zodanig beschreven – als een belangrijk weldoener. Illustratief is bijvoorbeeld een uitgebreide reportage in het populaire geïllustreerde maandblad *Fortune* in 1938. Een paginagrote foto toont Moses voor 'zijn' New York, met het onderschrift 'As usual, Robert Moses, commissioner of parks, has all of New York City behind him'. Een eveneens paginagrote vogelvluchttekening van New York en omgeving, waarin alle projecten van Moses staan aangegeven, draagt de titel '*The Land of Moses*'. Deze bijbelse verwijzing is nauwelijks ironisch bedoeld; het hele artikel beschrijft Moses als een redder van de fundamentele waarden van de Amerikaanse maatschappij, 'one of the nation's ablest and honestest public servants – or, as he himself concedes with a laugh, that he has "stayed on the side with the angels"'.[58]

De nieuwe riverside parkways, vooral de Henry Hudson Parkway, werden al voordat ze in gebruik genomen konden worden, enthousiast ontvangen: 'This magnificent exit from the city, all of it Robert Moses' doing, will not be finished until this fall, but already travelers and fascinated observers are thick along the whole length of the parkway. And what Moses has done to give utility and beauty to the western edge of Manhattan, he is also doing on a smaller scale along the island's eastern edge.'[59]

In de Amerikaanse literatuur wordt het nieuwe stadslandschap als een nieuw soort natuurverschijnsel beschreven. De nieuwe combinatie van wolkenkrabbers en parkways kreeg een betekenis van een harmonieuze symbiose van menselijke arbeid en God's schepping, de natuur, zoals ook grote bruggen, viaducten, schepen en boerderijen een speciale betekenis kregen die het bondgenootschap tussen mens en natuur onderstreepten.

In de eerste decennia van de 20e eeuw ontwikkelde zich in New York een hele school van fotografen die zich erop toeleggen deze skyline vast te leggen: daarbij ging het niet meer om de afbeelding van afzonderlijke gebouwen, maar juist om de gebouwen gezamenlijk als één groots, majestueus kunstwerk af te beelden – een manier van kijken die mogelijk was door de stad vanaf een afstand, vanaf het water of vanaf een van de bruggen, te fotograferen. De benadrukking van de collectiviteit en van de magie van deze skyline werd versterkt door de stad in duister of nevel te hullen, waardoor alleen het silhouet en de massaliteit van de duizenden verlichte ramen overbleef en het onderscheid tussen de gebouwen praktisch verdween.

De perceptie van de moderne stad als een kunstwerk, een symbiose tussen mens en natuur, gaat zelfs zover dat ook in de meest anti-stedelijke literatuur de skyline van New York bezongen wordt als een pastorale idylle. *The Great Gatsby* van Scott Fitzgerald is een belangrijk voorbeeld van deze teneur. Wanneer hoofdpersoon Nick na een rit op Long Island terugkeert naar Manhattan, ziet hij daar voor de zoveelste keer het beloofde land opdoemen: 'Over the great bridge, with the sunlight through the girders making a constant flicker upon the moving cars, with the city rising up across the river in white heaps and sugar lumps all built with a wish out of non-olfactory money. The city seen from the Queensboro Bridge is always the city seen for the first time, in its first wild promise of all the mystery and the beauty of the world.'[60]

De vereenzelviging tussen de stedeling en het nieuwe stadsbeeld als natuurverschijnsel wordt prachtig beschreven door Gay Talese in *The Bridge*, waarin de lezer naar de stad leert kijken door de ogen van een paar constructeurs: "'It's a good life," Danny Montour was trying to explain, driving his car up the Henry Hudson Parkway in New York, past the George Washington Bridge. "You can see the job, can see it shape up from a hole in the ground to a tall building or a bridge." Het paused for a moment, then, looking through the side window at the New York skyline, he said, "You know, I have a name for this town. I don't know if anybody said it before, but I call this town the City of Man-made Mountains. And we're all part of it, and it gives you a good feeling – you're a kind of mountain builder..."'[61]

In eerste instantie geldt deze beleving van de skyline voor het gehele ensemble van wol-

kenkrabbers, dat zich juist kan profileren temidden van een lege ruimte, waarvoor het *water* de perfecte voorwaarde schept. De combinatie van de skyline met de eindeloosheid van het water benadrukt des te meer de *gelijkwaardigheid* tussen datgene waartoe natuur en mens in staat zijn. Bovenal biedt de waterkant de mogelijkheid dit moderne stadsbeeld te ervaren op een moderne wijze, namelijk vanuit de auto, vanaf de snelweg.

Ook de voormannen van de Moderne Beweging van de architectuur, Le Corbusier en Sigfried Giedion, zijn vol bewondering over het nieuwe fenomeen van de parkways, met name in combinatie met het Rockefeller Center. Deze elementen – de parkway en de solitaire torengebouwen als Rockefeller Center – maakten New York volgens Giedion tot 'the forerunner of the city of a new scale'. Giedion vestigde zijn hoop op New York: 'The Parkway and the Rockefeller Center are only small beginnings, isolated new growths in the immense body of New York, like the young branches of a tree.'[62] – Aldus reikte de betekenis van Moses aanzienlijk verder dan de grenzen van New York.

In Amerika werd hij door tientallen stadsbesturen gevraagd als adviseur bij de aanleg van parkways en expressways, waarbij hij steeds weer een grote voorkeur aan de dag legde voor de waterkant. De Riverside Expressway was Moses' handelsmerk.

Zijn netwerk van parkways en expressways in New York werd in de jaren dertig, veertig en vijftig een druk bezocht excursiedoel van politici, stadsplanners, architecten en technici uit heel Amerika en Europa.

In Europa werden tegelijkertijd de Duitse Autobahnen, de Italiaanse autostradas en de Engelse motorways aangelegd. Maar het grote verschil met de projecten van Moses was dat de Europese varianten van stad naar stad, van streek naar streek en *langs* de steden werden aangelegd, terwijl Moses met zijn parkways en expressways *in* de bestaande stad doordrong, ten einde de stad zelf te transformeren.

Maar behalve euforie produceerde de creatie van het moderne stadslandschap ook verwarring en tegenstand. De eerste generatie parkways introduceerde een nieuw soort combinatie van grootschalige infrastructuren met het stedelijk netwerk, en een nieuw soort combinatie van de stad met het landschap. Van een dergelijk *combinatie* was in de jaren vijftig geen sprake meer.

Onder president Eisenhower kregen de highway-programma's een nieuwe stimulans, met verwoestende uitwerking op de steden, die zelfs de aanvankelijk meest overtuigde pleitbezorgers deed schrikken. In 1957 werd al door planologen en huisvestingsambtenaren gewezen op de sociale segregatie in Amerikaanse steden als gevolg van de highway-aanleg in de steden, waarbij de highways zelf scherpe grenzen gingen vormen tussen arme en welvarende stadswijken. Lewis Mumford deed in dat jaar een vergeefse oproep voor een adempauze van twee jaar in het highway-programma, zodat men zich kon bezinnen op welke wijze dit programma voortgezet zou moeten worden.[63] Ook Eisenhower zelf schijnt hevig geschrokken te zijn toen hij met eigen ogen de gevolgen zag van een interstate highway vlakbij zijn zomerverblijf in Camp David.[64]

Marshall Berman, die zijn jeugd in de South Bronx doorbracht, beschrijft zijn verwarring toen Moses daar in de jaren vijftig de Cross-Bronx Expressway aanlegde: 'Ik kan me herinneren dat ik boven de bouwput van de Cross-Bronx Expressway stond, terwijl ik huilde om mijn buurt (waarvan ik het lot als in een nachtmerrie had voorzien) en zwoer dat ik dit nooit zou vergeten en wraak zou nemen, maar tegelijk worstelde ik ook met die verwarrende dubbelzinnigheden en contradicties die Moses' werk opriepen. Toen ik een van de mooiste exemplaren van deze panden neergehaald zag worden, voelde ik een verdriet dat, achteraf gezien, eigen is aan het moderne leven. Hier in de Bronx werd dankzij Robert Moses het moderne van de stadsboulevard verouderd verklaard en opgeblazen door het moderne van de

interstate highways. Sic transit! Modern zijn bleek veel problematischer en veel gevaarlijker te zijn, dan ik aanvankelijk gedacht had.'[65]

DE STAD ALS ARCHITECTONISCH MEGAPROJECT

De ontwikkeling van het interstate highway-netwerk leidde niet alleen tot een ontmanteling van bestaande steden, maar ook tot de creatie van geheel nieuwe 'instant'-steden. Het nieuwe highway-netwerk bood de mogelijkheid tot ontsluiting van alle uithoeken van het land, waardoor de ontwikkeling van nieuwe ideaalsteden niet meer afhankelijk was van de bestaande steden, maar ver daarbuiten plaats kon vinden, in het ongerepte landschap. Deze ontwikkeling was in de eerste plaats het resultaat van initiatieven van de private sector, met name van voortvarende projectontwikkelaars. Een aantal van die initiatieven vervulde in de loop der tijd een belangrijke voorbeeldfunctie: Miami, Disneyworld en het al eerder genoemde Rockefeller Center.

Miami – stad van projectontwikkelaars[66]

Dat het in Miami niet grote staatslieden, kolonisten of industriëlen zijn geweest die deze stad groot hebben gemaakt, is terug te vinden in de straatnamen: de hoofdstraten en grote boulevards in Miami dragen de namen van projectontwikkelaars, speculanten en grootgrondbezitters: Flagler Street, Julia Tuttle Causeway, Collins Avenue, enzovoort.

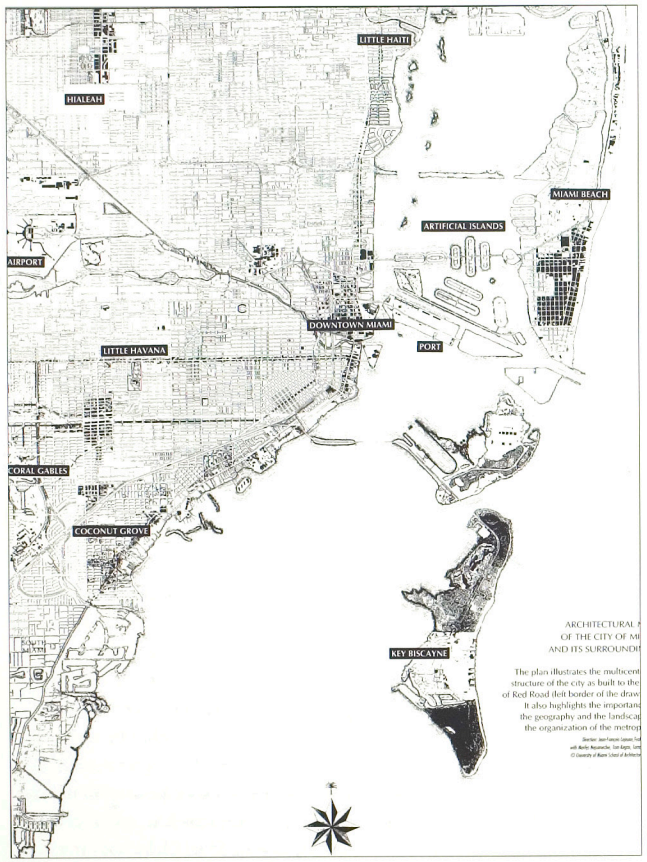
De ontstaansgeschiedenis van Miami is overigens niet verbonden met de highway maar met de spoorweg. Tijdens de extreem strenge winter van 1894-1895 ontdekte de spoorwegmagnaat Henry Flagler dat de zuidelijke punt van Florida de enige plek van de VS was die vorstvrij was gebleven. In 1896 had zijn spoorweg Miami bereikt en opende hij zijn eerste hotel in Miami, het Royal Palm Hotel. Hiermee begon voor het op dat moment nauwelijks 400 inwoners tellende Miami een nieuwe toekomst. In de volgende dertig jaar zou van alle 'instant-cities' in Florida, Miami verreweg de grootste en belangrijkste worden.

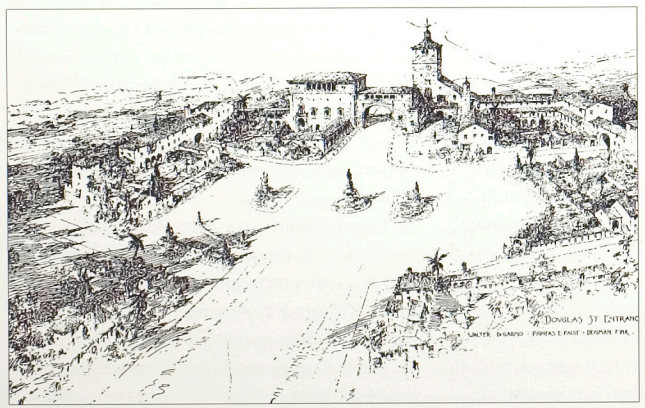
De betekenis van Miami nam pas echt toe toen Carl Fisher deze plaats ontdekte. Fisher was een projectontwikkelaar en multimiljonair die geloofde in de automobiel; hij was een tijd- en geloofsgenoot van MacDonald en Moses. Voordat Fisher Florida ontdekte, had hij de Indianapolis Motor Speedway aangelegd en was hij mede-ontwikkelaar van de Lincoln Highway, de eerste Amerikaanse transcontinentale autoweg van Oost- naar Westkust.[67]

Fisher was echter niet begeesterd van de collectiviseringsidealen van Moses; hij was ontwikkelaar en autoliefhebber en beschouwde de aanleg van autowegen als een lucratieve vorm van projectontwikkeling en als een interessant instrument om op afgelegen locaties projecten te kunnen ontwikkelen.

In Miami werd Fisher's belangstelling gewekt door het langgerekte eiland dat zich voor de kust kilometerslang evenwijdig aan de oeverlijn uitstrekte en nauwelijks boven water uitkwam. Hij wist de rechten te verkrijgen op een deel van het eiland en legde een houten verbindingsbrug aan, die met zijn vier kilometer meteen de langste van zijn soort ter wereld was. Tegelijk startte hij met het ophogen en verbreden van de smalle eilandstrook met behulp van miljoenen kubieke meters uitgebaggerde zand en klei. Ondertussen regelde hij dat zijn nieuwe toekomstige paradijs een onafhankelijke status kreeg ten opzichte van het inmiddels tot een redelijke stad uitgegroeide Miami. In 1915 werd het nieuwe eiland, waar nog geen sterveling woonde, door de staat erkend als een zelfstandige gemeente, genaamd: Miami Beach.

Fisher paste in feite hetzelfde principe toe als Flagler: hij bouwde een complete instantstad middenin het niets. Bouwde Flagler zijn stad middenin het oerwoud, Fisher bouwde zijn stad middenin zee. En was het Miami van Flagler een product van het spoorwegtijdperk, het Miami Beach van Fisher was, nauwelijks





twintig jaar later, het product van het nieuwe tijdperk van de automobiel. Fisher liet het wat dat betreft niet bij de nieuwe brug en legde een nieuwe autoweg aan van Chicago naar Miami: de Dixie Highway.

Fisher zelf bouwde op Miami Beach vijf hotels, die al meteen zo goed liepen dat hij de rest van zijn land met enorme winsten aan andere ontwikkelaars kon verkopen. In 1926 telde Miami Beach 56 hotels. Als toeristenoord had deze gloednieuwe instant-stad het twintig jaar oudere Miami reeds ver achter zich gelaten.

De modelstad van Fisher was in eerste instantie niet gebaseerd op een zorgvuldige totaalcompositie van het gehele ensemble van gebouwen, stedebouwkundige en landschappelijke elementen, maar meer op een combinatie van isolement en exclusiviteit. Het ging immers om een kunstmatig ontwikkeld eiland, waarvan het meest attractieve onderdeel, namelijk de kuststrook, vrijwel louter bestemd was voor de ontwikkeling van hotels en appartementgebouwen. Slechts een klein deel van het openbare stratennet, in de vorm van Ocean Drive, gaf direct zicht op en toegang tot de zee.

Dit principe zou in de jaren twintig en dertig vele malen op kleine schaal herhaald worden, waardoor voor de eigenlijke kustlijn van Miami een nieuwe archipel ontstond, bestaande uit een verzameling grotere en kleinere

Boven: Miami, plattegrond, 1990.

Onder: Miami, Coral Gables, Douglas Entrance. Ontwerp van W. de Garmo, D. Fink, P. Paist, 1925.

eilandjes, als autonome mini-paradijsjes in het water, aan elkaar geregen door een stelsel van zogenaamde causeways.

Vrijwel tegelijk met Fisher had ook een andere ontwikkelaar Miami ontdekt, George Merrick. Merrick was de man van de suburb. Hij erfde een citrusbomenplantage, 'Coral Gables', breidde die uit en besloot vervolgens deze grond te bestemmen voor een 'urban design masterpiece'. Merrick wilde niets aan het toeval overlaten: zijn nieuwe stad moest tot in de kleinste finesses weloverwogen ontworpen worden. Hij stelde een team samen van 'Masters of illusion', onder aanvoering van architect Phineas Paist en landschapsarchitect Frank Button. Tezamen maakten zij de ontwerpen voor 'The City Beautiful', waarin overwegend mediterrane (Spaanse en Italiaanse) en in mindere mate ook Franse, Hollandse en Chinese stijlkenmerken werden toegepast. Ter benadrukking van de autonomie werd de nieuwe stad aan vier zijden voorzien van monumentale stadspoorten.

Coral Gables werd per kavel verkocht en bleek een doorslaand succes – hoewel het project als geheel onvoltooid bleef na het bankroet van Merrick als gevolg van een orkaan in 1927 en de economische depressie. Coral Gables werd het eldorado van de rijkere, succesvolle Amerikanen die zich hier definitief wilden vestigen.

Miami Beach, Ocean Beach.



In Coral Gables was het oorspronkelijk zo neutrale grid-systeem getransformeerd tot een gedifferentieerde lay-out van openbare ruimten en private kavels. Er is gepoogd de aanwezige natuurlijke rijkdom maximaal te benutten in het ontwerp van de straatprofielen en in het ontwerp van de afzonderlijke woonhuiskavels. Door zowel de vormgeving van het gehele openbare gebied als de typologie van de verschillende soorten woonhuizen in één hand te houden, benaderde Merrick met Coral Gables zeer dicht het ideaal van Burnham met de City Beautiful.

Nieuw is niet zozeer het verschijnsel van de projectontwikkelaar, maar wel het verschijnsel van de ontwikkelaar die zo'n groot grondgebied in één keer transformeert tot een complete stad van ruim vier vierkante kilometer. Zo lijkt de vlag anno jaren twintig in de vs erbij te hangen: de creatie van een ideale stad blijkt daadwerkelijk mogelijk te zijn, onder voorwaarde dat het gehele betreffende grondgebied eigendom is van een particuliere eigenaar, én gelegen in een aantrekkelijk natuurlijk milieu en klimaat, én op voldoende afstand van eventueel bemoeizuchtige overheden van bestaande stedelijke gemeenschappen.

Het ideaal van deze ideale stad betreft vooral het *beeld* van een specifieke samenhang van architectuur, stedebouwkundige layout en aanwezige natuur, en Merrick bewees dat een dergelijke totaalcompositie niet alleen ontworpen maar ook gerealiseerd kan worden: de stad als architectonisch megaproject.

Disneyworld

Terwijl de experimenten van Merrick en Fisher de ontwikkeling van instant-steden betreffen die de bestaande landschappelijke situatie maximaal pogen te benutten, is Florida ook de proeftuin voor een instant-stad die volstrekt onafhankelijk van de topografische context is opgezet en waarvan de interne ruimtelijke organisatie geheel in één hand is gehouden. Het experiment heet Disneyworld en is toonaangevend geworden voor de stedelijke ontwikkeling in de vs.

Het belang van Disney is dat hij niet zozeer een volstrekt nieuw type stad probeerde te ontwikkelen, maar juist een cultivering en romantisering van traditionele stedelijke elementen poogde te verzoenen met technologische vernieuwing en vooruitgang. Disney behoorde tot de eersten die de oude 'downtowns' ontdekten als belangrijke potentiële bronnen van een nieuwe toerisme- en recreatie-industrie.

De interesse van Disney voor de stad komt voort uit een reactie op plannen van Robert Moses, in dit geval voor New Orleans. Daar had Moses in 1946 op verzoek van het stadsbestuur een – hoe kan het ook anders – Elevated Riverside Expressway ontworpen, die het historische centrum van de stad grotendeels zou verwoesten. Het plan bleef na felle protesten ongeveer twintig jaar in de la liggen, maar kwam in 1965 er weer vrijwel ongewijzigd uit te voorschijn.

Wederom kwamen er protesten van degenen die de 'heritage' van het oude Franse koloniale centrum wilden behoeden voor totale vernietiging. Een tegenvoorstel werd ontwikkeld om de Expressway *onder* het historische stadscentrum door te leiden. Dat bleek 30 miljoen dollar te kosten. Dan is het Walt Disney die zich in de discussie mengt met een aanbod om het stadscentrum elders te herbouwen op een kleinere schaal, op drievierde van de ware grootte. De kosten hiervan bedroegen slechts de helft van het voorgesteld tunnelproject.[68]

Disney heeft dan allang ontdekt wat de mogelijkheden van het oude centrum zijn: al in de jaren zestig vormt het toeristenbezoek aan het stadscentrum de tweede inkomstenbron van de stad. Het voorstel van Disney voor New Orleans werd afgewezen, maar toch realiseerde hij dit concept met de creatie van Disneyworld in Florida.

Disneyworld is niet louter zoals Disneyland in Californië een pretpark, maar vormt een complete instant-stad die ruim tien keer zo groot is als Disneyland en bovendien geheel selfsupporting is op het gebied van water- en energievoorziening, vervoer, enzovoort. Walt Disney stelde zich ten doel een stad te bouwen waarin de nieuwste technologieën toegepast zouden worden om het gebruik en de verontreiniging van lucht, bodem en water te minimaliseren.[69]

De opgeloste stad

De periode van de jaren dertig tot zestig vormt een bizar tijdperk in de geschiedenis van de Amerikaanse stad en van de Amerikaanse stedebouw. In de loop van deze periode verwierf de stedebouwkundige praktijk een ongekende machtspositie en een dito maatschappelijk aanzien en een uitgebreid technisch instrumentarium, met name op het gebied van de openbare werken. Met de sterke positie en de techniek van deze stedebouwkundige praktijk werd gepoogd zowel de vorm als het gebruik van de stad maximaal te reguleren. Voor het ongeregelde was geen plaats. Het bizarre is dat deze enorme inzet van macht, techniek en reguleringsdrift tot de vormeloze *non-stad* leidde.

De nieuwe expressway-world betekende in twee opzichten een oplossing van de stad in het landschap. In de eerste plaats werd de bestaande stad ontmanteld. Het nieuwe systeem van stedelijke ruimte dat werd geïntroduceerd, brak radicaal met de vormgevingsprincipes die de ruimtelijke kwaliteiten van het grid en van de 19e-eeuwse afwijkingen bepaalden. Voor de vorm van de nieuwe stadslandschappen speelde de bebouwing geen rol meer. De continuïteit en de maten van het nieuwe netwerk werden louter door landschappelijke elementen vormgegeven. De stedelijke bebouwing diende zich in dit concept te presenteren als een verzameling incidentele objecten ('above the park the spires of Manhattan').

Het nieuwe netwerk van parkways en expressways creëerde een nieuwe stedelijke wereld met een nieuwe ruimtelijke continuïteit, die geen enkel verband had met de bestaande stedelijke wereld en continuïteit van het grid. Er was niet alleen geen verband tussen beide werelden, maar de wereld van de expressways hakte het grid in onderling geïsoleerde brokstukken en vernietigde daarmee de continuïteit van het grid.

In de tweede plaats maakte de expressway-world, tezamen met het massaal toegenomen autobezit, de complete Amerikaanse middenklasse uiterst mobiel en onafhankelijk van de grote stad. Het landschap was niet alleen toegankelijk en bereikbaar geworden als recreatieoord, maar ook als permanente vestigingsplaats. Dankzij de auto en de expressway kon het al in de 18e eeuw door Jefferson geformuleerde ideaal van de symbiose tussen landschap en menselijke nederzetting tot uitvoering worden gebracht in de vorm van suburbia.

Vanaf de jaren veertig begon de massale leegstroom vanuit de grote steden richting suburbs. In 1950 woonden reeds 35 miljoen Amerikanen in suburbs.

De ontwikkeling en het succes van projecten als Coral Gables, Miami Beach en Disneyworld toonde aan dat het 19e-eeuwse ideaal van de City Beautiful ook daadwerkelijk realiteit kon worden. Mumford verweet de City Beautiful dat ze gebaseerd was op totalitaire concepten, en het bleek dat deze idealen inderdaad vooral gerealiseerd konden worden wanneer er sprake was van één opdrachtgever die alle rechten en macht had ten aanzien van de ruimtelijke vormen, de structuren, de architectuur en het programma van een geheel gebied. De nieuwe instant-steden ontstonden op het grondgebied van private opdrachtgevers, die met hun architectonische megaprojecten niet zozeer steden als wel de suggestie van stedelijke werelden bouwden.

Het opvallende is dat de ontwikkeling van de instant-steden opbloeide in de periode waarin sprake was van een uitgesproken anti-stedelijke politiek in de officiële planningswereld, van Moses tot en met Tugwell, resulterend in de 'oplossing' van de steden in het landschap. Het succes van Miami, Disneyworld enzovoort toonde aan dat bij een groot deel van het Amerikaanse publiek nog steeds sprake was van een waardering van de stad als fascinerend fenomeen, als bron en exponent van cultuur, vooruitgang, dynamiek en vitaliteit. Miami Beach en Disneyworld vertegenwoordigen een perfectionering van dit idee van de stad, waarin alle negatieve aspecten van de stad (congestie, criminaliteit, vervuiling) ontbreken. Miami Beach is daarenboven een variant op Olmsted's idee van de verzoening tussen stad en landschap, waarvoor in diverse projecten bij uitstek lagunes ingezet werden (Boston, Chicago). Miami Beach *is* niets anders dan een lagune waarop de stad zich genesteld heeft.

Disneyworld is het meest 'zuivere' voorbeeld van een instant-stad die ook na realisatie in private handen is gebleven en waar de open ruimte, de straten en pleinen wel de suggestie van stedelijke complexiteit oproepen, maar formeel geen deel uitmaken van het openbaar domein en onder beheer en toezicht van de private eigenaar staan.

Het succes van vooral Disneyworld is voor velen niet alleen een exponent van een nieuwe markt van vrije-tijd-exploitatie, maar ook een teken dat het particulier initiatief in staat geacht kan worden een belangrijke rol te spelen bij de stedelijke ontwikkeling.

In 1964 constateerde Melvin Webber in zijn beroemd geworden essay dat de nieuwe wereld van snelwegen, suburbia en een supermobiele middenklasse, een breuk betekende tussen 'the urban place and the non-place urban realm'.[70] De stad als plek was volgens Webber daarmee overbodig geworden: 'For it is interaction, not place, that is the essence of the city and of city-life.'

Webber heeft hiermee maar gedeeltelijk gelijk gekregen. Want de ontwikkeling van de nieuwe instant-steden laat zien dat de stad bij uitstek als *plek* volop in de belangstelling is blijven staan, waarbij niet de overheid, maar juist private ontwikkelaars zich opgeworpen hebben als 'hoeders' van de traditionele fysieke verschijningsvorm van de stad.

4 Na het modernisme: Cities are fun – Herwaardering van de complexiteit van de negentiende eeuwse stad

De paradoxaliteit van de Amerikaanse stedebouwtraditie – met aan de ene kant een nadruk op de ontmanteling van de stedelijke complexiteit, aan de andere kant een cultivering en esthetisering van een gesuggereerde complexiteit – heeft ertoe geleid dat nieuwe ontwikkelingen in oude havengebieden zowel geïnspireerd als belemmerd zijn door de ervaringen van die stedebouwtradities. Ze zijn geïnspireerd door de ervaringen die de mogelijkheid hebben aangetoond om complete instant-steden als afgeronde projecten te ontwikkelen; ze zijn belemmerd door de erfenis van de expressway-world, die in vrijwel alle Amerikaanse havensteden enorme constructies van elevated expressways aan de waterkant heeft achtergelaten, niet zelden in vergaande staat van verval.

In de jaren zestig verdween niet alleen Moses uit het centrum van de stedelijke planning, maar begonnen tevens de oevers van Manhattan hun havenfuncties te verliezen. De eens zo florerende waterkant werd een wereld van verlaten havenpieren, verwaarloosde havenwijken en expressways, waaronder letterlijk een onderwereld ontstond, gevreesd en gemeden door rechtschapen burgers en geliefd voor het opnemen van misdaadfilms.

De waterkant werd het zichtbare symbool van de ontreddering van de stad – met in 1973 het dramatische hoogtepunt van het ongeluk met de teerauto die op weg was om het zoveelste gat in de West Side Highway te dichten, maar er vervolgens zelf door zakte.

De mate van succes van de waterfrontprojecten in Amerikaanse steden wordt dan ook in sterke mate bepaald door de wijze waarop men wist om te gaan met deze erfenissen.

Het ideaal van de moderne stad à la Moses is in de tweede helft van de jaren zestig ten einde. In die periode voltrokken zich grote veranderingen op het gebied van de stedelijke planning. En niet alleen de ruimtelijke, maar de gehele sociale en economische structuur van de Amerikaanse steden begint grote verschuivingen te vertonen. Het verdwijnen van een groot deel van de industriële bedrijvigheid en van grote delen van de middenklasse uit de grote steden is deels het resultaat van de expressway-world zelf, die de vestigingsvoorwaarden van (bemiddelde) mensen en bedrijven minder afhankelijk heeft gemaakt van de grote stad; het is ook deels het gevolg van structurele economische veranderingen, die een sterke groei van de dienstensector laten zien ten koste van de industriële bedrijvigheid.

Tegelijk worden de Amerikaanse steden vanaf de jaren zestig geconfronteerd met nieuwe immigratiegolven, vanwege verruiming in de immigratiewetgeving in 1965. Dat leidt tot de situatie dat anno 1990 in New York eenderde van de bevolking afkomstig is uit het buitenland, waarbij vooral laaggeschoolde 'Hispanics' (grotendeels uit Mexico en het Caribisch gebied) en Aziaten een groot aandeel hebben.

Terwijl in de jaren zestig het einde van de stad als plek werd geproclameerd, ontstond tegelijk een beweging die een herwaardering van de betekenis van de stad als plek bepleitte. Eind jaren zestig, begin jaren zeventig komt een nieuwe generatie stadsplannen die radicaal af willen rekenen met het tijdperk Moses en een herwaardering van het urban design beogen. Toonaangevend waren het Plan for New York City (1969), het Comprehensive Urban Design Plan for San Francisco (1971), terwijl ook een nieuwe stedebouwkundige aanpak in Baltimore en Boston de aandacht trok.

Gemeenschappelijk in de nieuwe oriëntatie van de jaren zestig en zeventig is het zoeken naar nieuwe concepten voor zowel de 'publieke' als de 'private' stedebouw.

Wat betreft de publieke stedebouw ging het om de opgave om een nieuwe verhouding te definiëren tussen verschillende soorten openbaar gebied en tussen verschillende soorten gebruik van het openbaar gebied. De radicale scheiding tussen de interstate highways enerzijds en het traditionele stratennetwerk anderzijds werd expliciet als probleem gedefinieerd.

Wat betreft de private stedebouw ging het om de vraag hoe grote onroerend-goedprojecten in de stad gerealiseerd konden worden, die tegelijk een meerwaarde voor het openbaar gebied zouden opleveren. Gedurende de jaren zestig werd duidelijk dat grote investeerders en projectontwikkelaars ook interesse in de steden begonnen te vertonen. De vraag was echter of dit zou leiden tot nieuwe instant-steden, die autonoom en los van de stad zouden functioneren – zoals instant-steden als Disneyworld los van hun context stonden – of dat het mogelijk zou zijn nieuwe, grote onroerend-goedprojecten in te zetten in combinatie met de ontwikkeling van een nieuwe differentiatie in structuur en betekenis van het stedelijk openbaar gebied.

Het zoeken naar nieuwe concepten en strategieën leidde vanaf de jaren zeventig tot drie soorten stadsplannen.

a. Stadsplannen die een nadruk leggen op een nieuwe hoofdstructuur van het openbaar gebied, die zowel ruimte biedt voor het moderne stadsleven als aansluit op het 19e-eeuwse patroon van de stad, waarbij het waterfront wordt geclaimd als hoofdonderdeel bij uitstek van de nieuwe hoofdstructuur van openbare ruimten.

b. Plannen die de nadruk leggen op de introductie van de ervaring van de architectonische megaprojecten in de stad zelf, waarbij het waterfront de plek wordt waar deze projecten het meeste kans van slagen hebben.

c. Plannen die een relatie leggen tussen het ontwikkelen van een nieuwe ruimtelijke hoofdstructuur van openbare ruimten en het op strategische plaatsen inzetten van private investeringen, waarbij plannen voor het waterfront vooral de betekenis van 'strategische pionnen' krijgen.

De wijze waarop deze denkbeelden in de Amerikaanse steden uitgewerkt zijn, verschilt van geval tot geval: soms liggen ze in elkaars verlengde, vullen ze elkaar aan, soms conflicteren ze met elkaar. Van dit alles is wederom New York een prachtig voorbeeld: daar vinden we de prototypen van de verschillende soorten plannen naast elkaar aan de rivieroevers van Manhattan, met wisselend succes.

HET WATERFRONT ALS NIEUWE OPENBARE RUIMTE: OP ZOEK NAAR EEN SYMBIOSE TUSSEN 19E-EEUWSE PATRONEN EN 20E-EEUWS GEBRUIK

Zoals Giedion's boek *Space, Time and Architecture* een bijbel van de Moderne Beweging werd, zo kan het in 1961 gepubliceerde boek van Jane Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities*, gezien worden als het manifest van de beweging die in de jaren zestig ijvert voor een heroriëntatie van de publieke stedebouw in de Verenigde Staten.[71] Jane Jacobs woont in de jaren zestig in Greenwich Village, Manhattan, en is een van de drijvende krachten achter de protestbeweging tegen Moses' projecten, met name tegen de Lower Manhattan Expressway die dwars door haar buurt zou gaan. 'This book is an attack on current city planning and rebuilding' is de openingszin van het boek, waarna een hartstochtelijk pleidooi volgt voor herstel van de straat en de buurt als de kernen van de stedelijke sociale cultuur. Jacobs propageert de straat als de plek waar nieuwe contacten en indrukken worden opgedaan, waar steeds weer nieuwe verbanden en culturen ontstaan, een permanente bron van ontdekking, vernieuwing, van leven. Haar boek is te lezen als een pleidooi voor een herwaardering van de stedelijke systemen van de 19e eeuw. Een centraal begrip in haar boek is diversiteit: zij beschrijft de teloorgang van de Amerikaanse stad vooral als een teloorgang van de sociale, culturele, economische en functionele diversiteit door de ontwikkeling van monofunctionele stadsdelen en so-

ciaal eenzijdig samengestelde wijken die slum dreigen te worden of al zijn geworden.

Sociale, economische en culturele diversiteit moet echter tot op het laagste schaalniveau in de stad gestimuleerd worden, aldus Jacobs, want juist die diversiteit vormt de essentie van de stedelijke cultuur, waarin dankzij die diversiteit voortdurend nieuwe initiatieven, contacten en netwerken kunnen ontstaan. 'City diversity itselfs permits and stimulates more diversity,' is het credo van Jacobs, maar om die sociale, culturele en economische diversiteit mogelijk te maken, moeten wel de juiste ruimtelijke voorwaarden aanwezig zijn.

Jacobs constateert in haar boek dat tussen stadswijken en stedelijke gebieden onderling steeds meer sprake is van het ontstaan van 'border vacuums', grensgebieden die als een grote leegte tussen de stadsdelen liggen en geen ruimtelijke relaties meer leggen tussen die stadsdelen – hetgeen zij strijdig noemt met de meest elementaire grondslagen van de Amerikaanse stedebouwkunde, die met de grid-systemen juist een principiële neutraliteit en continuïteit heeft trachten te ontwikkelen. Het verschijnsel van de border vacuums tast deze principes wezenlijk aan, volgens Jacobs. Als hoofdschuldige wijst zij het nieuwe grootschalige netwerk van de expressways aan, die vaak sterke ruimtelijke scheidingen hebben ontwikkeld tussen stadsdelen die voorheen nauw met elkaar verweven waren. Daarnaast wijst Jacobs op een tendens van introversie van de afzonderlijke stadsbuurten, waar culturele en economische functies en belangrijke openbare ruimten (pleinen, parken) steeds meer middenin deze stadsdelen geconcentreerd zijn, in plaats van aan de randen ervan.

Door deze autonomisering van stadsdelen verdwijnt de vanzelfsprekendheid van de uitwisseling tussen de stadsdelen onderling en wordt de eenzijdigheid van elke afzonderlijke buurt versterkt: een vicieuze cirkel.

Jacobs pleit in haar boek voor een transformatie van de border vacuums tot zones waarin sprake is van uitwisseling en condensatie van stedelijk activiteiten, en noemt met name de 19e-eeuwse parken als het belangrijkste voorbeeld uit de Amerikaanse stedebouwgeschiedenis van een dergelijk ruimtelijk beleid. Vooral de parken en parksystemen van Olmsted roemt ze als elementen die juist een verbindende in plaats van een scheidende functie vervulden. In plaats van vacuüms waren deze parken juist condensatoren van stedelijk leven.

Een grens hoeft niet noodzakelijkerwijs een periferie te zijn, betoogt Jacobs, en zij voert de waterfronts van steden als New York en San Francisco op als voorbeelden van grensgebieden die lange tijd juist als zones van verdichting en intensivering van stedelijke activiteiten hebben gefunctioneerd, maar die door de dominante aanwezigheid van de expressways eveneens border vacuums zijn geworden.

Een van de opvallende verwijzingen van het boek van Jacobs betreft Rockefeller Center.[72] Jacobs beschrijft Rockefeller Center als een geslaagde interventie in de stad die enerzijds een geheel nieuw, grootschalig gebouwtype oplevert, anderzijds een verrijking vormt van de openbare ruimte, met een menging van functies, menging van gebouwtypologie, maar vooral ook van aandacht voor aansluiting op het bestaande stratennetwerk en van het vermijden van border vacuums. De randen van Rockefeller Center zijn namelijk altijd op stedelijk niveau belangrijke zones gebleven, dankzij het feit dat aan deze randen van meet af aan belangrijke functies waren gevestigd.

Opmerkelijk is dat Jacobs juist dit complex bewondert, dat bij uitstek een product is van een grootschalige private investering, terwijl haar gehele boek vooral een pleidooi is voor meer aandacht voor het kleinschalige economische, culturele en sociale leven in de stad.

Rond 1960 was Jane Jacobs niet de enige die zich zorgen maakte over de toekomst van de Amerikaanse stad en van New York in het bijzonder. In diezelfde periode zwengelt met name de Rockefeller-groep de discussie aan over de toekomst van het Financial District van Manhattan. In 1958 publiceert de Downtown Lower Manhattan Association een studie onder leiding van David Rockefeller, waarin wordt geconstateerd dat het Financial District met diverse problemen kampt: ruimtenood, dat wil zeggen onvoldoende bouwlocaties voor uitbreiding, maar ook een zo langzamerhand als onaangenaam ervaren stelsel van 'canyons' tussen de wolkenkrabbers; slechte bereikbaarheid, waarbij het vaak uren kost om door het drukke verkeer een van de vliegvelden te bereiken; en functionele eenzijdigheid, waardoor Lower Manhattan na 5 uur 's avonds vrijwel geheel verlaten is.[73]

Als gevolg van deze problemen signaleert het rapport 'a continuous exodus of long-established business and activities to areas in which they can find better working conditions and a more agreeable and convenient environment for their employees'.

De studie resulteert onder andere in het initiatief voor het World Trade Center, maar bovendien in de aanbeveling om in te spelen op de verdwijning van scheepvaartactiviteiten aan de rivieroevers, waardoor aan beide zijden van het Financial District nieuwe uitbreidingen gerealiseerd zouden kunnen worden. Aan de oostzijde zou dit mogelijk zijn deels op het grondgebied van de oude Fulton Fishmarket, deels op nieuwe landaanwinning in de East River. Aan de westzijde zou een uitbreiding van het Financial District op een landaanwinning ten noorden van Battery Park kunnen plaatsvinden.

Beide aanbevelingen zijn vanaf dat moment een belangrijke rol gaan spelen in de discussie over de herontwikkeling van het oeverfront van Manhattan.

Tijdens de bouw van het World Trade Center kwam men door de enorme funderings- en kelderconstructies met grote hoeveelheden afgegraven grond te zitten. Deze grond werd direct naast het World Trade Center in de Hudson-rivier gedumpt, hetgeen de aanzet vormde voor een forse landaanwinning van ruim 37 ha. De wijze waarop deze landaanwinning zou worden ontwikkeld, is van meet af aan een twistpunt geweest tussen de stad en de staat New York (die het grondgebied van de nieuwe landaanwinning in eigendom had), waarbij met name de persoonlijke bemoeienis van een andere telg van de Rockefeller-familie, gouverneur Nelson Rockefeller, een belangrijke rol speelde.[74]

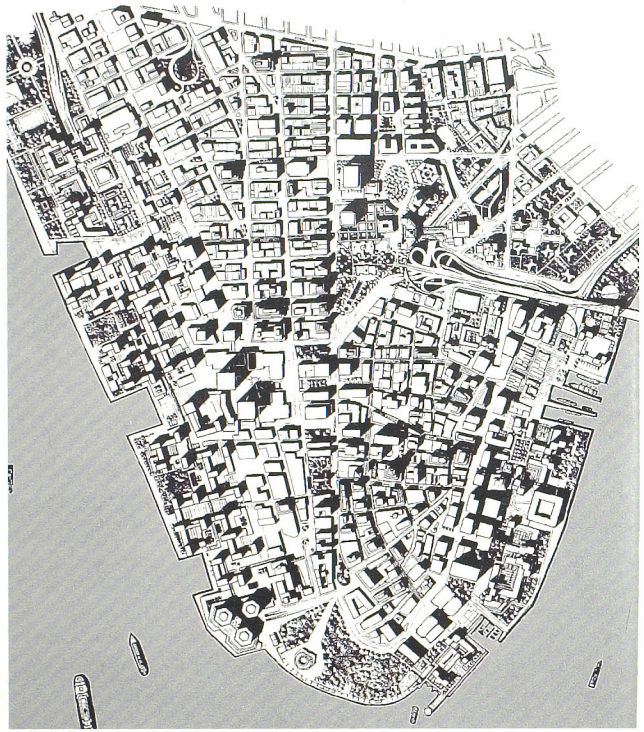
'The highway and the community development can be planned in tandem'

De ideeën van zowel Jane Jacobs als van de Rockefeller-groep zijn terug te vinden in de eerste nieuwe plannen na het Moses-tijdperk: het *Lower Manhattan Plan* van 1966 en het integrale *Plan for New York City* van 1969.

De plannen voorzien in een herstel van ruimtelijke verbanden tussen verschillende stadsbuurten (het opheffen van de border vacuums), de uitbreiding van Lower Manhattan door landaanwinning in zowel de Hudson als East River, en een nieuwe aanpak van de problematiek van de interstate highways. Dit laatste aspect wordt als essentiële voorwaarde gezien voor de eerste twee aspecten: zonder een nieuwe behandeling van de interstate highways door de stad zou de ruimtelijke scheiding tussen stadswijken gehandhaafd blijven en wordt de uitbreiding van Lower Manhattan onmogelijk en zinloos geacht. De annulering van de Lower Manhattan Expressway zette des te meer druk op de handhaving van de highway-tracés langs de oevers van Manhattan. Met name het herontwerp van de West Side Highway werd als absolute voorwaarde en prioriteit beschouwd om de nieuwe ontwikkeling op Manhattan vorm te geven.

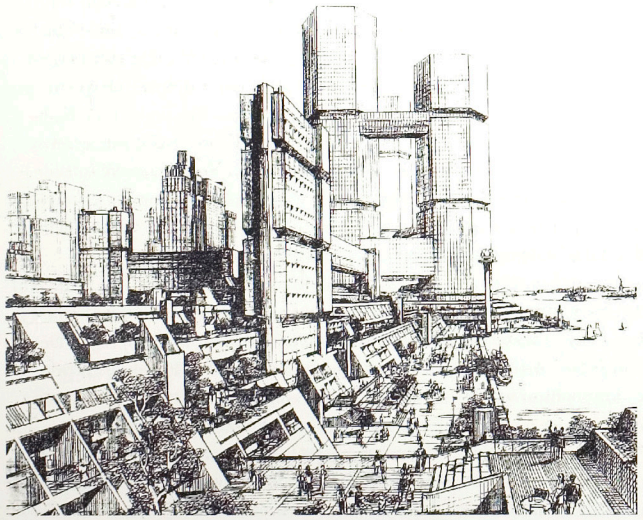
'The essential point is that the highway and the community development can be planned in tandem,' stelt het *Plan for New York City*.[75] De esplanade van de Brooklyn Heights, als product van de aanleg van de Brooklyn-Queens Expressway, wordt daarbij als positief voorbeeld naar voren gebracht.

Hiermee werd inderdaad een essentieel punt aan de orde gesteld. Na Moses – die de-



Boven: Lower Manhattan Plan, 1966.

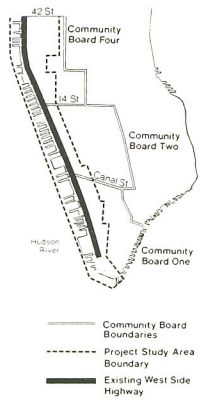
Onder: Lower Manhattan Plan, impressie van Hudson-waterfront.



cennialang met de highways de 19e-eeuwse stad had geprobeerd te ontmantelen – en na Jacobs – die zich juist tegen de highways opstelde om de 19e-eeuwse stad te kunnen beschermen – werd voor het eerst in een formeel planningsdocument de stelling ingenomen dat de ontwikkeling van nieuwe highway-structuren en de herwaardering van de 19e-eeuwse stad tezamen moesten kunnen plaatsvinden.

De verwachtingen ten aanzien van de nieuwe aanpak van de West Side Highway waren hoog gestemd; het project zou een nieuwe voorbeeldfunctie vervullen voor alle Amerikaanse steden die met soortgelijke problemen kampten.

Onder leiding van Jonathan Barnett, in de periode na Moses' suprematie de belangrijkste man in het City Planning Department en grondlegger van een nieuwe benadering van



De politieke complexiteit van het West Side Highway Project.

urban design in New York, wordt na 1969 intensief gewerkt aan een plan voor de West Side Highway, die op dat moment in een zeer slechte staat verkeerde. Hier zouden de twee tot dusver onverenigbaar geachte zaken met elkaar in één plan verenigd moeten worden: de vernieuwing van de highway ten behoeve van het interlokale autoverkeer en de inrichting van de waterkant als een openbare zone die direct zou moeten aansluiten op het stratennet van het grid.

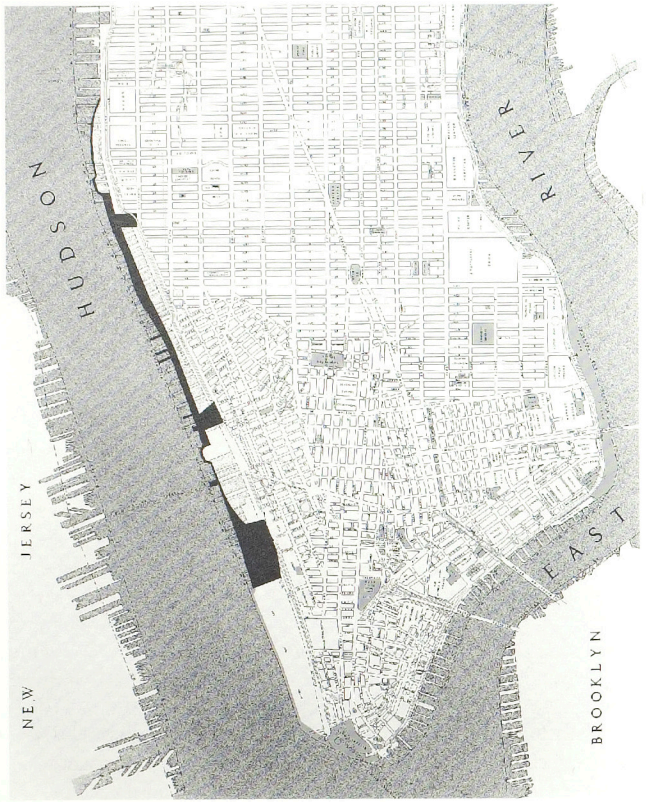
Geëxperimenteerd werd met diverse ontwerpen voor combinaties van autosnelweg met waterfrontparken op maaiveldniveau en met tunnelconstructies voor de highway. Barnett noemt het een 'project of extraordinary complexity', niet eens zozeer vanwege de technische en financiële moeilijkheden die overwonnen moeten worden, maar vooral vanwege de lokale maatschappelijke omstandigheden: het zes kilometer lange traject van de West Side Highway grenst aan verschillende 'communities', dat wil zeggen wijken, met hun eigen Community Boards. Hieraan voegt Barnett veelbetekenend toe: 'The right-of-way passes through some of the best-organized and most articulate communities in the city, including the West Village, home territory of Jane Jacobs.'[76]

Daarnaast worstelde Barnett met het probleem van de verschillende ambtelijke en politieke instellingen die een vinger in de pap van de West Side Highway wilden hebben. Na de verdwijning van Moses was een machtsvacuüm ontstaan op het gebied van de stadsplanning, dat tot een verlamming leidde bij projecten als de West Side Highway. Met name ontstonden verschillen van opvatting tussen de gemeentelijke diensten enerzijds (het City Planning Department en de Parks Council) en anderzijds instellingen van de staat New York (de New York State Urban development Corporation en de Battery Park City Authority) en ook een instelling als de Port Authority of New York and New Jersey, die autonoom en relatief onafhankelijk van stad en staat kon opereren.

Tot dusver had Moses, dankzij zijn machtsposities op verschillende niveaus (stad en staat New York), steeds zijn doel weten te bereiken. Deze situatie illustreert de veranderde positie die de stedebouwkundige planning in de jaren zestig in de VS heeft gekregen: van de 'broker state', waarin iemand als Moses met machtslobby's kon manipuleren om grootschalige projecten te realiseren, naar de 'consensus state', waarin elk vanzelfsprekend draagvlak voor dergelijke grote ingrepen was verdwenen en voor elk project afzonderlijk opnieuw een consensus met alle potentiële belanghebbenden bereikt moest worden.

Deze nieuwe situatie maakte het bijna per definitie onmogelijk grootschalige openbare werken in de stad uit te voeren met één ontwerp-signature. In 1976 werd toch een poging gewaagd tot een dergelijk plan door Robert Venturi en Denise Scott Brown uit te nodigen een ontwerp te vervaardigen. Venturi en Scott Brown waren bekend van hun studie *Learning from Las Vegas*.[77] In de wereld van de architectuur en stedebouw stond Las Vegas model voor alles wat slecht en ongewenst was. Dat was het geval bij de functionalisten, maar ook bij de tegenstanders van het functionalisme, zoals Jane Jacobs, die immers niet alleen pleitte voor een herwaardering van het principe van de 19e-eeuwse stad, maar ook van de vorm ervan.

Venturi en Scott Brown waren de eersten die in de strip van Las Vegas, aan de totstandkoming waarvan nauwelijks enig stedebouwkundig ontwerper of planner te pas was gekomen, een nieuwe verschijningsvorm van moderne stedelijkheid zagen, een archetype van de 20e-eeuwse openbare stadsruimte, een op de schaal van het moderne autoverkeer aangepaste variant van Broadway. In plaats van Las Vegas afkeurend en schimpend af te doen, beschouwen Venturi c.s. het als een fenomeen waar juist optimaal bestudeerd kan worden welke verschijningsvorm nieuwe stedelijke voorzieningen aannemen en welke relatie



Locatie Westway Park.

zij met het openbare gebied aangaan als ze maximale vrijheid hebben. In Las Vegas constateren zij een vergaande autonomie van programma's van de bebouwing, de architectonische verschijningsvorm en de organisatie van het openbaar gebied ten opzichte van elkaar. Architectuur bestaat alleen nog uit 'decorated sheds', die de functie vervullen van blikvangers en op geen enkele wijze nog een relatie hebben met de bouwkundige organisatie van het gebouw erachter. De organisatie van het openbaar domein is zo algemeen en neutraal, dat er alle mogelijke programma's en 'decorated sheds' aan gekoppeld kunnen worden.

Deze kennis is volgens Venturi c.s. niet zozeer nodig om die nieuwe verschijningsvorm te cultiveren, maar om hem te kunnen bewerken en in te zetten in het herontwerp van de bestaande, met ondergang bedreigde stad.

In hun ontwerp voor de Hudson-oever van Manhattan passen ze hun in Las Vegas opgedane kennis toe in New York. Ze gebruiken hun kennis van moderne stedelijke fenomenen om die te kunnen bewerken en aan te passen aan de vorm en structuur van de met ondergang bedreigde grid-stad. Het langgerekte oevergebied, dat grotendeels zou moeten ontstaan door landaanwinning in de Hudsonrivier, zou ingevuld worden met een parkstrook, terwijl de highway grotendeels in een tunnelbuis wordt gelegd. Het grondgebied van de huidige West Side Highway zou vrijkomen voor uitgifte.

Het ontwerp van Venturi c.s. is te beschouwen als een belangrijk statement dat een vernieuwingsstrategie van de bestaande stad voorstelt. De nadruk ligt op de vormgeving van de infrastructuur van openbare ruimten, van zowel stadspark als highway, als een autonoom element dat vorm geeft aan de stad als geheel. De gehele parkstrook beslaat een lengte van circa vier kilometer en is over de gehele lengte met een gelijkblijvend profiel vormgegeven: direct langs het water een esplanade, die verdiept ligt ten opzichte van de groene parkstrook. In de parkstrook zelf is een promenade en een fietspad ontworpen. Een muur scheidt het park van de aangrenzende straat en bebouwing. Met de nadruk op de continuïteit van dit profiel en op de plastische aspecten van het profiel (de kade van de esplanade, het hoogteverschil tussen esplanade en parkstrook, de beplanting, de grensmuur langs het park) wordt het park als geheel een architectonisch element dat de grote schaal van de Hudsonrivier als vormbepalend element extra benadrukt.

Naast de strengheid en continuïteit van de vorm van het openbare stadspark pleitten Venturi en Scott Brown voor een vrijwel volledige vrijheid voor de bebouwing. Het contrast tussen de continuïteit van de openbare ruimte van het Westway Park en de potentiële verscheidenheid van de bebouwing werd in de presentatie van het plan benadrukt met collage-beelden waarop achter de uniforme inrichting van het park de bebouwing als een kakofonie van typen, stijlen en vormen oprijst.

In feite vormde het voorstel van Venturi een uitbreiding en nadere differentiëring van het concept van de Henry Hudson Parkway, een combinatie van het Olmsted- en het Moses-concept. Dit geldt bijvoorbeeld voor de directe aansluiting van de parkstrook op het stratennetwerk van het grid en voor de differentiatie van de gehele parkstrook in een reeks kleinere en grotere parken, waarvan elk afzonderlijk park zowel zou bijdragen aan het specifieke karakter van de aangrenzende wijken, als deel zou uitmaken van het grotere parksysteem. Dit principe borduurt rechtstreeks voort op het parksysteem van Boston. Ook de inrichting van de parken bevat verwijzingen naar het Olmsted-repertoire van bijvoorbeeld Central Park en Prospect Park: dat geldt zowel voor de combinatie van formele en informele elementen, als voor de toepassing van gelijksoortige ornamenten en meubilair.

Terwijl het territorium van het oevergebied door de aanleg van Moses' parkways en highways verdeeld was in een 'gesocialiseerd' domein (de parkways en highways) en een strikt functioneel, technocratisch domein (de havenroutes *onder* de highways), had het ontwerp van Venturi tot doel dit territorium weer als één *openbaar* domein te ontwerpen. Tot dusver berustte de aanleg van parkways en highways in stedelijke gebieden voor een belangrijk deel op politieke consensus binnen de federale overheid ten aanzien van de noodzaak van de socialisering van het Amerikaanse volk. Maar met de teloorgang van deze consensus werd ook de financiering door de federale staat van de aanleg van grootschalige openbare werken in de steden stopgezet. Tot dusver stond de federale staat garant voor 90% van de aanleg- en exploitatiekosten van interstate highways in stedelijke gebieden. Deze financieringsbron viel in één klap weg toen in 1978 besloten werd de snelwegen in stedelijke gebieden te ontdoen van hun status van interstate highways. De West Side Highway werd dan ook omgedoopt tot Westway.

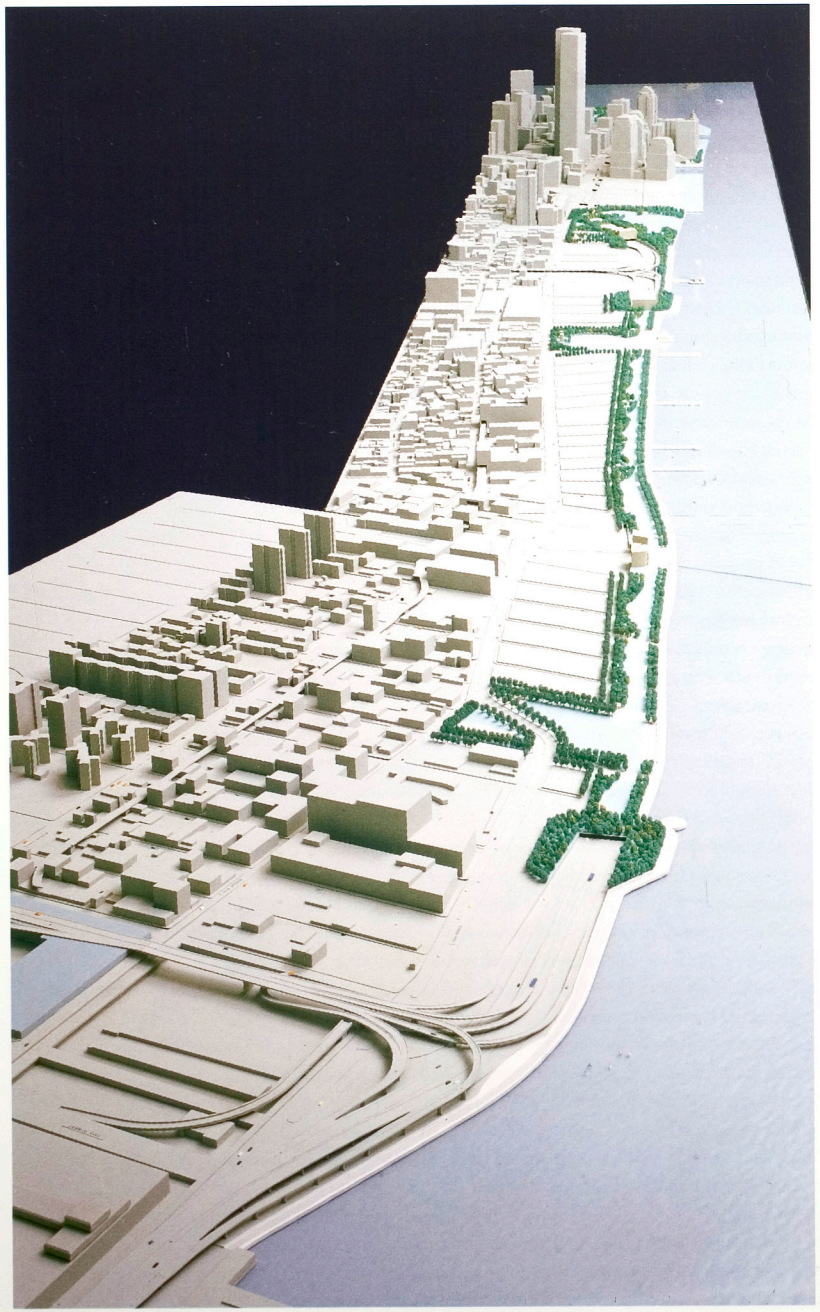
Het plan van Venturi was weliswaar gebaseerd op geheel andere intenties dan de plannen van Moses, maar de financiële grondslag van het plannings- en uitvoeringsproces was wel hetzelfde. De uitvoering van het plan veronderstelde in de eerste plaats een enorme voorinvestering van de publieke sector, waarna, na gereedkoming van de publieke werken (het park en de ondergrondse Westway), de nieuwe bouwkavels aan private partijen uitgegeven konden worden. Deze grondopbrengsten en de te verwachten belastingrevenuen zouden op lange termijn de exploitatie van het gehele project voor een deel kunnen dekken.[78]

De stad verkeerde echter in financieel opzicht in een deplorabele toestand en was niet in staat tot de enorme investeringen vooraf die met het project gemoeid waren. Met het wegtrekken van talloze bedrijven en van veel inwoners met hogere inkomens zag New York vanaf het midden der jaren zestig de eigen inkomsten snel verminderen. Medio jaren zeventig kon een dreigend bankroet van de stad alleen nog voorkomen worden door duizenden ambtenaren te ontslaan, de gemeentelijke dienstverlening sterk in te krimpen en het onderhoud aan gemeentelijke voorzieningen (metro, gas-, water- en elektriciteitsnetten) volledig stop te zetten.

Het wegvallen van de federale financiële ondersteuning betekende dat het hele concept van het Venturi-plan financieel onuitvoerbaar was geworden.

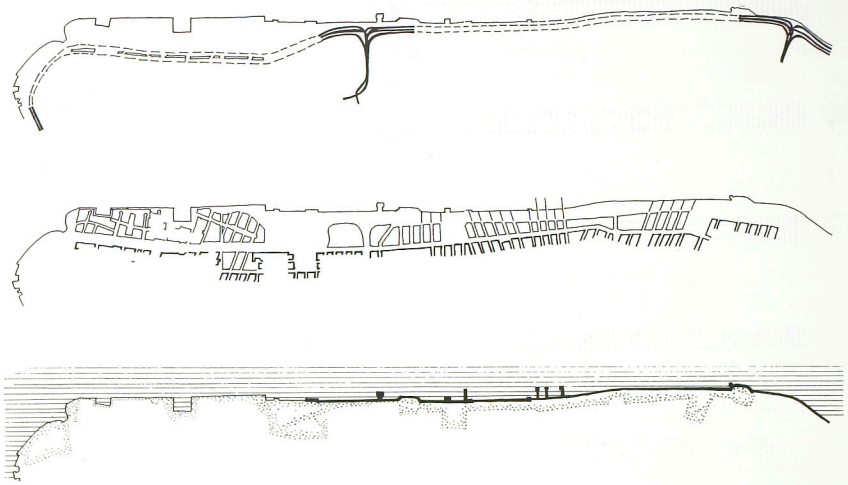
Steden aan de westkust:
San Francisco, Seattle

Het Venturi-plan in New York was geen incident. Voor we verder gaan met ons verhaal over New York besteden we aandacht aan enkele andere steden waar gelijksoortige concepten voor het waterfront werden ontwikkeld,



Maquette Westway Park, ontwerp Venturi, Scott Brown and Associates, 1980-1985.

De nieuwe situatie van de Hudson-oever volgens het ontwerp van Venturi, Scott Brown and Ass. De West Side Highway als onderdeel van het Interstate Highway netwerk (boven), de compositie van stratenpatroon en kavels als onderdeel van het grid van Manhattan (midden), het Westway Park als onderdeel van het rivierlandschap (onder).



Het Westway Park als element dat het beeld van een ruimtelijke continuïteit en uniformiteit van de rivieroever versterkt, tegen de achtergrond van een pluriform beeld van de bebouwing van Manhattan.



waarin een oriëntatie van de stad op het water en het gebruik van het waterfront als openbaar gebied centraal stonden. Met name in die steden die in een luxere positie verkeerden – waar de publieke sector nog enige armslag had – kon het concept ook omgezet worden in concrete plannen. Dat gold met name voor steden aan de andere kant van het Amerikaanse continent, San Francisco en Seattle, waar de economische situatie in de jaren zeventig minder ernstig was dan in New York.

Het opmerkelijke van San Francisco en Seattle is dat hier het informele en openbare karakter van de gehele waterfront-zone, dat ook in New York zo kenmerkend was voor het waterfront tot het eind van de jaren twintig, nooit verdwenen is. Er zijn verschillende factoren te noemen die hiertoe hebben bijgedragen.

Ten eerste is dit de topografische situatie. Beide steden zijn gesitueerd op een schiereiland van relatief beperkte afmetingen, temidden van een omgeving met een indrukwekkende landschappelijke schoonheid. Door het glooiende karakter van het grondgebied van de stad is dit landschap van water en bergen voortdurend zichtbaar vanuit de gehele stad.

Deze sterke landschappelijke kwaliteiten van deze steden én de beperkte omvang van het grondgebied hebben ertoe geleid dat een grootschalige exodus van bewoners en bedrijven, waarmee vrijwel alle Amerikaanse steden in de jaren vijftig en zestig werden geconfronteerd, nauwelijks heeft plaatsgevonden. De toenemende oriëntatie van de handel van de Verenigde Staten op Azië, in plaats van op Europa, heeft deze steden ook in economisch opzicht in een gunstige positie gebracht.

In diezelfde periode is bij lokale en regionale overheden aan de Westkust het bewustzijn ontstaan dat het van vitaal belang was de landschappelijke kwaliteiten en natuurlijke rijkdom zo goed mogelijk te beheren. Behalve voor het uitzicht en voor recreatie is het natuurlijke milieu in beide steden ook nog steeds economisch direct van belang, met name voor de visserij.

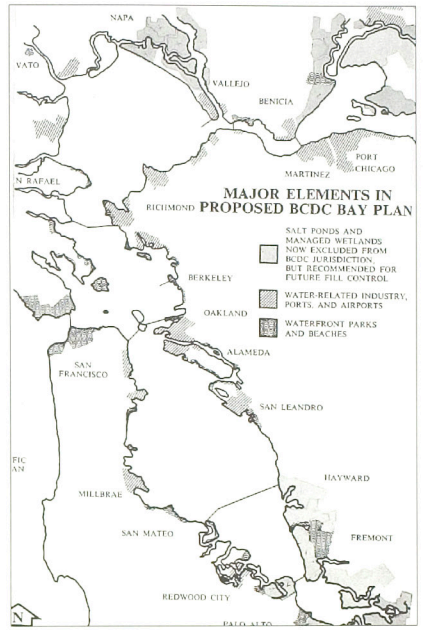
San Francisco

Van de Amerikaanse steden kent San Francisco de meest verfijnde vorm van urban design. De basis hiervan wordt gevormd door een combinatie van een verordening van de staat Californië voor de San Francisco Baai en een nieuwe urban-design-strategie van het City Planning Department.

De aanleiding werd gevormd door de snelle toename in de jaren zestig van grote bouwvolumes in de stad en de plannen om langs de baai-oevers een highway aan te leggen, die een directe verbinding zou vormen tussen de Golden Gate Bridge en het highway-knooppunt bij de aanlanding van de San Francisco Bay Bridge. De grote bouwvolumes betroffen niet alleen kantoorgebouwen in de nabijheid van Marketstreet, maar ook een aantal grote publieksaantrekkende voorzieningen langs het waterfront.

Het waterfront van San Francisco wordt al sinds het begin van de 20e eeuw gekenmerkt door een menging van visserij- en havenactiviteiten met voorzieningen op het gebied van uitgaansleven en openluchtrecreatie. De noordoever van de stad is met Fisherman's Wharf, de oorspronkelijke vissershaven en visafslag van de stad, het oudste voorbeeld van deze gemengde ontwikkeling. In de jaren zestig vond een schaalvergroting plaats met de verbouwing van twee verlaten fabriekscomplexen tot centra voor 'fun shopping': de Cannery en Ghiraldi Square. Ook op een voormalige havenpier, Pier 39 werd een soortgelijke voorziening gerealiseerd. Het probleem was dat deze nieuwe centra, vooral Cannery en Pier 39, volledig afgesloten werelden werden, waarbij de openbare straat vooral gebruikt werd om auto's en touringcars te parkeren. Het juist om zijn open en openbare karakter zo gewaardeerde waterfront dreigde te transformeren in een zone van gesloten dozen waarin het stedelijke leven zich zou concentreren, terwijl de openbare ruimte alleen nog de functie van parkeerplaats zou hebben. Men voorzag een versterking van deze ontwikkeling en een verdere

Het plan van de Bay Conservation and Development Commission voor de San Francisco Bay, 1969.



devaluatie van het waterfront met de aanleg van de geplande highway.

De druppel die de emmer deed overlopen was het plan voor de ontwikkeling van het Embarcadero Center in 1968: een van de eerste voorbeelden van de nieuwe grootschalige projecten van ontwikkelaars in de Amerikaanse steden. Het Embarcadero Center omvatte vijf bouwblokken en was geprojecteerd op een van de meest gevoelige locaties van Downtown San Francisco, namelijk aan het eind van de hoofdstraat Marketstreet, aan het waterfront. John Portman, architect-ontwikkelaar, die zich specialiseerde in het ontwerpen en ontwikkelen van grote, autonome en zelf-voorzienende instant-cities, ontwierp ook het Embarcadero Center in eerste instantie als een gesloten complex, dat geheel op het eigen interieur was georiënteerd en Marketstreet niet alleen visueel afsloot van het waterfront, maar ook het stadsleven op die plek naar binnen zoog.

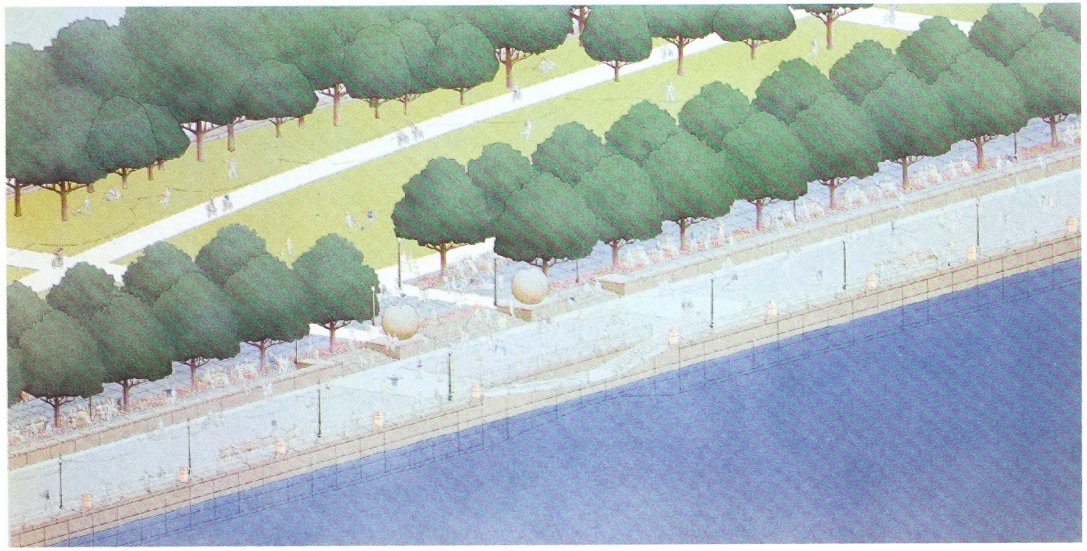
De overlevering wil dat Alan Jacobs als City Planning Director in 1968 al zijn gaven op het gebied van verbaal geweld en politiek gelobby moest gebruiken om Portman te dwingen het ontwerp aan te passen en zowel visueel als functioneel aan te laten sluiten op de openbare straat.[79]

Vanaf 1969 ontstond een nieuwe situatie voor het waterfront van San Francisco. In dat jaar stelde de staat Californië een verordening op voor de San Francisco Baai, die bepaalde dat de verstedelijking en industrialisatie van de baai-oevers stopgezet moest worden en maximale aandacht aan de openbare toegankelijkheid van de oevers besteed moest worden. Langs het gehele oevergebied van de Baai werd een strook aangewezen van duizend voet (circa 300 meter) breedte, die voor openbaar gebruik gehandhaafd of geschikt gemaakt moest worden. Deze zone is eigendom van de staat Californië en staat onder beheer van de Bay Conservation & Development Commission (BCDC). Gemeenten, bedrijven en ontwikkelaars die iets in de oeverzone willen ondernemen, dienen hun plannen voor te leggen aan deze BCDC. Voldoet men niet aan de voorwaarden van de BCDC, dan kan het benodigde stuk land gepacht worden van de staat. De staat oefent zo een zeer nauwgezette controle uit op de kwaliteit van het milieu en de openbare toegankelijkheid van de gehele baai.[80]

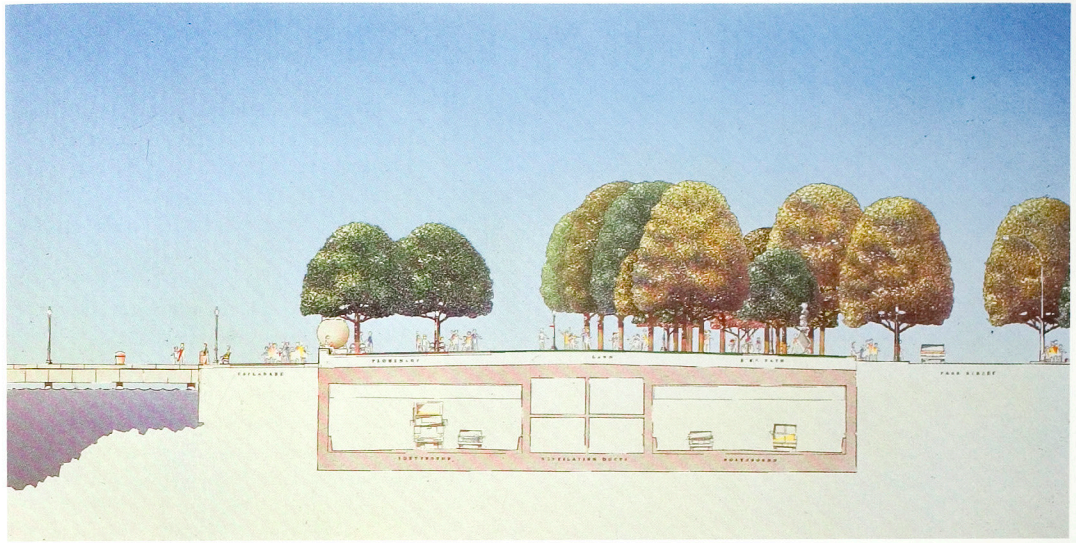
In 1971 volgde het nieuwe *Comprehensive Urban Design Plan*[81] van het City Planning Department, waarmee een formeel kader werd gecreëerd om incidenten zoals Embarcadero Center in het vervolg beter te kunnen reguleren. Het plan bestaat uit een uitgebreide set 'zoning-regulations' en 'design guidelines'. De positie van de stad in de landschappelijke context staat in dit plan centraal, waarbij de nadruk ligt op drie aspecten.

a. Landschappelijke elementen in de stad vormen de morfologische hoofdstructuur van de stad: hiertoe behoren zowel de openbare parken als het gehele waterfront.

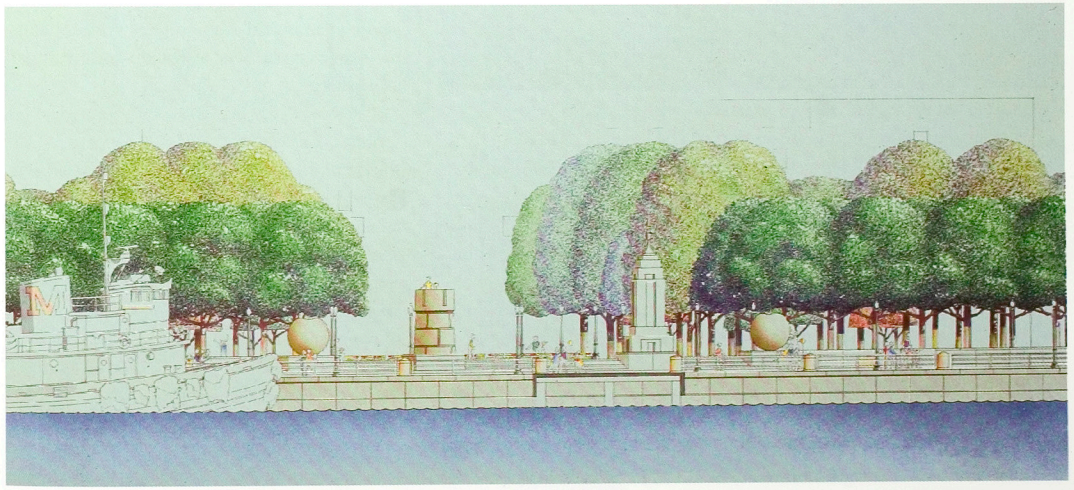
b. De transparantie van het stadsbeeld moet gehandhaafd en versterkt worden.



Westway Park, ontwerp VSBA, detail.



Doorsnede Westway Park met de Westway, ontwerp VSBA.



Westway Park, ontwerp VSBA, detail.



Embarcadero Center, met op de voorgrond het gebouw van de Ferry Terminal.

Dit geldt enerzijds voor het stadsbeeld vanuit de stad op het water, dat door de hoogteverschillen in de stad en het rechtlijnige stratenpatroon het omringende landschap overal vanuit de stad zichtbaar maakt, en gevrijwaard moet blijven van visuele blokkades door bebouwing. Anderzijds geldt deze transparantie ook voor het beeld van de stad gezien vanuit de omgeving en vanaf het water: zowel de vorm als de kleurstelling is aan regels onderworpen: hoogbouw alleen rondom de centrale hoofdstraat Marketstreet, en alleen in een lichte kleurstelling.

c. De baai-oevers en de zeekust dienen voor openbaar gebruik.

Het doortrekken van de highway langs het waterfront werd geannuleerd. De aansluiting tussen de interstate highway-systemen dwars door de stad werd via het bestaande stratennetwerk van de 19e-eeuwse stad geregeld.

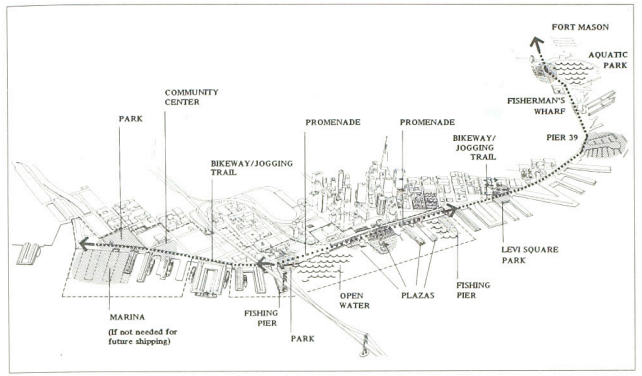
In feite vormde het nieuwe Urban Design Plan een aantal regels en richtlijnen die de ruimtelijke kwaliteiten van de structuur van de 19e-eeuwse stad beschermen. Nieuwe ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer en op het gebied van grootschalige bouwprojecten werden niet tegengehouden, maar onderworpen aan het aanwezige ruimtelijke kader van de 19e-eeuwse stad.

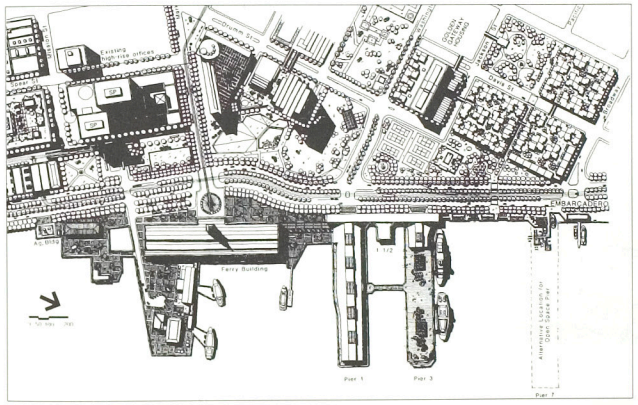
In 1987 werd het Urban Design Plan vernieuwd en vervangen door een *Master Plan of the City and County of San Francisco*, waarin de toeristische omgeving van Fisherman's Wharf 'bevroren' werd, terwijl voor het noordoostelijk deel van het waterfront een grote nadruk kwam te liggen op puur openbaar gebruik: parken, promenades, plaza's en vispieren. Voor de pieren die nog in gebruik zijn voor havenactiviteiten wordt ernaar gestreefd die havenactiviteiten daar te behouden, als onderdeel van een beleid dat voorrang verleent aan openbaar vervoer over water ten koste van het autoverkeer.

Seattle

Ook de oude haven van Seattle bestaat uit een 'klassiek' Amerikaans havenfront, in de vorm van een aantal naast elkaar gelegen pieren waar aan de oever direct Downtown Seattle is gelegen. Ook hier trad al vanaf de beginjaren van deze eeuw een vermenging van functies op: ongebruikte recreatiepieren werden door de havenautoriteiten verhuurd aan restauranthouders. Gaandeweg is van de nood een deugd gemaakt: het feit dat deze recreatiepieren druk bezocht werden door de inwoners van Seattle, die de haven blijkbaar als een attractie beschouwden, is door de Port Authority serieus genomen. Deze vorm van goodwill is sindsdien een belangrijk onderdeel van het waterfrontbeleid geworden.

In de jaren zestig is schuin voor het oude havenfront een groot kunstmatig eiland aange-







Market Street, met het gebouw van de Ferry Terminal aan het uiteinde.

Masterplan of the City and County of San Francisco, 1987.

Boven: Transformatie van het oeverfront tot openbaar gebied.

Midden: Reorganisatie van het openbaar gebied rondom Embarcadero Center en Ferry Terminal.

legd, Harbor Island, waar nu de moderne havenactiviteiten op geconcentreerd zijn. De pieren van het oude havenfront zijn sindsdien in gebruik gegeven aan exploitanten van restaurants, souvenirwinkels en een overdekt aquarium. De zijkanten en de uiteinden van de pieren zijn steeds open en vrij toegankelijk gehouden.

Het oude havenfront heeft gedeeltelijk nog steeds een actieve havenfunctie. Seattle onderhoudt zeer frequente veerdiensten met plaatsen aan de overzijde van de baai, met het Canadese Vancouver en met Alaska. Deze veerboten leggen nog steeds aan het oude havenfront aan, zodat het aan- en aflopen van veerpassagiers een geïntegreerde activiteit blijft van het oude havenfront.

Met verschillende middelen is een nieuwe samenhang tussen de moderne, werkende haven op Harbor Island en de stad tot stand gebracht. Zo is de manifeste aanwezigheid van Harbor Island als een onderdeel van het archipel- en waterlandschap benadrukt door aan het oude havenfront grote periscopen op te stellen, die zicht bieden op de havenactiviteiten op Harbor Island. Tegelijk is de moderne haven verweven met nieuwe uitbreidingen van het stedelijk netwerk van openbare ruimten: tussen en naast de graansilo's en containerbedrijven zijn parken en vissteigers aangelegd.

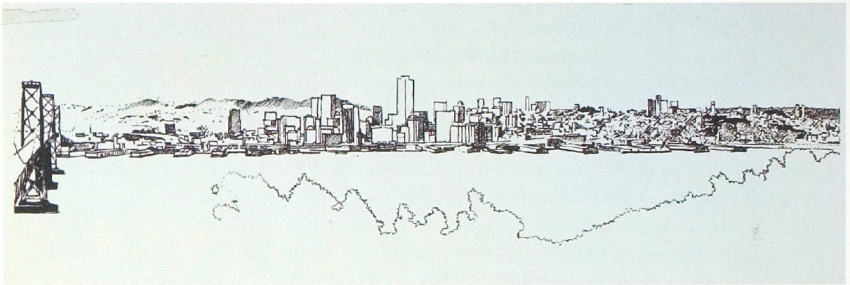
Een van de belangrijkste voorwaarden voor een publieke aanvaarding van de haven als

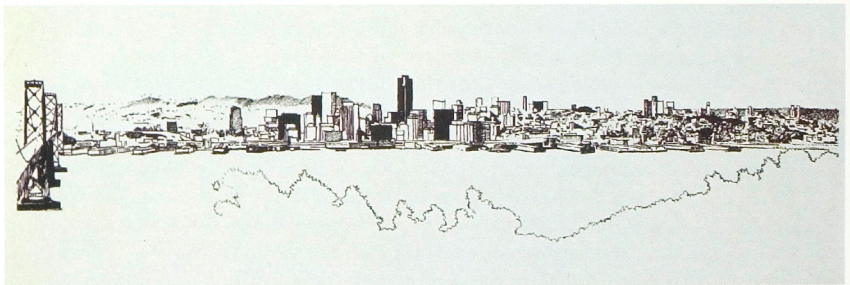




Boven: San Francisco aan de San Francisco Bay, gezien vanuit het zuidoosten.

Onder: San Francisco Comprehensive Urban Design Plan, 1971. Straten die van belang zijn vanwege het uitzicht.





San Francisco Comprehensive Urban Design Plan, 1971.
Kleurvoorschriften voor gebouwen die afwijken van de standdaardhoogte van het stadsbeeld.
Lichte kleuren voor hoogbouw (boven) verdienen de voorkeur boven donkere (onder).

San Francisco Comprehensive Urban Design Plan, 1971. Regulering van de bouwhoogte. Hoogbouw blijft beperkt tot de omgeving van Market Street.



onderdeel van het stedelijk landschap is de handhaving van de bijzondere ecologische waarde van Elliot Bay, waarvan zowel de beroepsvisserij als de sportvisserij en andere vormen van recreatie profiteren. De staat Washington en de Port Authority hanteren dan ook strenge milieunormen voor de havenbedrijven. De zichtbaarheid van de haven vanuit de stad en de verwevenheid met stedelijke openbare ruimten is tevens een vorm van permanente publieke controle op de naleving van de milieunormen.

De binnenstad van Seattle ligt tussen twee 'polen' aan het oude havengebied. De ene pool wordt gevormd door Pioneers Place, het historische stadscentrum, dat anders dan in menige andere Amerikaanse stad goeddeels intact is gebleven en begin jaren tachtig geheel gerenoveerd en gerestaureerd is. Dit historische centrum ligt aan de zuidzijde van Downtown, bij de pieren van de veerboten. Aan de noordzijde, de andere pool, ligt een andere belangrijke voorziening: de Public Pike Market, een door de gemeente beheerde overdekte markt waar kleine boeren en fabrikanten hun producten te koop kunnen aanbieden zonder tussenkomst van de groothandel. Vanuit de koffieshops en restaurants van de Pike Market is het uitzicht over de baai en de haven adembenemend.[82]

Tussen Pioneers Place en de Pike Market vindt men het moderne deel van Downtown Seattle. Boven het havenfront is in de jaren vijftig een dubbeldeks autosnelweg aangelegd. Om het hoogteverschil tussen noord- en zuidzijde van het waterfront te overbruggen, is het viaduct zo hoog aangelegd dat het veel minder dan in andere Amerikaanse steden als een barrière tussen stad en haven ervaren wordt.

Door deze opeenstapeling van verschillende functies aan het oude havenfront is Seattle een uniek voorbeeld van een havenstad waar de moderne, actieve haven niet uit het stadsbeeld is verdwenen, maar er nog integraal onderdeel van uitmaakt. Het waterfront is een openbare ruimte waar op een nieuwe manier verschillende functies van het openbaar gebied met elkaar zijn gecombineerd, en waar een zeer veelzijdig gebruik is ontstaan. Zowel aan- en aflopende veerbootpassagiers als pauzerende havenarbeiders, winkelend publiek, bezoekende toeristen, rondslenterende werklozen, sportvissers, lunchende zakenlieden en voorbijrijdende automobilisten maken gebruik van deze zone tussen stad en water.

San Francisco en Seattle zijn voorbeelden van steden waar het waterfront een invulling heeft gekregen als een van de hoofdonderdelen van de structuur van openbare ruimten in de stad. In beide gevallen is deze ontwikkeling niet in de laatste plaats mogelijk geworden doordat de problematiek van de interstate highways hier minder zwaar drukt op de herinrichting van het waterfront. In San Francisco werd de aanleg van een dergelijke highway in feite ingehaald door de herwaardering voor de betekenis van het waterfront voor het stadsbeeld en voor de kwaliteit van het openbaar domein.

In Seattle was de noodzaak van een herstructurering van de highway minder noodzakelijk dankzij de grote hoogte van het viaduct.

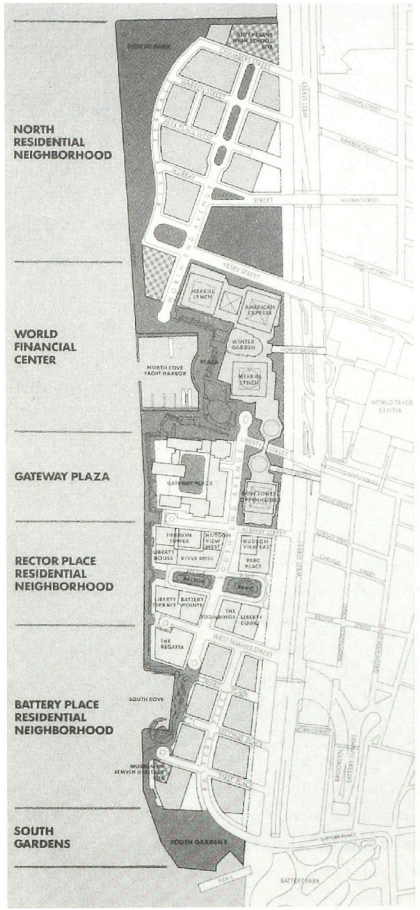
De beperkingen van een minder geavanceerd highway-systeem in deze steden zelf wordt bovendien gecompenseerd doordat de waterfronts hier op een andere wijze een belangrijke schakel vormen in een verkeerssysteem, namelijk als aanlegplaats van veerdiensten.

HET WATERFRONT ALS EXCLUSIEVE ENCLAVE: RECONSTRUCTIE VAN DE 19E-EEUWSE STAD

In de steden die in een minder gunstige positie verkeerden, kregen de concepten van Venturi en de plannen zoals in de Westkust-steden geen kans meer. Dit gold met name voor de steden aan de Oostkust, waar de gevolgen van stagnerende economische groei en suburbanisatie veel harder gevoeld werden.

De ontwikkeling van Battery Park City werd steeds meer als een redmiddel voor de

Battery Park City. Stedebouwkundig plan van Cooper & Eckstut.



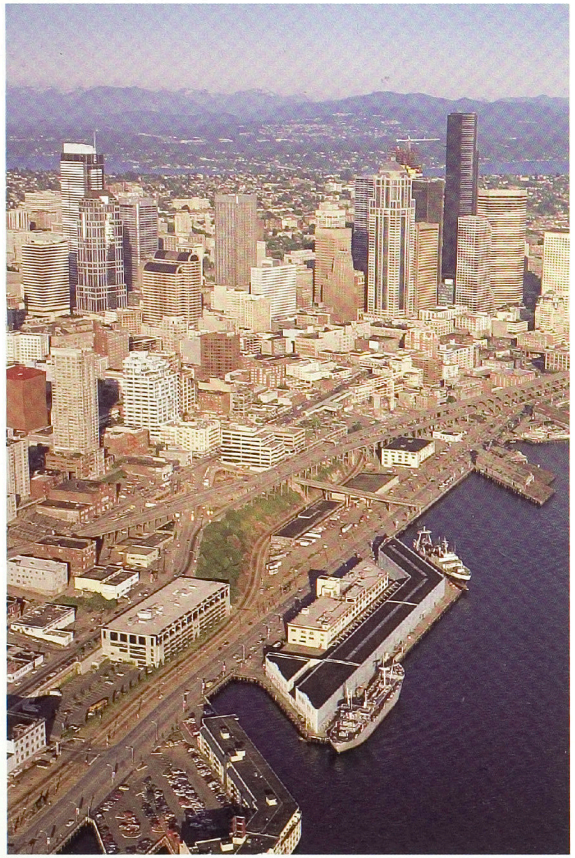
stad beschouwd. Niet alleen het bankroet moest worden afgewend, er moest iets gebeuren om de stad weer een positief saldo te bezorgen. De ontwikkeling van een modelproject als Battery Park City naast de stad die in financieel opzicht in een deplorabele toestand verkeerde, zou hierin een sleutelrol spelen.

De dringende vraag voor de herontwikkeling van grote gebieden als de waterfronten was in deze steden: hoe *nieuwe financiële kaders* te ontwikkelen, en vooral ook hoe *nieuwe planvormen* te ontwikkelen waarmee een grootschalig gebied als het waterfront van Manhattan herontwikkeld kon worden.

Wat betreft de financiële kaders en maatschappelijke consensus speelt het begrip 'civic culture' vanaf de jaren zeventig weer een belangrijke rol in de VS, waaraan echter per stad een andere invulling wordt gegeven.

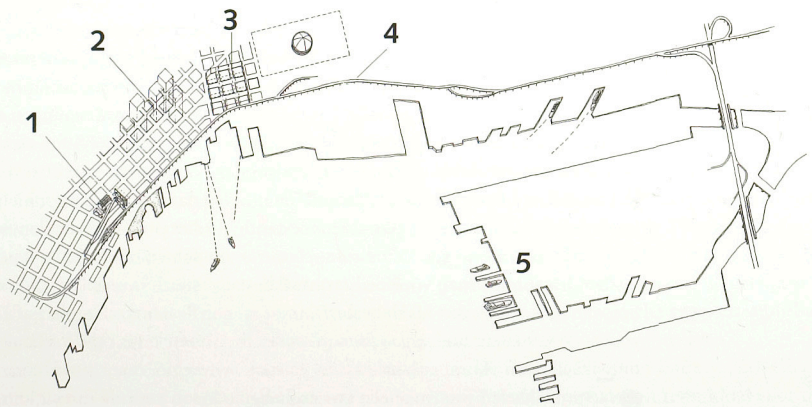
Op het gebied van de planvorming wordt in de jaren zeventig het begrip 'urban project' geïntroduceerd. Het gaat daarbij om duidelijk afgebakende projecten van beperkte omvang, die zoveel mogelijk als architectonisch-stedebouwkundig ensemble in relatief korte tijd gerealiseerd worden, en die van strategisch belang geacht worden voor de herontwikkeling van grotere stedelijke gebieden.

Het begrip urban project wordt in New York geïntroduceerd door Jonathan Barnett, die zich sterk laat inspireren door John Portman, met wie Barnett nauw contact heeft en over wie hij een monografie publiceert.[83] Portman is als architect-ontwikkelaar niet alleen de man van het Embarcadero Center in San Francisco, maar ook van diverse andere grote projecten in de centra van Detroit (Renaissance Center) en Atlanta (Peachtree Center). Portman is een van de eersten die op grote schaal *in de stad* datgene doet wat tot dusver ontwikkelaars als Merrick, Fisher en Disney buiten de gevestigde steden deden: een stedelijke wereld ontwikkelen als architectonisch megaproject. De Portman-projecten herbergen een compleet arsenaal aan stedelijke programma's, zoals warenhuizen, supermarkten, hotels, restaurants, congresaccommodaties, appartementen, parkeervoorzieningen en stedelijke ruimten, en zijn in sterke mate onafhankelijk van hun omgeving. Peachtree Center in Atlanta maakt dat wel heel erg duidelijk, waar direct buiten het project een kale woestenij van provisorische parkeervelden en half gesloopte of ingestorte bouwblokken kon blijven bestaan. Het Peachtree Center gaf Downtown Atlanta weer betekenis op de schaal van de metropolitane regio, maar produceerde geen nieuwe impulsen voor de directe omgeving.



Seattle, waterfront.

Seattle, waterfront:
1 = Pike Place Public Market
2 = Central Business District
3 = Pioneers Place
4 = Alaskan Way Viaduct
5 = Harbor Island



Pike Place Public Market, vitaal onderdeel van het waterfront als openbaar domein.



Seattle: symbiose van havensilo en stadspark.



Ferry terminal aan het oude havenfront van Seattle.



Deze verschuiving van de aandacht naar het urban project betekent dat de benadering van planners en ontwerpers op twee punten essentieel gewijzigd is. Ten eerste is de ambitie om integrale plannen voor het gehele waterfront te ontwikkelen, veranderd in een pragmatische benadering van locaties met beperkte omvang. Ten tweede is de nadruk op het waterfront als een *open* en *openbaar* territorium verschoven naar een nadruk op het realiseren van projecten die direct grondopbrengsten kunnen genereren én maximaal, ondanks de beperkte omvang van de locatie, in staat zijn een nieuw, representatief beeld van de stad te produceren.

Het fenomeen van de urban projects wordt sterk gepropageerd door Barnett als hét middel voor een adequate vernieuwingsstrategie voor de stad.

Met het mislukken van het Venturi-plan voor de Westway, en de proclamatie van het urban project als nieuwe strategie, kwam de vraag naar voren van de *samenhang* tussen de afzonderlijke projecten. Een belangrijke impuls hierbij werd gevormd door de theorieën zoals ontwikkeld aan de Cornell University onder leiding van Colin Rowe. Rowe ontwikkelde het 'collage city' concept, gebaseerd op een verwerping van de machtsaanspraken van utopische stedebouwkundige concepten, en op de overtuiging dat de paradox die eigen is aan de moderne maatschappij (het permanente conflict tussen vrijheid en rechtvaardigheid, tussen particulier gewin en politieke gelijkheid) niet opgelost kan worden in utopische modellen, maar geaccepteerd en zichtbaar gemaakt moet worden, zowel in de politiek, de cultuur als in de stedebouwkunde. Voor het zichtbaar maken van dit conflict wordt de collage-techniek gepropageerd, 'a strategy which can allow utopia to be dealt with as image, to be dealt with *in fragments* without having to accept it *in toto*'.[84]

Van belang is dat in de jaren zeventig twee soorten aanpak voor stedebouwkundige samenhang zijn voorgesteld. Enerzijds is dat het voorstel van Venturi c.s. voor de Westway, waarin de nadruk lag op de *openbare ruimte* als het domein waarmee ruimtelijke samenhang aangebracht kan worden tussen buurten, projecten, stadsdelen. Anderzijds is er de theorie van Rowe, die nadruk legt op de *morfologie van de bebouwing*, waarbij een zorgvuldig gecomponeerd collage van fragmenten van stedebouwkundige utopieën tot een ruimtelijke samenhang zou moeten leiden.

Battery Park City: de paradox van samenhang en isolement

Voor de nieuwe strategie van het urban project werd vooral Battery Park City een proeftuin. Door de annulering van de ondergrondse West Side Highway was het noodzakelijk geworden een nieuw stedebouwkundig ontwerp voor deze 'landfill' te maken, waarin de handhaving van de Westway zou worden opgenomen – een geheel andere uitgangssituatie dan wat men in 1969 voor ogen had.

Overigens was de Battery Park City Authority, in 1966 opgericht als een non-profit organisatie waarin de staat en de stad New York samenwerkten, er al die tijd niet in geslaagd enige interesse van ontwikkelaars en investeerders te wekken. Ook de Rockefeller-groep zag er, anders dan destijds bij de ontwikkeling van Rockefeller Center, niets in zelf het voortouw te nemen.

Deze situatie veranderde eind jaren zeventig toen een federale wet werd ingevoerd die het mogelijk maakte dat private investeringen beloond konden worden met bonussen uit publieke middelen. De basis voor public-private partnerships was daarmee gelegd.

Aan Alexander Cooper en Stanton Eckstut, voorheen werkzaam bij de Urban Design-groep van Jonathan Barnett, werd in 1979 de opdracht verleend om een nieuw stedebouwkundig ontwerp voor Battery Park City te maken. De door de stedelijke dienst gepropageerde 'urban design as public policy' kreeg nu, met de opdracht aan twee belangrijke vertegenwoordigers van deze benadering, de kans te laten zien wat ze waard was op een van de meest uitdagende locaties van de stad.



Battery Park City en South Street Seaport als twee enclaves aan de oevers van Manhattan.

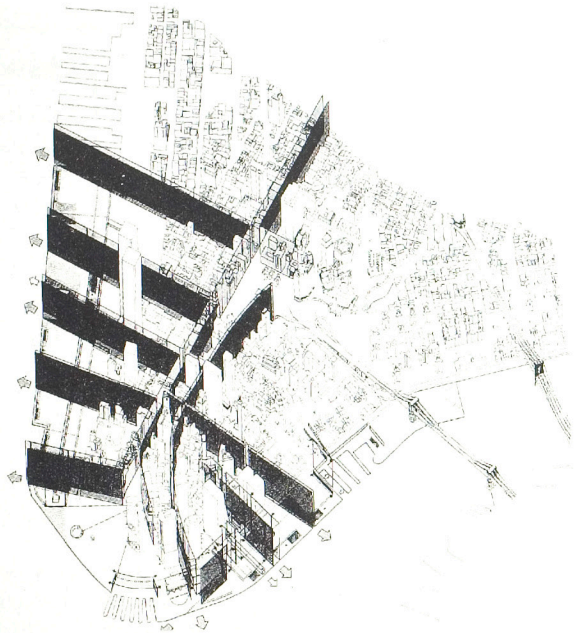
Het ontwerp van Cooper en Eckstut moest aan twee tegenstrijdige eisen voldoen. Enerzijds werd vanuit de City of New York de noodzaak van een *samenhang* van het nieuwe stadsdeel met het aangrenzende deel van Manhattan benadrukt. Daartegenover stonden echter de overwegingen van de Battery Park City Authority, die juist een grote mate van *exclusiviteit* nastreefde. Sinds eind jaren zeventig, zo merkt Plunz op, zijn factoren als veiligheid en exclusiviteit nog sterker dan voorheen een overheersende rol gaan spelen bij het bepalen van de waarde van onroerend goed. Niet uitstraling, maar concentratie van een exclusief milieu werd van levensbelang geacht voor Battery Park City om als rendabel project te overleven.[85]

In het concept van Cooper en Eckstut lag in eerste instantie de nadruk op de samenhang. Battery Park City zou een stadsdeel worden dat het beste moest representeren wat New York te bieden had; het moest de meest karakteristieke en de beste kwaliteiten van de stad tonen.

Hun plan voorzag in een aansluiting van het openbaar gebied van Battery Park City op het stratennetwerk van Lower Manhattan met een aantal 'visual corridors'. Met de pretentie om met Battery Park City het beste van het beste van New York te vertegenwoordigen, werd een uitgebreide studie verricht naar het gehele repertoire van openbare ruimten van Manhattan, waarbij vooral de monumentale 19e-eeuwse pleinen en parken als Gramercy Park en Beekman Place, maar ook de Brooklyn Heights Esplanade, als referenties werden opgevoerd. Het ontwerp voor het openbare gebied vormt een netwerk van afzonderlijke straten, avenues, esplanades, pleinen en parken, die vrijwel alle afgeleid zijn van het monumentale idioom van de 19e en vroeg-20e eeuw. Ook zijn nauwkeurige design-guidelines opgesteld die behalve rooilijnen en bouwhoogten ook materiaalgebruik, kroonlijsten en monumentale aspecten als symmetrie-assen vastleggen.

Het ontwerp van Cooper en Eckstut kon al snel na de presentatie ervan in uitvoering worden genomen dankzij de onverwachte interesse van de Canadese projectontwikkelaar Olympia & York, die bereid was het kantoorgedeelte van Battery Park City voor zijn rekening te nemen: ruim 700.000 m² kantoorruimte, ondergebracht in één complex, het World Financial Center.

Het gehele WFC-complex is ontworpen door één architect, Cesar Pelli. Olympia & York verzekerde zich hiermee van een eenduidig architectonisch beeld. Het complex bestaat uit vier torens van 33 tot 50 verdiepingen. De begane grond tussen de kantoortorens is een aaneen-



Battery Park City: visual corridors.

schakeling van winkelruimten van in totaal 20.000 m². Centraal in het plan ligt een grote wintertuin, gerealiseerd door Olympia & York maar op openbaar grondgebied, waar de kantooremployés onder de palmen en de glazen koepel, met uitzicht op de Hudson tijdens de lunches van gratis concerten kunnen genieten.

Na de belangstelling van Olympia & York kwamen ook andere ontwikkelaars over de brug en konden de eerste wooncomplexen gerealiseerd worden van de in totaal 12.000 geplande woningen, die vooral bedoeld zijn voor de hogere inkomenscategorieën.[86]

Terwijl dus enerzijds gepoogd is via de visual corridors en de design-guidelines de visuele continuïteit en de continuïteit van het urban design repertoire van Manhattan te garanderen, is anderzijds voldaan aan de voorwaarde van maximaal isolement door geen dollar te investeren in de herinrichting van de Westway, en Battery Park City zelf als het ware met de rug naar de stad toe te keren. Voor voetgangers bestaat de belangrijkste verbinding tussen Lower Manhattan en Battery Park City uit twee 'skywalks' tussen het World Trade Center en het World Financial Center.

Hierin komt het belangrijkste verschil met het Venturi-ontwerp naar voren. Dit ontwerp was eveneens gebaseerd op een aanplemping van een brede strook grond. De aangeplempte strook grond zelf werd bestemd als nieuwe parkstrook met daarin opgenomen de Westway. De nieuwe bebouwing zou op de vrijgekomen grond van het bestaande tracé van de Westway worden gerealiseerd, en zou dus niet alleen visueel, maar ook fysiek direct aansluiten op het stratennetwerk van de aangrenzende stadsbuurten van Manhattan. De annulering van dit plan, en daarmee de handhaving van het tracé van de Westway, leverde een fundamenteel andere situatie op.

De Westway vormt nu tussen Lower Manhattan en Battery Park City een brede barrière die de exclusiviteit benadrukt van de nieuwe modelstad en ervoor zorgt dat de belangstelling van investeerders, ondernemers, bewoners en consumenten geconcentreerd blijft op Battery Park City en niet uitwaaiert naar de omgeving. In Battery Park City is de buitenzijde, dat wil zeggen de naar de stad gerichte zijde, een keiharde rand waarin geen voorzieningen zijn opgenomen. Alle voorzieningen in het project zijn georiënteerd op de binnenkant en de waterkant.

Maar wat nog belangrijker is, is dat deze barrière garandeert dat ongewenste aspecten van het stedelijk leven van Manhattan niet naar Battery Park City uitwaaieren. Getracht is dit isolement met alle mogelijke middelen te versterken. Zowel de Battery Park City Authority als Olympia & York hebben getracht te voorkomen dat in Battery Park City een metrostation zou worden aangelegd. Tevens is gepoogd te voorkomen dat de wintertuin in het World Financial Center (gerealiseerd op openbare grond) openbaar toegankelijk zou worden.[87]





Links: Battery Park City, World Financial Center. Situatie 1990.

Rechts: Battery Park City en de Westway.

Kortom, de erfenis van Robert Moses lijkt in het geval van Battery Park City niet meer als een storende factor te functioneren, maar juist als een essentiële voorwaarde.

De combinatie van het isolement met de unieke positie aan het water en de nabijheid van de stad vormt de belangrijkste 'meerwaarde' van het onroerend goed op deze locatie ten opzichte van onroerend goed in Manhattan zelf. De typologie van de gebouwen, van de openbare ruimte en van de woningplattegronden vertoont geen grote verschillen met wat elders in New York in de loop der tijd is gerealiseerd – precies zoals Cooper en Eckstut nastreefden. Juist de combinatie van het unieke van de locatie en het isolement was bepalend voor het commerciële succes van het project. Of, zoals een makelaar het succes omschrijft: 'Most people buying apartments now come to Battery Park City, at least to look, because of safety, but also because they love the outdoor space and the cleanliness. Most of all, though, they talk about the similarity to the suburbs.'[88]

Met Battery Park City is de stad New York in een paradoxale situatie terechtgekomen. Enerzijds kan Battery Park City een succes genoemd worden, en heeft het project bijgedragen aan het afwenden van de dreiging van het bankroet van de gemeente. De investeringen van de stad en de staat New York van ruim 600 miljoen dollar hebben bijna het zevenvoudige (4 miljard dollar) aan particuliere investeringen opgeleverd. Inkomsten door extra belastingopbrengsten zijn besteed aan

sociale-woningbouwprojecten elders in de stad. Dat deze financiële revenuen de belangrijkste meerwaarde voor de stad vormen, wordt ook door ontwikkelaars onderstreept. Zo publiceert Donald Trump, die eveneens aan de Hudsonoever een plan voor 'Trump-city' heeft ontwikkeld, waarin onder meer de grootste shoppingmall van de vs zou moeten komen, advertenties waarin hij voorrekent dat met de extra belastinginkomsten van dit project 2500 politieagenten in de stad aangesteld zouden kunnen worden.[89]

In Battery Park City zijn 30.000 arbeidsplaatsen gerealiseerd, terwijl met de bouw van de 12.000 woningen de monocultuur van kantoren van Lower Manhattan enigszins doorbroken is.

De keerzijde hiervan is dat er een proces in gang gezet is, ondersteund en deels zelfs gefinancierd door het openbaar bestuur, dat de vorming van relatief geïsoleerde enclaves aanmoedigt, waarbij het ontbreken van ruimtelijke samenhang met de stad en het achterwege blijven van investeringen in de structurerende onderdelen van de openbare ruimte juist een voorwaarde vormen. De nieuwe enclaves liggen bovendien niet *in* maar *naast* de stad.

Terwijl de stedebouwkundige ontwikkeling in New York tot de jaren zestig steeds beheerst was door ambities om de bestaande stad zelf te transformeren, en wel via grootschalige publieke werken, is deze ambitie nu geheel op de achtergrond geraakt. De bestaande stad wordt niet meer intern getransformeerd met publieke werken, maar wordt aan de buitenkant uitgebreid met private projecten. Het openbaar bestuur is allang blij als deze projecten voldoende revenuen opbrengen om de bestaande voorzieningen in de stad in stand te houden.

HET WATERFRONT ALS STRATEGISCHE PION: OP ZOEK NAAR NIEUWE RUIMTELIJKE EN STRATEGISCHE CONCEPTEN

Battery Park City heeft de gemeente New York extra belastingrevenuen bezorgd, maar ook extra kritiek. Aan de andere zijde van Lower Manhattan, aan de East River, lag bij de Fulton Fishmarket ook een locatie waarvoor in het *Plan for New York City* van 1969 een grootschalige uitbreiding van Lower Manhattan was voorzien. Hier is echter door de stad een andere weg ingeslagen en gepoogd een proces op gang te brengen dat zou leiden tot een concentratie van zowel publieke als private investeringen in de bestaande stad, in plaats van in landaanwinning nàást de stad.

Voor dit project, langs de fameuze South Street, New-Yorks oudste havenbuurt met de nog steeds functionerende Fulton Fishmarket, is voortgeborduurd op een wijze van aanpak die in enkele andere Amerikaanse steden al eerder vruchtbaar was gebleken, namelijk in Baltimore en Boston.

Voor de realisering van South Street Seaport werd de hulp ingeroepen van de projectontwikkelaar die ook in Baltimore en Boston een centrale rol had vervuld: James Rouse met zijn Rouse Company. De betekenis van James Rouse is dat hij een actieve propagandist is van de 'urban renaissance' in de vs, die met zijn strategisch gekozen projecten zijn pleidooien van overtuigend bewijsmateriaal weet te voorzien.

James Rouse en de Rouse Company

James Rouse met de Rouse Company is een van de belangrijkste exponenten van de structurele rol die particuliere ontwikkelaars in de naoorlogse decennia zijn gaan spelen in de Amerikaanse politiek met betrekking tot de stedelijke ontwikkeling. Zijn ideeën lijken in eerste instantie sterk op wat na de Tweede Wereldoorlog in Europa bekend werd als 'communitydevelopment' (Engeland) of, dichter bij huis, de wijkgedachte. Rouse brengt zijn ideeën echter niet in praktijk vanuit lokale of nationale planningsinstellingen, maar vanuit zijn positie als particulier zakenman. Rouse's evangelie luidt dat het welzijn van de mensheid een actief consumptiepatroon oplevert en dus een gunstig ondernemersklimaat. Zijn ideaal is 'de bouw van een op de mens en de markt afgestemde stad, die bijdraagt tot het welzijn van de mens en tot winst voor de ondernemers'.[90]

Alvorens zijn ideeën in praktijk te brengen weet hij in de jaren vijftig de basis voor een juridisch en politiek raamwerk op te zetten, waarbinnen hijzelf later als ontwikkelaar van woningbouwprojecten optimaal kan functioneren.

In 1956 ontwerpt hij in opdracht van de regering Eisenhower de nieuwe Housing Act, waarvan hij het uitgangspunt als volgt omschrijft: 'Onze steden groeien per ongeluk naar de willekeur van de ontwikkelaar of overheidsinstanties. Door dit irrationele proces ontstaan uit hun verband gerukte gemeenschappen, regio's zonder verband of aantrekkelijkheid. Ik geloof dat de grote uitdaging van onze beschaving is, of al dan niet wordt bijgedragen tot de groei en verhoging van het welzijn van de mensheid. Een optimale menselijke omgeving, fysiek zowel als socio-psychisch, is daarvoor een vereiste.'[91]

In 1957 richt Rouse zijn eigen Rouse Company op, waarmee hij, verspreid over de Verenigde Staten, een groot aantal 'shoppingmalls' en woningbouwprojecten – veelal gehele woonwijken – realiseert.

Dit blijven echter fragmenten. Begin jaren zestig besluit hij een totale nieuwe stad te bouwen, geheel vormgegeven volgens zijn ideeën over de ideale stedelijke gemeenschap. Deze stad, die Columbia zou gaan heten, verrijst eind jaren zestig tussen Washington en Baltimore.

Het concept van Columbia lijkt sterk op dat van de wijkgedachte, die als grondslag diende tijdens de ontwikkeling van de naoorlogse woonwijken in Rotterdam. Rouse wordt voor planning van dergelijke projecten bijgestaan door een Advisory Board, een soort wetenschappelijke raad van deskundigen op het gebied van de sociologie, bedrijfssociologie, economie, stedelijke ontwikkeling, vervoerstechnologie en 'human relations'.

Centraal in Rouse's gemeenschapsideaal staat de integratie van verschillende etnische bevolkingsgroepen. Zorgvuldig zijn goedkope en duurdere woningen in de verschillende buurten van de stad gemengd. De enorme getto's in de grote steden ziet Rouse als het meest kwalijke voortbrengsel van de moderne Amerikaanse stad. 'Maak de binnensteden weer aantrekkelijk voor de blanken, en open de suburbs voor de zwarten' is zijn formule. Columbia wordt een voorbeeldstad, niet alleen wat de ruimtelijk organisatie betreft, maar vooral ook qua sociale opbouw.

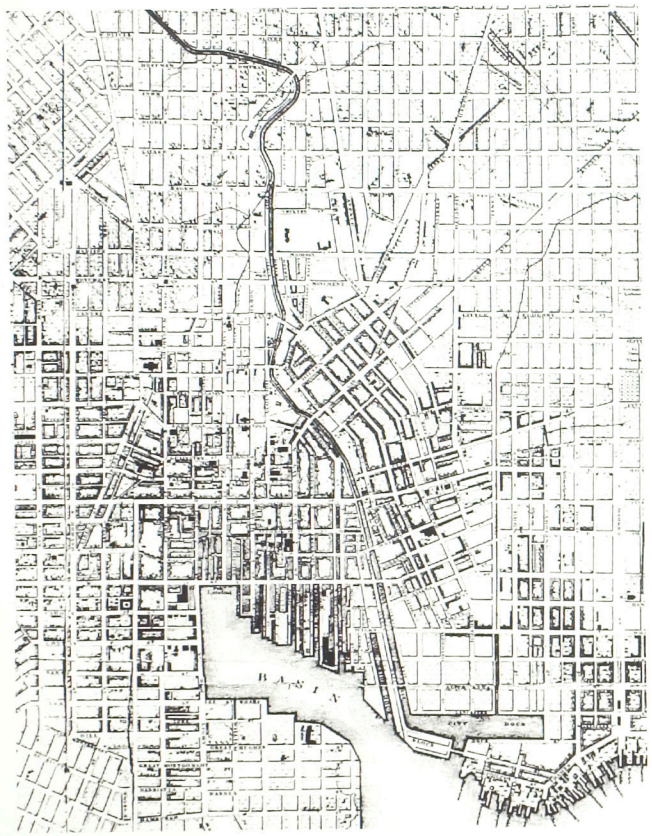
Na de realisering van Columbia gaat Rouse zich toeleggen op het realiseren van zijn programma in de bestaande steden. Rouse's eigen woonplaats, Baltimore, wordt een van zijn belangrijkste werkterreinen.

De pioniersrol van Baltimore

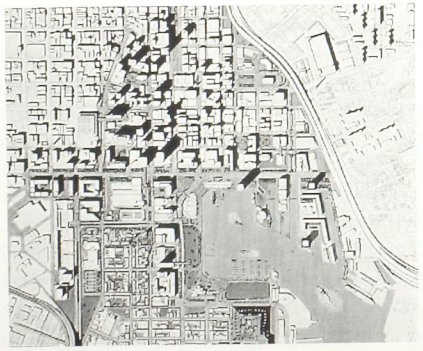
Als ingezetene van Baltimore en lid van het Greater Baltimore Committee, en uiteindelijk als ontwikkelaar van de 'festival marketplace' in deze stad, speelde Rouse een sleutelrol in het revitaliseringsproces van het stadscentrum van Baltimore.

In ruimtelijk opzicht is Baltimore voor Amerikaanse begrippen een afwijkend type havenstad. Baltimore is geen schiereiland met rondom de havenfronten, maar het omgekeerde is het geval: de stad Baltimore is als het ware gevouwen om een uitloper van de Chesapeake Bay die diep het land indringt. Aan het uiterste puntje van deze uitloper werd de historische haven gevestigd, de Inner Harbor. De beperkte omvang van deze Inner Harbor en de historische betekenis van deze locatie vormden later, in de jaren zestig en zeventig, belangrijke voorwaarden om de stedelijke vernieuwing te concentreren op een relatief kleine locatie.

Een tweede belangrijke ruimtelijke 'afwijking' wordt gevormd door de annulering van



Baltimore, plattegrond 1950.



Baltimore. Stedebouwkundig masterplan van Charles Center en Inner Harbor, 1965.

de aanleg van een highway langs de waterkant – waarmee meteen iets duidelijk wordt over een andere factor die van groot belang is geweest voor de ontwikkeling in Baltimore, namelijk de in die periode afwijkende opvattingen van zowel stadsbestuur als zakenwereld in deze stad.

In 1955 is James Rouse een van de drijvende krachten van een groep zakenlieden die stelde dat, als de stad enige bestaansrecht wilde behouden, het van belang was nieuwe economische functies in de stad aan te trekken. Zij richtten tezamen met het stadsbestuur het Greater Baltimore Committee op, dat zich concentreerde op de vernieuwing van Downtown Baltimore, waarvoor een Masterplan werd opgesteld.[92]

Belangrijkste aspect van dit Masterplan was de aanwijzing van een scherp omlijnd gebied met een oppervlakte van slechts dertien hectare binnen het centrum, het 'Charles Center', waarbinnen de vestiging van nieuwe bedrijven op het gebied van zakelijke dienstverlening, communicatie, warenhuizen en hotels sterk gestimuleerd werd door middel van vooral aantrekkelijke belastingfaciliteiten, die buiten het gebied niet golden.

Deze maatregel wierp binnen tien jaar vruchten af: middenin de binnenstad van Baltimore ontstond op een compact grondgebied een nieuw zakencentrum, bestaand uit een aantal hogere kantoorgebouwen die tezamen op het omgrensde grondgebied als een compact geheel een nieuw stuk stad vormden.

Toen duidelijk werd dat Charles Center een succes ging worden, werd in 1964 besloten het plangebied naar de Inner Harbor uit te breiden. Hiertoe werd de uitvoering van beide projecten in één organisatie onder dak gebracht, de in 1965 opgerichte Charles Center-Inner Harbor Management Incorporated (CC-IH). Deze particuliere non-profit organisatie werd verantwoordelijk voor de planning en uitvoering van de nieuwe projecten, terwijl het stadsbestuur met de betrokken diensten verantwoordelijk bleef voor het vaststellen van bestemmingen, grondprijspolitiek en stedebouwkundig ontwerp.



Boven: Baltimore, de Inner Harbor in 1967, gezien vanuit het oosten. In het midden het reeds gerealiseerde Harbor Park, dat vooral als festivalterrein dienst zou gaan doen.

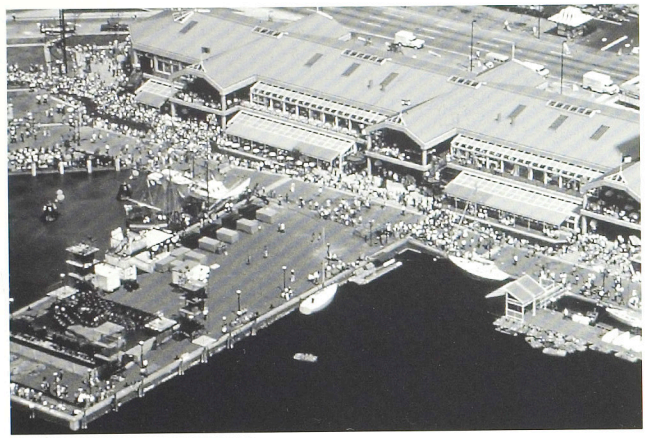
Onder: Baltimore, luchtfoto Inner Harbor vanuit het noordwesten, ca. 1985. De twee gebouwen met groene daken, in de 'oksel' van de haven, vormen de festival marketplace 'Harbor Place'.



Grote aandacht kreeg de architectonische kwaliteit van de projecten in het CC-IH-gebied. Een speciale Architectural Review Board kreeg de taak op te treden als bewaker van de goede smaak.

De gehele ontwikkeling van Charles Center in combinatie met de Inner Harbor vond in vijf stappen plaats. Na de voltooiing van Charles Center (de eerste stap) werd de herontwikkeling van het havengebied gestart met de aanleg van een festivalterrein en de oprichting van een festivalorganisatie, die alle in de stad te onderscheiden etnische en culturele groepen uitnodigde en stimuleerde om hun festivals op het nieuwe festivalterrein te houden. Zo slaagde men er in om een oud, verlaten havengebied in enkele jaren tijds tot een vertrouwde locatie te maken, tot een brandpunt van sociaal-culturele festiviteiten.[93]

Toen dit proces (tweede stap) eenmaal goed liep, werd begonnen met de derde stap, de bouw van een festival marketplace naast het festivalterrein. Festival marketplaces zijn het handelsmerk van Rouse geworden en hebben het aanzien gekregen van de sleutel bij uitstek voor een succesvolle waterfrontontwikkeling. In Baltimore was het inderdaad de in 1980 gerealiseerde festival marketplace Harbor Place





Baltimore, Harbor Place.

van de Rouse Company die de grote doorbraak van de Inner Harbor als publiekstrekker forceerde. Vanaf dat moment kon Inner Harbor zich verheugen in een jaarlijks toenemende bezoekersstroom, uitgroeiend tot ruim 20 miljoen bezoekers in de tweede helft van de jaren tachtig, waarmee het project een grotere publiekstrekker dan Disneyworld werd.[94]

Na het gebleken succes van Harbor Place werd de Inner Harbor in twee fasen verder ontwikkeld: eerst Inner Harbor 1, aan de zuid- en oostzijde van Charles Center (de vierde stap), later Inner Harbor West, aan de westzijde (de vijfde stap). In dit stappenplan heeft vooral de festival market Harbor Place een cruciale rol vervuld.

Harbor Place, ontworpen door Benjamin Thompson (tevens verantwoordelijk voor de meeste andere festival markets van de Rouse Cy.), bestaat uit twee paviljoens van in totaal circa 16.000 m², verdeeld onder circa 140 cafés, winkels, kramen, standplaatsen, restaurants, van zeer uiteenlopende aard, van zeer goedkoop tot uiterst luxueus. De pachters betalen een huur gerelateerd aan hun omzet, waardoor ook beginnende, weinig kapitaalkrachtige ondernemers in Harbor Place een zaakje kunnen opzetten.

De formule van een veelzijdig, gevarieerd aanbod in de festival markets heeft zowel een commerciële als een sociaal-culturele grondslag: Rouse ziet deze projecten als de symbolen van vreedzame coëxistentie van alle mogelijke verschillende etnische groepen en culturen waaraan de VS rijk zijn.

'Cities are fun' is het concept van Rouse, waarmee hij de stad tot een nieuwe drager van een culturele identiteit wil maken: 'In a high tech, cellophane-wrapper-society, people are hungry for the kind of warmth, informality, colour, texture, and fragrance they can find at such festival marketplaces.'[95] Het concept 'Cities are fun' kan gezien worden als een uitgewerkte en gerealiseerde variant van datgene waar Jane Jacobs al voor pleitte: een uitgebalanceerde microkosmos van de moderne stad, waarin echter een uitgesproken anti-moderne ondertoon zit: het is een volstrekt afgeschermde, beveiligde microkosmos, waarin alles wat juist als bedreigend van de moderne tijd wordt ervaren, is uitgebannen.

In de Inner Harbor van Baltimore openbaart zich het nieuwe type van de geculturaliseerde stad, de 'pret-park-stad', in optima forma. Speciale veiligheidsdiensten en schoonmaakploegen zorgen ervoor dat de bezoeker zich veilig voelt en zich niet aan rommel hoeft te ergeren. In dit attractiepark kan de bezoeker zich ruimtevaarder, diepzeeduiker of scheepskapitein wanen. En vooral: ontdekkingsreiziger in een multiculturele wereld.

Hoewel de projecten van Rouse vaak vergeleken worden met Disneyworld, is toch het grote verschil dat in de fun city de reëel bestaande culturele en etnische diversiteit van de stad wordt ingezet als attractie. In de fun cities van de Rouse Company wordt ingespeeld op de fascinatie voor het kosmopolitische en multiculturele karakter van de grote stad: de bezoeker kan er onbezorgd kennis mee maken. Het bezoek aan de fun city is een veilige variant van het 19e-eeuwse 'going slumming'.[96]

Het *doel* van de fun city is uiteindelijk wel degelijk hetzelfde als in Disneyworld: de bezoeker wordt geacht niet louter als toeschouwer te komen, maar geld uit te geven.

De festival market als wondermiddel

De festival marketplace leek in het begin van de jaren tachtig het middel bij uitstek te zijn om vervallen en verlaten stadscentra in korte tijd weer tot bloei te brengen. Van de zestien projecten die de Rouse Company tot dusver gerealiseerd heeft, blijkt echter nauwelijks de helft succesvol te zijn.

Niet alleen hebben verschillende festival markets grote verliezen opgeleverd in plaats van de verwachte winst (waardoor veelal de gemeenten zelf gedupeerd zijn vanwege voorfinanciering of garantstelling), ook hebben deze festival markets niet geleid tot de gehoopte opbloei van de stadscentra.

Terwijl Harbor Place in Baltimore deel uitmaakte van een breed scala aan initiatieven, die tezamen een kritieke massa vormen – waaraan bovendien decennialange voorbereiding voorafging – is in veel andere steden ervan uitgegaan dat een festival marketplace vanzelf tot nieuwe initiatieven en investeringen in de directe omgeving zou leiden. Het uitblijven van het verwachte succes heeft inmiddels geleid tot de sluiting van een aantal festival markets, terwijl in sommige gevallen de festival marketplace is overgedragen aan een andere eigenaar, die er een andere bestemming aan heeft gegeven. Het resultaat hiervan is het ontstaan van een nieuw soort specialisme, de 'marketplace doctors'.[97]

Private stedebouw met publieke effecten

In Baltimore is de combinatie van Charles Center met de Inner Harbor weliswaar als een (semi)privaat project ontwikkeld, met echter een aantal belangrijke effecten voor de stad als geheel.

De betekenis van Charles Center en Inner Harbor voor de stad zit, evenals bij Battery Park City het geval is, in de eerste plaats in hoge grondopbrengsten en belastinginkomsten van de bedrijfsvestigingen, en in de organisatie van een uitgebreid stelsel van *linkage*-projecten. Met linkage wordt gedoeld op contractuele voorwaarden aan beleggers en investeerders ten aanzien van werkgelegenheid, huisvesting en openbare voorzieningen ten behoeve van de lokale bevolking.[98]

De stijgende inkomsten door gronduitgifte en belastingen hebben geleid tot een programma voor een herwaardering van het wonen in de stad. Baltimore was de eerste Amerikaanse stad die begin jaren zeventig het 'Urban Home Steading Program' presenteerde.[99]

Uiteindelijk blijkt Baltimore een van de weinige steden (naast Boston en Atlanta) te zijn waar de stedelijke revitalisering uiteindelijk een positief effect heeft gehad op de welvaart van de stad en het welzijn van de bevolking, gemeten naar gemiddeld inkomen en werkloosheidspercentages.[100] In Baltimore is de ontwikkeling van Charles Center en Inner Harbor aangegrepen om een aantal voorzieningen in het stadscentrum te verbeteren – en daar zit het verschil met projecten als Battery Park City. Tot die voorzieningen behoren onder andere de zogenaamde public markets, die door de stad worden beheerd en verpacht aan kleine producenten en handelaren. Enerzijds is de populariteit van de grote Lexington Market,

aan de rand van Charles Center, en van diverse kleinere markthallen elders in de stad een belangrijke voedingsbodem geweest voor het succes van de nieuwe festival market Harbor Place. Maar het omgekeerde is ook waar: de revitalisering van Charles Center en de Inner Harbor is van groot belang geweest voor de instandhouding van de Lexington Market zelf.

Hetzelfde geldt voor de circa 1,5 kilometer van Inner Harbor gelegen havenwijk Fell's Point, waar het conglomeraat van tientallen havenkroegen en eethuizen al in de jaren zestig getransformeerd was tot een stedelijk uitgaanscentrum, zonder dat er aanvankelijk een plan in die richting aan ten grondslag lag. De ontwikkeling van de Inner Harbor en de aanleg van een tramverbinding tussen Inner Harbor en Fell's Point betekende ook voor deze wijk een extra impuls.[101]

De betekenis van Charles Center en Inner Harbor in Baltimore is vooral dat deze projecten een nieuwe betekenis aan het oude stadscentrum hebben gegeven, en het stadscentrum zelf stap voor stap weer van een functionele en ruimtelijke structuur hebben voorzien. Het waterfront van de Inner Harbor vormt hierin een schakel, die pas in tweede instantie is ontwikkeld.

Boston: voltooiing van het parksysteem

Vaak wordt Boston in één adem genoemd met Baltimore als een voorbeeld van een geslaagde waterfrontontwikkeling waar de Rouse Company een sleutelrol heeft vervuld. In Boston is echter, meer dan in Baltimore het geval is, gepoogd het waterfront tot onderdeel te maken van een groter ruimtelijk verband op het schaalniveau van de stad als geheel, waarbij met name voortgebouwd is op het 19e-eeuwse parkenstelsel van Olmsted.

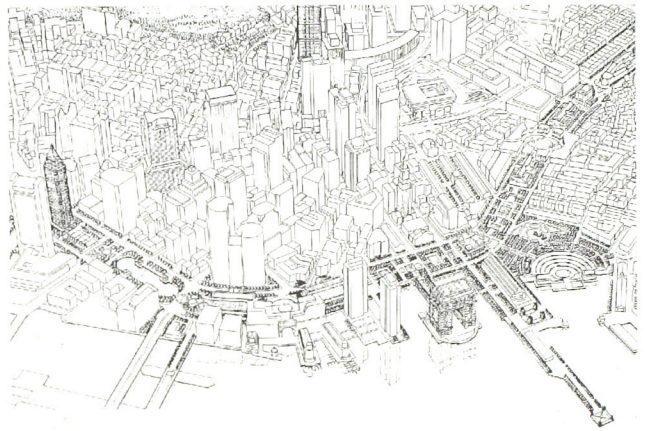
In Boston was het proces van verval van het havenfront nog eerder ingezet dan in Baltimore, namelijk in de eerste decennia van de 20e eeuw. Havenbedrijven en scheepswerven verhuisden toen van het centrale schiereiland naar de beter bereikbare en meer ruimte biedende oevergebieden van South en East Boston. De verdwijning van de havenactiviteiten uit centraal Boston ondermijnde ook in sterke mate de positie van de oude Downtown. In de jaren vijftig werd gepoogd met de aanleg van een snelwegviaduct (de Central Artery) dat aansloot op de interstate highways het stadscentrum van een nieuwe impuls te voorzien. Het effect was vooral dat de waterkant des te meer marginaliseerde.

In 1959 werd op initiatief van de gemeente en de Kamer van Koophandel de Boston Redevelopment Authority (BRA) opgericht, die de opdracht kreeg de herontwikkelingsmogelijkheden van het stadscentrum in relatie tot het waterfront te onderzoeken. Een van de adviseurs was Kevin Lynch, die in 1960 zijn boek *The Image of the City* publiceerde. Lynch signaleerde in deze studie dat de positie van het oude stadscentrum van de stad inmiddels zover ondermijnd was, dat het een witte vlek was geworden in 'The Boston that everyone knows' (zie pag. 274).[102]

Tussen enerzijds het stadspark Commonwealth en de statige 19e-eeuwse wijk Back Bay, en anderzijds het waterfront, lag het centrumgebied dat nauwelijks nog enige betekenis had voor de bewoners van de stad. In feite betekende dit dat het honderd jaar eerder door Olmsted ontworpen parksysteem, dat functioneerde als een belangrijk betekenis- en samenhang scheppend ruimtelijk systeem, precies ophield waar het destijds begon: de Commonwealth. Deze conclusie werd een centrale leidraad voor de herontwikkeling van het stadscentrum.

De strategie werd gericht op de ontwikkeling van een stelsel van openbare voorzieningen en ruimten, dat aansluitend op de Commonwealth het stadscentrum en het waterfront weer onderdeel zou maken van het stedelijk netwerk waarvan het parksysteem nog steeds de ruggegraat vormde.

Vanaf de Commonwealth werd een serie projecten gepland tot aan het waterfront, die gezamenlijk een 'walk to the sea' moest gaan



Boston, ontwerp herinrichting van de Central Artery-zone.

vormen. Deze strategie was sterk beïnvloed door Lynch' theorie over 'designing the paths' en 'the sense of the whole'. Hierbij gaat het erom zodanig ontwerpregels op te stellen voor de openbare ruimte en de bebouwing, dat routes ontstaan die visueel en functioneel afwisselend en prikkelend zijn, maar tegelijk een idee van eenheid en samenhang produceren.

Maar bovendien: de strategie van de 'walk to the sea' was erop gericht dat op termijn de problematiek van de Central Artery opgelost zou kunnen worden. Anders dan in New York begon de reconstructie van de 'walk to the sea' met nieuwe projecten in het hart van de oude Downtown van Boston, waarna men stap voor stap richting waterfront opschoof (zie pag 275).

De 'walk to the sea' was samengesteld uit vier afzonderlijke projecten. Ten eerste een nieuw 'civic center', dat een nieuw 'symbool van democratisch bestuur' moest gaan vormen en waarvan niet alleen een nieuw stadhuis, maar ook verschillende instellingen van de staat Massachusetts en van de federale overheid deel uitmaakten. Vervolgens bestonden de volgende stappen uit een renovatie van de oude markthallen van Faneuil Hall, de passage onder de expressway en een nieuw Waterfront Park. Drie van deze projecten waren openbare voorzieningen (civic center, passage en park), maar juist het project dat als publiekstrekker de belangrijkste rol zou moeten spelen, de Faneuil Hall, kon niet zonder private investeringen gerealiseerd worden. Voor dit sleutelproject werd wederom de Rouse Company bereid gevonden als ontwikkelaar op te treden. Dit project was niet alleen van strategisch belang omdat het een essentiële schakel in een gewenste route vormde, maar ook omdat Faneuil Hall een van de laatste overblijfselen was van het 19e-eeuwse waterfront van Boston. Met deze drie markthallen (met Quincy Market als centraal marktgebouw) was Boston in de 19e eeuw een van de weinige Amerikaanse steden die over een monumentaal waterfront beschikten. Daarna zijn de markthallen echter door het proces van aanplemping van een directe relatie met het water verstoken geraakt.

Faneuil Hall werd verbouwd tot een festival marketplace volgens het eerder beschreven recept van de Rouse Company. Faneuil Hall is wellicht de enige festival marketplace die niet direct aan het water ligt, maar die vooral als een *verwijzing* naar het waterfront functioneert: zowel een ruimtelijke verwijzing als onderdeel van de 'walk to the sea', als een historische verwijzing naar het voormalige waterfront.

Het project van de festival marketplace is in Boston dienstbaar gemaakt aan het streven om via de 'walk to the sea' het waterfront én het stadscentrum weer onderdeel te maken van een netwerk van openbare ruimten.

Tegelijk met de ontwikkeling van Faneuil Hall door de Rouse Company nam de Boston Redevelopment Authority de inrichting van de passage onder de Central Artery en de aanleg van het nieuwe Waterfront Park voor zijn rekening. Aan beide zijden van het Waterfront Park én in de binnenstad, aan de 'binnenzijde' van de Central Artery, is de revitalisering sindsdien vrijwel voltooid: aquarium, hotels, woongebouwen, kantoren, enzovoort.

Het bijzondere van deze ontwikkeling is dat de 'walk to the sea' niet alleen als een katalysator van deze nieuwe economische opleving heeft gefunctioneerd, maar ook de kern is blij-



New York, South Street Seaport. Op de achtergrond Brooklyn.

ven vormen van de toegankelijkheid en de betekenis van het waterfront als openbare ruimte.

Hier zijn de investeringen van de Rouse Company ingezet om de investeringen in de openbare ruimte des te meer ten goede te laten komen aan het creëren van een nieuw samenhangend netwerk van openbare ruimten van de stad, met het Waterfront Park als sluitstuk. De kwaliteit van dit netwerk heeft op zijn beurt weer nieuwe private investeringen aan de waterkant gestimuleerd.

Inmiddels is vrijwel het gehele waterfront rondom Downtown Boston van nieuwe functies voorzien. Vergelijkbaar met Battery Park City is veel aandacht besteed aan 'visual corridors' en design-guidelines voor zowel bebouwing als open ruimte aan het water.

Uiteindelijk zijn in 1986 de voorbereidingen gestart voor de aanleg van een tunnelbuis voor de Central Artery en voor de herinrichting van het tracé van het viaduct als een langgerekte parkzone met verschillende publieke voorzieningen.

Zo ontstaan in Boston twee nieuwe structurele lijnen van openbare ruimten: een lijn in het verlengde van Olmsted's parksysteem, en een lijn parallel aan het waterfront. De plek waar ze elkaar kruisen, bij Waterfront Park, wordt een nieuw middelpunt van de stad.

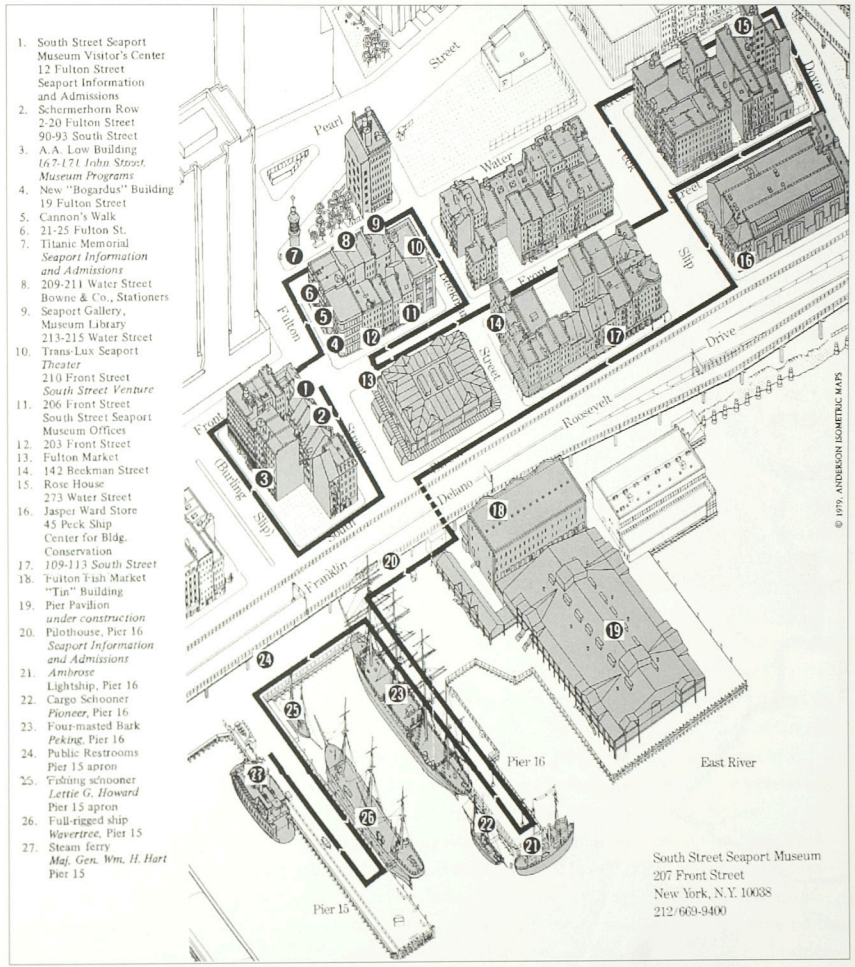
In plaats van New York met de West Side Highway, is nu Boston het schoolvoorbeeld geworden van een aanpak van het waterfront die geleid heeft tot het 'in tandem' ontwikkelen van een verbetering van een interstate highway en een integratie van het waterfront in het netwerk van openbare ruimten van de stad.

New York, South Street Seaport

In hoeverre is het in New York gelukt de ervaringen van Baltimore en Boston toe te passen?

Van meet af aan gold het plan voor South Street Seaport in New York als een controversieel plan – vooral na de ontruiming van de woningen, ateliers en bedrijven, waarmee een van de hoofddoelstellingen van Rouse zelf, namelijk 'preventing displacement', geweld

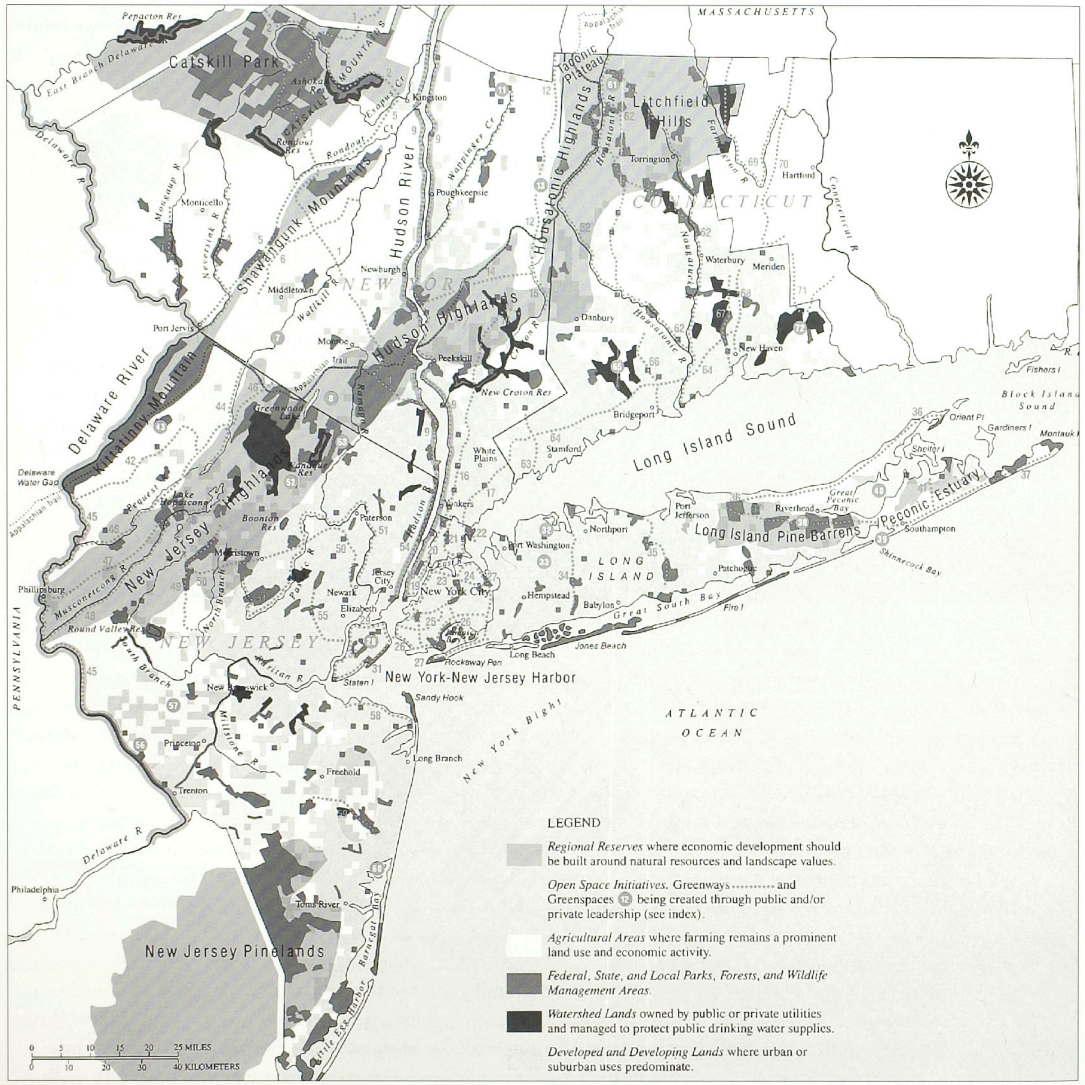
New York, South Street Seaport.



werd aangedaan. Tot dusver was South Street van betekenis als centrum van de visafslag, met een dagmarkt en aanverwante bedrijven vooral een voorziening die van belang was voor de nabijgelegen woonwijken Lower East Side en Brooklyn. Deze betekenis zou met het nieuwe plan geheel verdwijnen.

Overeenkomstig de situatie in Boston kampte men aan de East River zijde van Lower Manhattan met de aanwezigheid van een snelwegviaduct, de Franklin D. Roosevelt Drive.

De stappenstrategie van Baltimore en Boston is ook in South Street Seaport te ontdekken: ook hier moest een 'walk to the sea' worden georganiseerd. Voor de waterkant is in een vroeg stadium de publieke belangstelling gewekt door het organiseren van maritieme activiteiten, maar de waterkant is pas in laatste instantie bebouwd. Eerst werd de gerenoveerde Fulton Market in gebruik genomen, daarna



Regionaal Groenstructuurplan voor de 'Drie Staten Regio' New York, New Jersey en Connecticut. Regional Plan Association, 1993.

achtte men de tijd rijp om de hindernis van de Franklin D. Roosevelt Drive te 'nemen' en de rivierzijde in gebruik te nemen, met een festival market op Pier 17 en een maritiem buitenmuseum aan twee naastgelegen pieren.[103]

Het gehele gebied is alleen voor voetgangers toegankelijk, behalve South Street zelf en de Franklin D. Roosevelt Drive, die als een grootschalige 20e-eeuwse moderniteit dwars over het kleinschalige quasi-19e-eeuwse voetgangersdomein van South Street Seaport dendert, en blijkbaar nauwelijks afbreuk doet aan het succes van South Street Seaport.

Anders dan in Baltimore en Boston, waar de 'uitstraling' bewust is georganiseerd doordat de Rouse-projecten onderdeel zijn van een veel bredere strategie (met een veel langere adem), is bij South Street Seaport geen sprake van een strategie die gericht is op een gestage, stap voor stap ontwikkeling van een nieuwe hoofdstructuur in de stad.

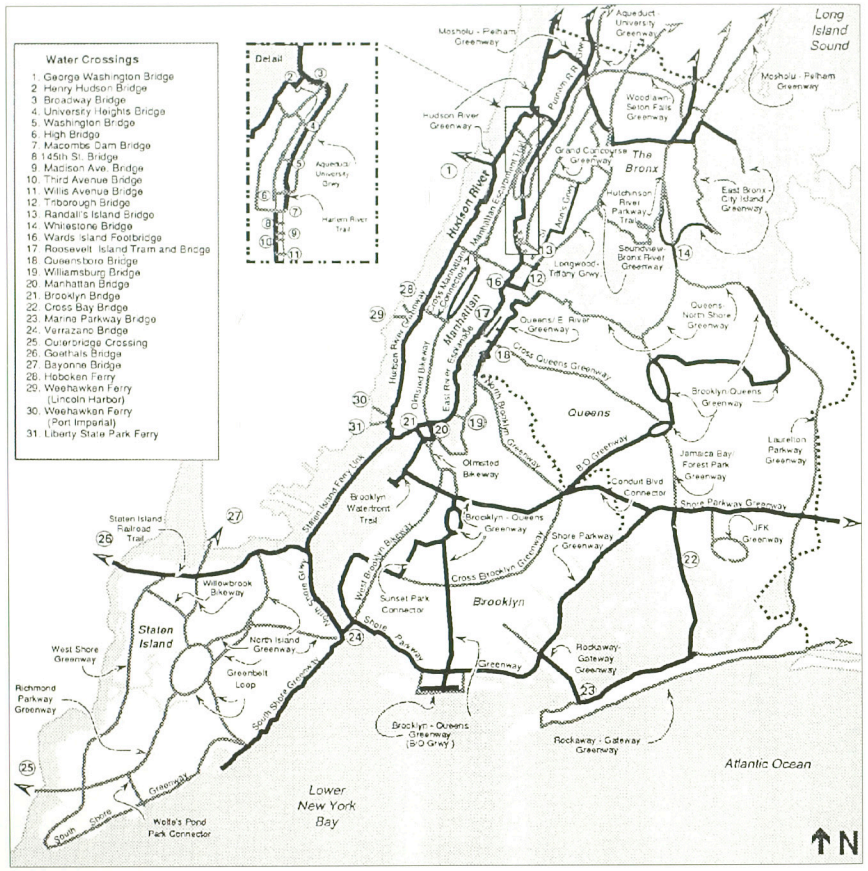
South Street Seaport is een enclave geworden, die voor toeristen en voor de forenzen die in het Financial District van Manhattan werken een welkome attractie mag zijn, maar in de context van het hedendaagse New York een geïsoleerd verschijnsel is gebleven en een dankbaar onderwerp voor ironische kritieken: 'The seaport is a great succes! Captain's Hook and Parrots, a fake nineteenth-century atmosphere of pirates and lawlessness in a cardboard setting. South Street isn't a dream the Dutch would have dreamt for themselves. It is the fabric of some interior city that has invaded New York, sat itself down in the metropolis like a merchandise market by the sea.'[104]

OP ZOEK NAAR EEN NIEUWE RUIMTELIJKE EN FUNCTIONELE SAMENHANG VAN DE STAD

Het incidentele karakter van projecten als South Street Seaport en Battery Park City, en het uitblijven van een bijdrage van deze projecten, ondanks de grote publieke investeringen in het openbaar gebied, aan een nieuwe ruimtelijke samenhang van de stad, is in de loop der jaren tachtig aanleiding geweest om een nieuw programma voor een ruimtelijke en functionele samenhang voor de stad New York als geheel te ontwikkelen. De wenselijkheid van de transformatie van de gehele Hudson-oever, na de realisatie van Battery Park City, met nog meer soortgelijke projecten zoals Trump-city, werd niet alleen betwijfeld vanuit het oogpunt van de verdwijning van potentieel openbaar gebied voor de stad, maar ook vanwege de steeds grotere druk die op het eiland Manhattan zou komen te liggen als een overvol centrumgebied, terwijl andere delen van de stad steeds meer marginaliseren.

In 1987 publiceerde de door het stadsbestuur ingestelde Commission on the Year 2000 het rapport *New York Ascendant*, waarin een visie wordt gegeven op de toekomstige ontwikkeling van New York.[105] In plaats van het nog verder opvoeren van de centraliteit van Manhattan, pleit deze commissie voor het ontwikkelen van een aantal nieuwe centra in de andere boroughs Brooklyn, Queens, Staten Island en de Bronx. Het waterfront van Manhattan zou ingezet moeten worden om de ruimtelijke samenhang tussen de stadsdelen te versterken: 'a public waterfront, unifying the five boroughs'. De oevergebieden van New York zijn volgens Wagner c.s. cruciaal voor de toekomst van New York vanwege de nog ruime aanwezigheid van goedkope huisvesting en bedrijfsruimten (grotendeels in bezit of onder controle van de stad) en de mogelijkheid van het creëren van nieuw openbaar gebied. Beide aspecten acht de commissie wezenlijk voor het handhaven en versterken van New York als 'a city of opportunity'.

De ontwikkeling van een nieuwe visie op de betekenis van Manhattan in de regionale context is eind jaren tachtig en begin jaren negentig in een stroomversnelling gekomen, vooral door toedoen van de Regional Plan Association, als die voorbereidingen treft voor een



Greenway Plan voor New York City. NYC Department of City Planning, 1993.

nieuw regionaal plan voor de 'Tri-State Region' (de regio die delen van het grondgebied omvat van de staten New York, New Jersey en Connecticut). [106] De basis van dit plan bestaat uit de vaststelling dat de voormalige concentrische structuur van de regio New York veranderd is in een structuur die vergeleken kan worden met een bloem. De suburbanisatie en vooral de nieuwe economische betekenis van de zogenaamde 'edge cities'[107] in de regio hebben geleid tot een structuur van vijf grote lineaire stedelijke corridors, die in een waaierachtige structuur gerangschikt liggen, vergelijkbaar met de bladen van een bloem. In dit 'ROSEland' (ROSE = Region's Outer Suburban Economy) is Manhattan niet meer het exclusieve centrum van de regio, maar maakt wel deel uit van elke afzonderlijke corridor, en krijgt daarmee betekenis als een bindend, gemeenschappelijk element dat essentieel is voor de samenhang van de regio. Om Manhattan deze rol van verbindend element te laten vervullen, krijgen de oevers en het aanleggen van nieuwe oeververbindingen een belangrijke betekenis, zowel in het regionale verkeersnetwerk als in de landschappelijke structuur van de regio.

In de jaren negentig onderneemt de City Planning Department pogingen met concrete

plannen op deze nieuwe rol van Manhattan in te spelen. In 1990 wordt een nieuw ontwerp voor de herinrichting van de Hudson-oever gepresenteerd, dat gezien kan worden als een sterk vereenvoudigde en vooral goedkopere versie van het Westway Park-ontwerp van Venturi en Scott Brown.[108] De autoweg langs de rivier heeft zijn status van doorgaande Interstate Highway verloren en heeft nu een status gekregen als regionale verbindingsweg. Deze veranderde status maakt het mogelijk de weg als een stadsautoweg te ontwerpen, met een gematigde snelheid voor het verkeer en met gelijkvloerse kruisingen met stoplichten, waardoor het in het ontwerp mogelijk wordt de weg te combineren met een inrichting van het oevergebied die meer op langzaam verkeer en verpozing is gericht. Het ontwerp vertoont grote overeenkomsten met het plan voor het waterfront van San Francisco. Dit concept wordt enkele jaren later tot een algemeen principe verheven voor de oevergebieden van New York in het *Greenway Plan for New York City*.[109] Als belangrijkste referenties voor dit plan dienen de parkways van Moses van de jaren dertig, die niet alleen voor autoverkeer waren bestemd, maar ook afgestemd waren op fietsers en voetgangers, en tevens bedoeld waren als recreatiegebieden. Deze combinatie wil het City Planning Department vooral langs de waterkant van New York herstellen. Met een dertigtal oeververbindingen, zowel bruggen als veerponten, moet dit netwerk van greenways de archipel van New York een nieuwe samenhang verlenen.

In plaats van de randen, de 'frontiers' van de stad, krijgen in de recente plannen van de gemeentelijke overheid en de Regional Plan Association het water en de oevergebieden de betekenis van centrale elementen, die een samenhang moeten verlenen aan het verstedelijkte landschap van de regio.

5 Balans: fragmentatie of samenhang

Vanaf de 19e eeuw is het Amerikaanse stedelijk waterfront een domein waarop een strijd woedt tussen verschillende stedebouwkundige visies ten aanzien van de wijze van structurering en vormgeving van de stad.

In eerste instantie maakte de waterkant deel uit van een in principe volstrekt neutraal patroon van het stratenplan van de stad. Maar op dit neutrale patroon zijn verschillende krachten van invloed geweest.

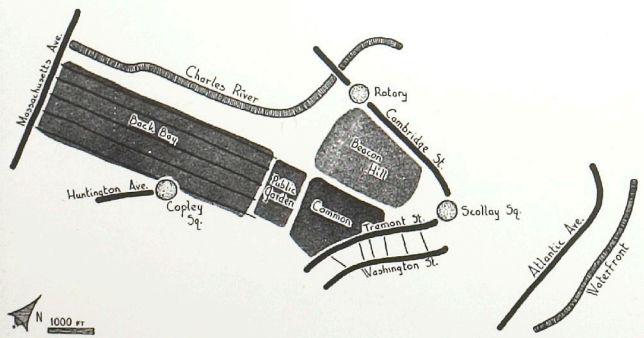
De spanning tussen economische en culturele overwegingen heeft geleid tot twee grote stromingen, waarbij enerzijds een vorm van stedebouw is ontstaan die primair als een zaak van publiek belang wordt beschouwd, en anderzijds een vorm van stedebouw is ontwikkeld vanuit het private belang.

Bij de eerste stroming, die van de 'publieke stedebouw', heeft vanaf de 19e eeuw een nadruk op het versterken van collectiviteit van de stedelijke bevolking gelegen, waarvoor als middel de structurering en vormgeving van de infrastructuur van het openbaar domein werd ingezet. De hoofdrolspelers zijn Frederick Law Olmsted in de decennia na 1865, Robert Moses van 1920 tot halverwege de jaren zestig. Het zijn de perioden van de dominantie van de stedebouwkunde als een publieke zaak, waarin met name het Amerikaanse *landschap* een grote rol speelt als het element van collectiviteit bij uitstek.

De andere stroming is die van de stedebouw als een private onderneming. Belangrijke toonzetters zijn private ontwikkelaars als Walt Disney, John Portman en James Rouse, die complete steden tot stand brengen. Hier is sprake van een stroming die een grote nadruk legt op een stadsesthetiek in de vorm van een

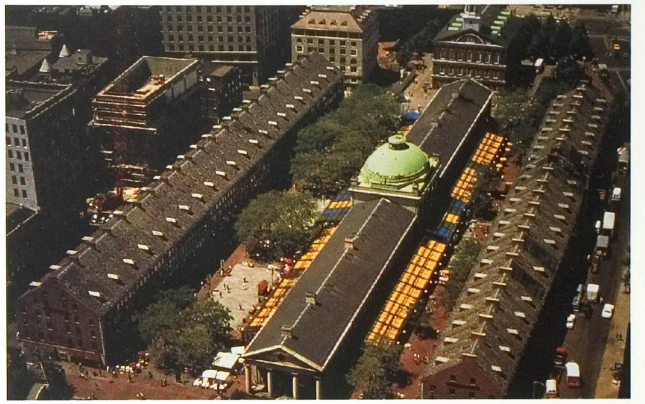


Boston, gezien vanuit het noordoosten, 1975.



'The Boston that everyone knows', getekend door Kevin Lynch: de zone tussen Commonwealth Park en waterfront als blinde vlek.

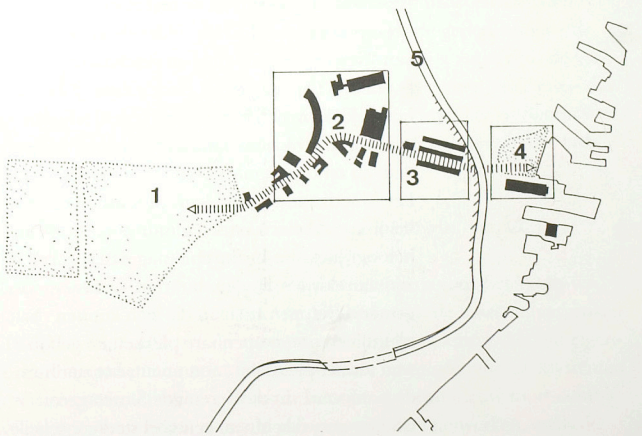
Boston, Quincy Market.



Boston,
Waterfront Park.



Boston, de 'walk to the sea'.
1 = Commonwealth Park
2 = Civic Center
3 = Faneuil Hall, Quincy Market
4 = Waterfront Park
5 = Central Artery



combinatie van de vormgeving van open ruimten (die vaak openbare ruimten genoemd worden maar dat in principe niet zijn) met een beheersing en sturing van de vormgeving en programmering van de bebouwing. In feite is hier sprake van een benadering van de stad als *architectonisch megaproject*.

Met deze twee stromingen in de Amerikaanse stedebouw is echter meer aan de hand dan alleen een controverse tussen publieke en private belangen. De publieke en private stedebouw vertegenwoordigen twee verschillende kenmerken van het wezen van de Amerikaanse cultuur. Het ene kenmerk is de neutraliteit van de ruimtelijke netwerken: niet alleen van de stad, met het grid van straten als een neutraal raster, maar van het gehele land, waarin het highway-stelsel als een uitvergroot grid functioneert. Deze neutraliteit vormt een conditie voor de Amerikaanse levenswijze, waarvan het dagenlang onderweg zijn een belangrijk deel uitmaakt, en voor het vermogen om keer op keer te verhuizen. Het andere kenmerk is het vrijwel tegenovergestelde en bestaat uit vasthoudende pogingen van mensen om zich met specifieke plekken te kunnen identificeren, door het benadrukken van ruimtelijke kenmerken van de plek, de plaats of de streek.

Actuele vertegenwoordigers van beide stromingen zijn de landschapsarchitect John Brinckerhoff Jackson en de architecten en stedebouwkundigen die zich onder de noemer van 'New Urbanism' hebben geschaard.

In zijn boek *A Sense of Place, a Sense of Time*[110] houdt Jackson een lofzang op de neutraliteit van het Amerikaanse landschap en van de steden, en op de weg als essentieel onderdeel van het Amerikaanse landschap. 'A sense of place' heeft in de Amerikaanse cultuur nooit bestaan, betoogt Jackson. In Europa mag dan sprake zijn van dorpen, steden, buurten, waar gemeenschappen bestaan die zich kunnen identificeren met openbare plekken en gebouwen als het plein, het monument, het stadhuis, de boulevard. In de Verenigde Staten is een traditie ontwikkeld van een veel sterkere scheiding tussen het sociale en het openbare, politieke domein. Het sociale domein wordt vooral bepaald door activiteiten en rituelen waarin specifieke ruimtelijke fenomenen nauwelijks een rol spelen. De rituelen van het sociale leven kunnen gemakkelijk van plek wisselen, zoals bijvoorbeeld familiereünies, die steeds weer bij een ander familielid kunnen plaatsvinden, maar steeds weer in ongeveer hetzelfde soort huis, dezelfde soort straat, dezelfde soort stad. Jackson voelt zich gesteund in deze beweringen door recente sociologische onderzoeken die concluderen dat de sociale orde van Amerikanen meer een temporele orde is dan een ruimtelijke orde: het tijdsbestek en de frequentie van activiteiten zijn belangrijker dan de ruimtelijke karakteristieken van de plek.[111] Alleen het landschap, met de weg als essentieel onderdeel, is voor de Amerikanen het echte openbare, politieke domein. Jackson treedt met deze beweringen in de voetsporen van Olmsted en Moses, voor wie de aanleg van parkways en parkenstelsels een middel vormde om een collectief Amerikaans identiteitsbesef te stimuleren, als 'tegengif' tegen de sociale fragmentatie en segregatie van de 19e- en vroeg-20e-eeuwse samenleving in Amerika. Voor Jackson is de weg in het landschap inderdaad dé kern van het openbare domein van Amerika geworden, de ruimte van het vrije, republikeinse burgerschap, waar de Amerikanen zich bevrijd voelen van welke sociale binding dan ook, en waar ze zich bovenal realiseren vrije Amerikaanse staatsburgers te zijn.

Tegenover de stelling dat Amerika geen traditie van een 'sense of place' kent, heeft de beweging van New Urbanism zich teweer gesteld. Deze beweging, opgericht door een aantal architecten en stedebouwkundigen, is in enkele jaren tijds een niet meer weg te denken factor geworden in de discussie over de stedelijke ontwikkeling in de Verenigde Staten.[112]

Peter Calthorpe, Andres Duany, Elizabeth Plater-Zyberk, Stefanos Polyzoides, Elizabeth Moule en nog enkele anderen begonnen in de jaren tachtig met hun kruistocht voor herstel van een stedebouw waarin aandacht was voor diversiteit en voor de 'genius loci'. Hun eerste experimenten waren grotendeels gebaseerd op de beste tradities van vormgeving van 'the traditional American town'. De stedebouwkundige basiselementen als de straat, de avenue, het plein, het kavel, het gebouw en het bouwblok werden tot object van ontwerponderzoek gemaakt. Inmiddels is een groot aantal experimenten uitgevoerd. De bekendste zijn vooralsnog de projecten van Duany en Plater-Zyberk in Florida, waar zij hun nieuwe model-suburbs dankzij sympathiserende ontwikkelaars geheel volgens hun ideeën konden vormgeven. Vooral het ministadje Seaside in Florida geldt als een vertegenwoordiger van de ambities van New Urbanism en kan als een recent kleinood van de traditie van de architectonische megaprojecten worden beschouwd.

De conflicten die zich in de Amerikaanse havensteden hebben voorgedaan bij de herontwikkeling van voormalige havenfronten zijn niet alleen conflicten tussen verschillende economische belangen, of tussen publieke en private partijen, maar het zijn vooral conflicten tussen verschillende cultuuropvattingen: aan de ene kant is er het idee dat het waterfront in de eerste plaats als een element van de combinatie van het onmetelijke en openbare landschap met het wegennetwerk moet worden vormgegeven; aan de andere kant is er het idee dat het waterfront kan bijdragen aan een 'sense of place' van de betreffende plek. Vanaf de jaren zeventig hebben beide opvattingen in de beschreven steden om de voorrang gestreden, en zijn de resultaten verschillend.

De beschreven plannen laten in hoofdzaak drie varianten zien.

a. De nieuwe autonome enclaves: reconstructie en cultivering van de 19e-eeuwse stad

Projecten als Battery Park City en South Street Seaport in New York zijn exponenten van deze variant: nauwgezette reconstructies van de typologie van zowel de openbare ruimte als de bebouwing van de 19e-eeuwse stad.

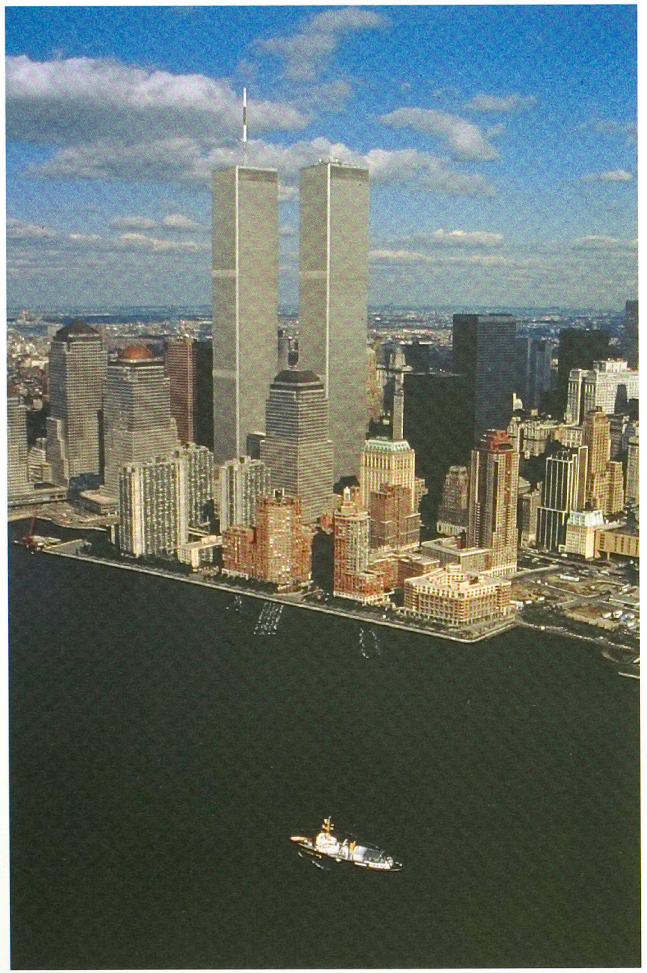
De meer recente ruimtelijke fenomenen van de 20e-eeuwse stad, zoals de highway-systemen, maken geen onderdeel uit van het ontwerp van de ruimtelijke compositie van deze reconstructiegebieden. Deze projecten vormen in feite een voortzetting en uitbreiding van de traditie van de 'private stedebouw' in de Verenigde Staten. Terwijl deze traditie aanvankelijk vooral tot ontwikkeling kwam met de realisering van autonome enclaves in het onontgonnen landschap, wordt ze nu als probaat middel in de steden zelf toegepast.

De scheiding tussen verschillende soorten openbaar gebied wordt met deze projecten versterkt doorgezet. Enerzijds is er de louter technische infrastructuur van de highways, die louter dienen als ontsluiting van de projecten. Anderzijds is er het openbaar gebied in de enclave zelf, dat vooral een representatieve functie heeft: het is ontworpen in nauwe samenhang met de architectuur en het programma van de bebouwing, en vooral bedoeld als waardetoevoegende factor voor het onroerend goed. De positie van de highway-netwerken in de topografie van de stad is van beslissende betekenis: de highways liggen aan het waterfront en vormen in hun huidige staat een enorme 'border vacuum' tussen het stedelijk netwerk en het waterfrontgebied.

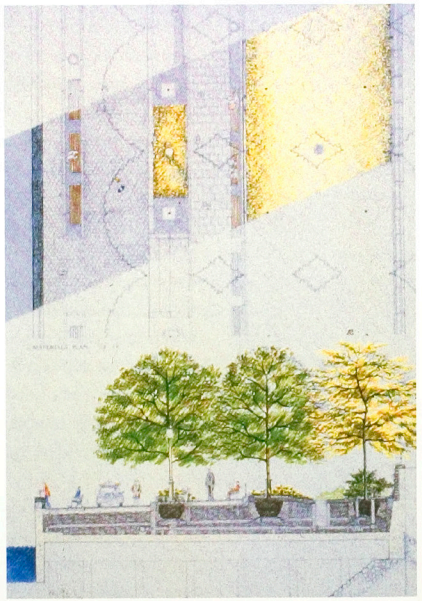
Het onbekommerd naast elkaar laten bestaan van enerzijds de geperfectioneerde 19e-eeuwse reconstructies, anderzijds de verwaarloosde highway-systemen, leidt ertoe dat projecten als Battery Park City en South Street Seaport des te meer als enclaves in de stad functioneren.

b. Nieuwe autonome netwerken van veelzijdige openbare ruimten

Het nieuwe ontwerp voor het Westway Park van Venturi c.s. is de meest uitgesproken exponent van deze benadering. Als een eigentijdse variant van de 19e-eeuwse parksystemen beoogde het ontwerp een nieuw soort combinatie van grootschalige netwerken, zoals de







Boven: Battery Park City. Situatie 1990.

Rechtsboven: Battery Park City, promenade aan de Hudson-rivier.

Battery Park City, inrichting promenade.







New York, South Street Seaport. Het gerenoveerde gebouw van de Fulton Fish Market.

Boven: New York, South Street Seaport. Op de voorgrond Pier 17.

New York, South Street Seaport: een incident langs de East River.

interstate highways met de lokale netwerken van de stad. Deze benadering vormde een nieuwe impuls in de traditie van de publieke stedebouw. Het ontwerp van de openbare ruimte is vooral gebaseerd op de integratie of combinatie van verschillende soorten gebruik van de openbare ruimte zelf en is in sterke mate autonoom ten opzichte van de bebouwing, die aan enkele globale regels (rooilijnen, bouwhoogten) is onderworpen.

De meest vergaande combinatie van verschillende functies van de openbare ruimte, waarbij het waterfront een centrale rol speelt, is te vinden in Seattle. Hier is het waterfront zowel een openbare ruimte die deel uitmaakt van het stedelijke netwerk, als een gebied dat plaats biedt aan nieuwe grootschalige netwerken van autoverkeer en veerboten, en zicht biedt op de moderne havenactiviteit van Harbor Island. Terwijl in vrijwel alle andere havensteden de moderne haven allang uit het stadsbeeld is verdwenen, is hij in Seattle nog steeds een vanzelfsprekend onderdeel van het stadsbeeld.

c. Het strategische inzetten van nieuwe typologieën van openbare ruimte en van onroerend-goedprojecten

Deze strategie berust op een combinatie van de twee bovenstaande benaderingen, waarbij vooral Boston een voorbeeldrol speelt. In Boston is de stedebouwkundige planvorming gericht op de ontwikkeling van nieuwe typologieën van netwerken van openbare ruimte, waarin een actieve rol aan private partijen is toebedeeld. Zowel de vernieuwing van het Faneuil Hall-Quincy Market complex als de transformatie van het tracé van de Central Artery zijn onderdeel van een actieve stedebouwkundige strategie, die tot doel heeft een nieuwe symbiose tot stand te brengen tussen historische ruimtelijke patronen en moderne vormen van stadsleven en infrastructuur.

De verschillen in benaderingen kunnen voor een groot deel verklaard worden uit de verschillen in financiële situatie en daarmee samenhangende macht van de gemeentelijke overheid. Het bijna failliete New York bevond zich in de jaren tachtig in een veel zwakkere positie ten opzichte van private partijen dan de relatief rijke steden San Francisco en Seattle. Toch is dit niet de enige verklaring voor de verschillen. Boston verkeerde in de jaren tachtig ook in een penibele financiële situatie.

Het concept van Boston vertoont grote verwantschap met het West Side Highway project in New York: de Central Artery neemt een vergelijkbare positie in de topografie van de stad in als de West Side Highway in New York, terwijl de inzet om een nieuwe ruimtelijke typologie te ontwikkelen ook vergelijkbaar is. Het belangrijkste verschil tussen beide projecten, en tevens de reden waarom de transformatie van de highway in Boston wel lukt en niet in New York, betreft de planstrategie. In New York werd de transformatie van de snelweg als eerste stap, als voorwaarde voor andere ontwikkelingen ingezet. In Boston is deze ingrijpende en vooral kostbare transformatie de laatste stap in een lange en langdurige reeks van ingrepen, die begon met projecten die aansloten op de ruimtelijke hoofdstructuur van de 19e-eeuwse stad, en waarin projecten van private ontwikkelaars (zoals Quincy Market) als strategische passtukken zijn ingezet.

Hoofdstuk 5

De Noordwest-Europese havenstad:

ROTTERDAM

en de dynamiek van de rivierendelta



De Kop van Zuid, gezien vanuit het Zuid-oosten: de situatie in 1987 (inzet) en in 1996.

ROTTERDAM

1 De stad, de haven en de waterkering

Als er iets kenmerkend is voor de havensteden aan de Noordwest-Europese rivierendelta, met de Hollandse havensteden als kern, dan is het de voortdurende verandering van de verhouding tussen land en water, en tussen stad en haven.

Een belangrijk deel van de oorzaak van deze veranderlijkheid ligt in de meervoudige betekenis van het water in deze regio. Het water heeft hier de rol van transportinfrastructuur en van bescherming tegen vreemde overheersing, maar vormt ook een permanent gevaar.

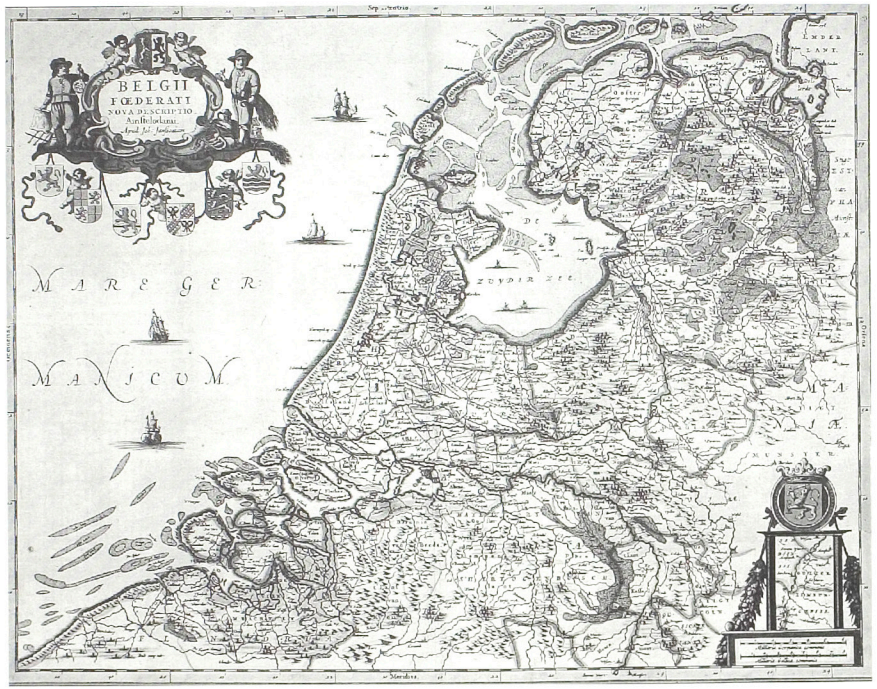
De wijze waarop met de vormgeving hiermee rekening is gehouden, heeft geleid tot de ontwikkeling van diverse typen havensteden, met als extremen de geheel binnendijkse vestinghavenstad en de buitendijkse handelshavenstad. De positie van de waterkering in de stadsplattegrond is hierbij van doorslaggevende betekenis.

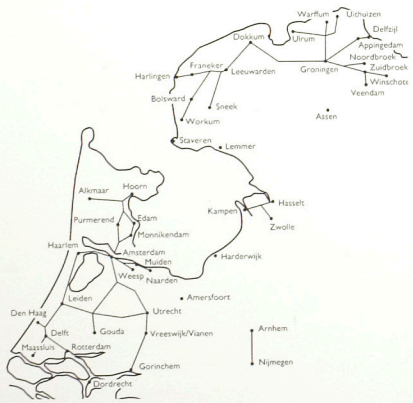
De opkomst van de Hollandse havensteden en hun internationale hegemonie in de 17e eeuw is een logisch vervolg op de hegemonie van het Middellandse-Zeegebied in de 15e en 16e eeuw.[1] In eerste instantie speelde Antwerpen in deze nieuwe hegemonie een hoofdrol, maar het is een bekend verhaal dat de opbloei van de Hollandse havensteden in de 17e eeuw niet in de laatste plaats te danken was aan de bezetting van Antwerpen door de Spanjaarden.[2] Wat in de Lage Landen in die periode gebeurde, is een verdichting, intensivering en schaalverkleining van hetzelfde principe waaraan het Middellandse-Zeegebied haar bloei te danken had. In de Lage Landen ontstond een ongekend dicht netwerk van steden, onderling verbonden door waterwegen, waarbij het fenomeen van de trekschuit een cruciale rol speelde.[3]

De geografische positie van dit netwerk was uniek: halverwege de belangrijkste scheepvaartroute die Noord-Europa (Oostzee) met Zuid-Europa (Middellandse Zee) verbond, en midden in Europa's grootste rivierendelta. De Hollandse steden beschikten over een schitterende transportinfrastructuur van rivieren en poldervaarten, zoals de mediterrane steden de Middellandse Zee hadden, terwijl het water tegelijk in dezelfde functie voorzag als de bergketens en woestijnen rondom het Middellandse-Zeegebied: een bescherming tegen het achterland. De inundatietechniek vormde het belangrijkste instrument in de onafhankelijkheidsoorlog van de Hollandse steden tegen de feodale overheersing door de Spaanse koning.

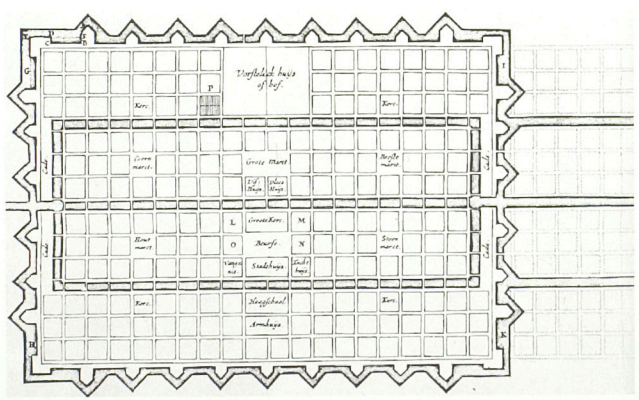
In het onderscheid tussen verschillende typen havensteden speelde vooral de positie van de waterkering een sleutelrol bij de vormgeving van de relatie tussen stad en haven: de waterkering vormde een omsluiting van een geïntegreerd systeem van stad en haven, ofwel de waterkering bracht een onderscheid aan tussen de binnendijkse landstad en de buitendijks gelegen havenstad. In het laatste geval is weer sprake van verschillende typen buitendijkse havensteden, met zeer informele, 'zachte' waterfronten of juist met formele 'harde' waterfronten.

Kaart van de Zeven Verenigde Nederlanden, uitgegeven door Johannes Janssonius te Amsterdam, 1685.





Het trekvaartnetwerk in Holland en het Noorden in 1665.



Simon Stevin, plattegrond van de ideale stad, in *Vande oirdeningh der steden*, ca. 1600.

Vlissingen in de 17e eeuw – de waterkering is tegelijk militaire vestingwal.



De vestinghavensteden (Vlissingen, Hellevoetsluis, Den Briel, Den Helder) lagen veelal direct aan of dichtbij de open zee, terwijl de handelshavensteden (Amsterdam, Dordrecht, Rotterdam, enzovoort) meer landinwaarts waren gesitueerd.

Bij de vestinghavensteden was daardoor sprake van een veel groter gevaar van de zee en van een belangrijke strategische positie. In deze steden speelde het meest uitdrukkelijk de problematiek waarvoor Simon Stevin met zijn ideaalstad een voorstel leverde, door stad en haven als geïntegreerd systeem binnen de vestingmuren te organiseren.[4]

Vlissingen is een mooi voorbeeld van een vestinghavenstad waar de waterkering tegelijk de rol van vestingmuur vervulde. De havens en de stad vormden gezamenlijk een geïntegreerd systeem dat geheel binnendijks was georganiseerd. De toegang tot de havens werd met een sluis tegen zowel de grilligheid van de zee als vijandelijke vloten beschermd. Begin 17e eeuw kreeg de stad dankzij deze kwaliteiten een belangrijke rol als marinebasis van de Verenigde Provinciën en werd Vlissingen met de aanleg van een nieuw groot dok tot een complete oorlogsmachine uitgebouwd.

Het principe van de vestinghavenstad werd in de 17e eeuw door Hollandse ingenieurs geëxporteerd over het gehele Noordzee- en Oostzee-gebied.[5] Wat echter typisch tot de Hollandse vestinghavensteden beperkt zou blijven, was de waterkering die tegelijk de functie van vestingwal vervulde. In Vlissingen zou dit systeem begin 19e eeuw door Napoleon nog geperfectioneerd worden.[6] Maar ook na de verdwijning van de militaire betekenis van de stad, bleef de verwevenheid van haven en stad achter de waterkering in Vlissingen tot ver in de 20e eeuw gehandhaafd.



Gezicht op het rivierfront van Rotterdam, gezien vanaf de Linker Maasoever. Op de voorgrond de Maasgod en de monogrammen van de Verenigde Oost-Indische Compagnie en de West-Indische Compagnie. Anoniem schilderij, 1780.



Plattegrond van Rotterdam en omstreken, ca. 1780.



De Boompjes, ca. 1700. Gravure door Petrus Schenk.

AMSTERDAM: HET INFORMELE WATERFRONT

Voor de handelssteden Amsterdam en Rotterdam was een dergelijke opsluiting van de haven achter de waterkering minder productief en ook niet noodzakelijk.

Amsterdam en Rotterdam zijn ontstaan op locaties met onderling vergelijkbare geografische condities: aan de monding van kleine veenrivieren (Amstel en Rotte) in grotere wateren, het IJ en de Maas. Toch hebben beide steden zich fundamenteel anders ontwikkeld, met name wat betreft de relatie tussen stad en haven.

In Amsterdam ontstond het 'zachte', informele havenfront, waarbij de stad al vanaf de 17e eeuw van het water weggroeide; in Rotterdam was precies het omgekeerde aan de hand: daar ontstond in de 17e eeuw het harde, formele waterfront en vergroeide de stad met de haven.

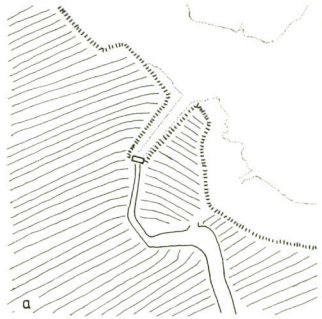
Belangrijk voor de ontwikkeling van Amsterdam was dat het IJ geen rivier was zoals de Maas in Rotterdam, maar een veenplas met een open verbinding naar de Zuiderzee. De afwezigheid van stroming en de geringere verschillen in eb en vloed als gevolg van de grotere afstand tot de open zee, maakte het al in de 14e eeuw mogelijk de waterkering direct aan het IJ te situeren. Het 'front' van de stad ontwikkelde zich langs de monding van de Amstel, het Damrak, waar de waterkering (grotendeels bestaande uit een aaneenschakeling van opgehoogde terpen) als het ware omheen was gevouwen.

De centrale positie van het Damrak als aaneenschakeling van stad en haven is vanaf de 14e tot de 19e eeuw in feite niet fundamenteel veranderd. De betekenis van het Damrak als centraal element in de stadsplattegrond nam in die eeuwen alleen maar toe, en werd in de 17e eeuw nog eens benadrukt met de bouw van het nieuwe stadhuis en de beurs. Weliswaar kreeg in de 18e en begin 19e eeuw ook de Prins Hendrikkade een status van grandeur met de bouw van vele koopmanspaleizen, maar hier was toch vooral sprake van een 'uitloper' van het Damrak.

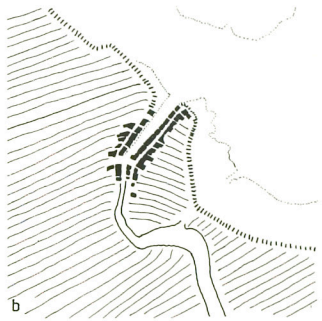
Een dubbele rij palissaden beschermde de stad tegen de golfslag van het IJ en tegen vijanden. Door de ondiepte van het Damrak en het IJ konden in de 15e eeuw de grotere schepen al niet voorbij de palissadenrij komen, en moest het laden en lossen van de zeeschepen op het open water van het IJ gebeuren, waar de goederen in lichters werden geladen die de handelswaar vervolgens naar de beurs aan het Damrak of via de grachten naar de pakhuizen en markten brachten. Langzaam groeide de stad wel naar deze palissadenrij toe, met het aanleggen van eilanden, maar dit gebeurde in kleine stappen. Zo ontstond tussen het 'echte', formele havenfront van het Damrak en de feitelijke aanmeerplaats van de zeeschepen op het IJ een uitgestrekte zone met een zeer informeel karakter: een zone van kleinere en grotere eilanden, en vooral van palissaden en heen en weer varende lichters en roeibootjes.[7]

De nieuwe uitbreidingen van de stad in de 17e eeuw vonden landinwaarts plaats: met de grachtengordel, ontworpen als comfortabel woongebied voor de welgestelde burgerij, wendde de stad zich als het ware af van de zompige en dampige wereld van het IJ.

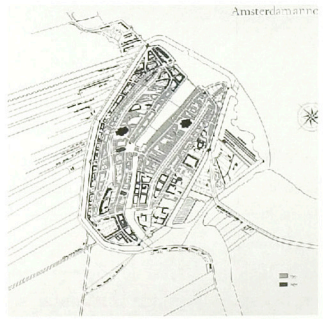
In de tweede helft van de 19e eeuw, toen het moderne scheepvaartverkeer andere havenoutillages vereiste en de spoorweg werd geïntroduceerd, vormde de aanleg van het Centraal Station een drastische transformatie van de voormalige havenmond van Amsterdam. Deze maatregel zorgde voor een nieuwe impuls voor de centrale positie van het Damrak, maar tegelijk maakte de uitgestrekte overgangszone van het waterlandschap tussen stad en IJ plaats voor een harde grens met twee verschillende zijden: aan de ene zijde het formele gevelfront van het station, aan de andere zijde het nog steeds informele karakter van het IJ, waar aan de achterkant van het Centraal Station een nieuw waterlandschap zou ontstaan met pieren en schepen.



Amsterdam in de middeleeuwen: de dam van de Amstel als onderdeel van de waterkering.



De eerste bebouwing ter weerszijden van de dijk.



Amsterdam 1544.



Amsterdam 1795.

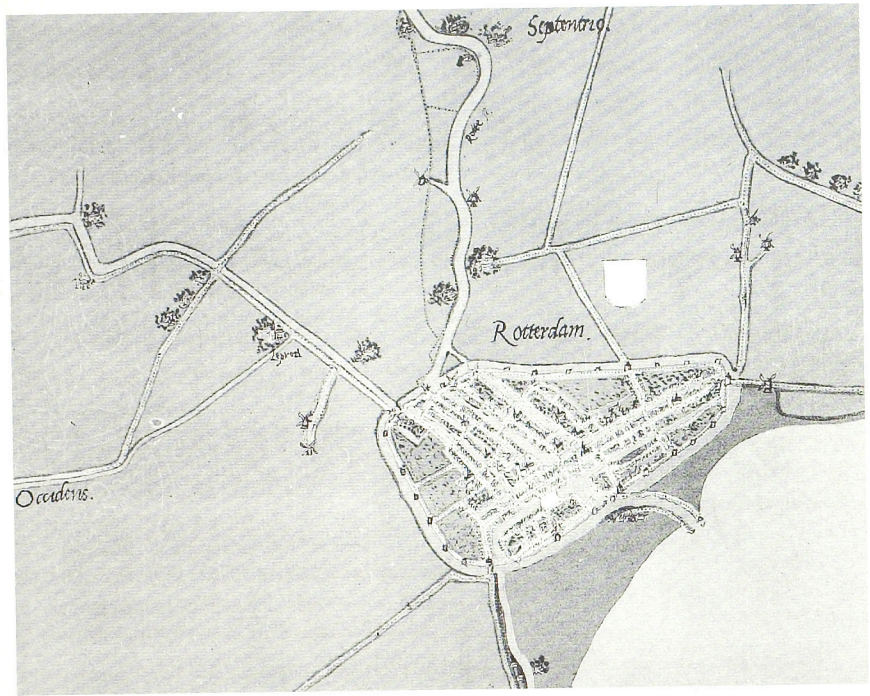
ROTTERDAM: SCHAALSPRONGEN IN DE RELATIE TUSSEN STAD EN HAVEN

In Rotterdam werd vanaf de 16e eeuw een geheel andere relatie tussen stad en haven ontwikkeld dan in Amsterdam. Rotterdam was veilig ten opzichte van het directe geweld van de zee, doordat het ruim veertig kilometer landinwaarts lag, en veilig ten opzichte van vijandelijke invallen over land door de beschermende werking van vestingsteden als Willemstad en Hellevoetsluis en de Hollandse waterlinie.

Aanvankelijk, tot het eind van de 16e eeuw, was in Rotterdam sprake van een situatie waarbij de stad geheel binnendijks lag. De stad lag rondom de mondingen van de veenrivier-tjes Rotte en Schie, die in de stad van kaden waren voorzien. Aan de buitenzijde van de dijk, waar Rotte en Schie in de Maas uitmondden, was sprake van een landschap van gorzen en zandplaten, dat een verlengstuk van de haven vormde, doordat veel schepen in deze monding bleven liggen of op de kant werden getrokken. Dit landschap van gorzen en zandplaten vormde een natuurlijke buffer tussen de waterkering van de stad en de rivier met zijn stroming en wisselende waterstanden.

Dat in Rotterdam vanaf de 16e eeuw een traditie zou ontstaan van het ontwikkelen van een veel harder, formeler havenfront en van een innige verstrengeling van haven en koopmansstad, heeft te maken met verschillende factoren.

Ten eerste is er de geografische factor, namelijk de ligging aan de rivier de Maas, die anders dan bij het IJ het geval was, de mogelijkheid bood van diep vaarwater direct aan de stedelijke kaden. Bovendien was Rotterdam een etappeplaats op de route Antwerpen-Amsterdam, en vormde juist de oversteek over de rivier van Katendrecht naar Rotterdam een belangrijk onderdeel van het verkeersnetwerk. Het panoramisch uitzicht op het stadsfront vanaf de linker Maasoever en vanaf de veerpont werd met name vanaf de 18e eeuw gecul-



Rotterdam.
Plattegrond van Jacob van Deventer, 1562.

tiveerd door de lyrische beschrijvingen in reisliteratuur en door stadsschilderingen.

In de tweede plaats is er de schoksgewijze ontwikkeling van de haven als gevolg van belangrijke externe politieke en economische factoren. De eerste schok vond plaats in de 16e eeuw, met de onafhankelijkheidsstrijd van de Verenigde Provinciën tegen de Spaanse troon. Door deze oorlog nam het belang van de Rotterdamse haven plotseling enorm toe, aangezien Amsterdam aanvankelijk de zijde van de Spaanse koning koos en de Provinciën een betrouwbare haven nodig hadden.[8] De tweede schok zou in de 19e eeuw plaatsvinden, toen met de explosieve groei van de industrialisatie Rotterdam ontdekt werd als een ideaal gelegen overslaghaven.

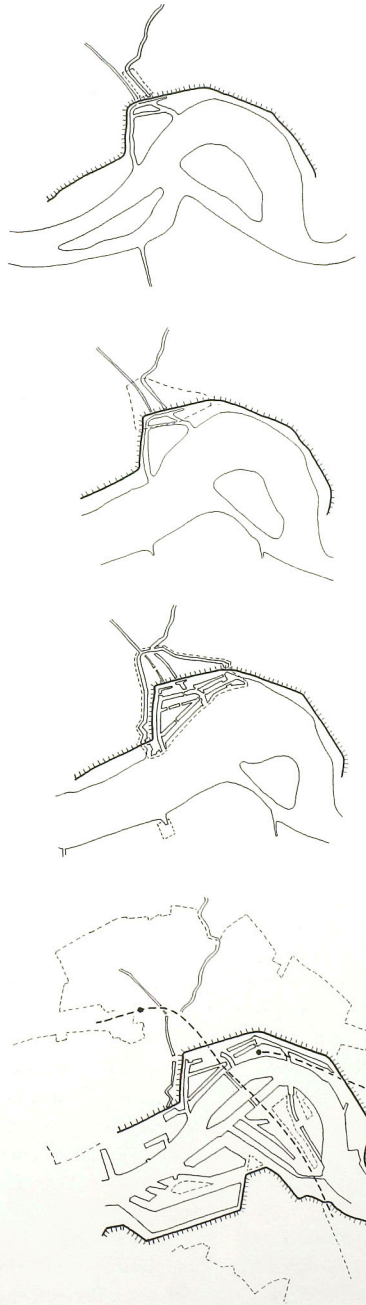
Een derde factor is cultureel van aard, namelijk de al vanaf de 17e eeuw ontwikkelde cultivering van de haven door de stedelijke burgerij als een fascinerend stedelijk spektakel. Deze factor zou tot ver in de 20e eeuw een belangrijk motief vormen in de diverse stedebouwkundige uitbreidings- en transformatieplannen voor stad en haven.

Vanaf de 16e eeuw zou Rotterdam schoksgewijs, via een aantal 'schaalsprongen', herhaaldelijk een nieuwe ruimtelijke relatie ontwikkelen tussen de stad en de haven.

De eerste schaalsprong vond eind 16e, begin 17e eeuw plaats, toen het geheel binnendijks gelegen Rotterdam binnen enkele tientallen jaren het zwaartepunt van de economische activiteiten in het buitendijkse gebied ging leggen en het grondgebied van de stad meer dan verdubbelde.

Als gevolg van de plotseling nieuwe positie van Rotterdam als belangrijkste haven van de Verenigde Provinciën vond in die decennia

Rotterdam: stad en haven groeien gezamenlijk richting rivier over de waterkering heen. Van boven naar beneden de situatie in 1400, 1500, 1600 en 1900.



Geheel rechts:
Dijken vormen een integraal onderdeel van het Rotterdamse stadslandschap. Op de foto de Hilledijk in Rotterdam-Zuid, 1994.



een zeer snelle en spectaculaire uitbreiding van de haven plaats. Deze uitbreiding werd gerealiseerd door de buitendijkse zandplaten op te hogen, aan te plempen respectievelijk uit te graven, en in te lijven bij het grondgebied van de stad. Hiermee kreeg de stad de beschikking over een uitgebreid havenareaal dat in oppervlak de oude binnendijkse stad overtrof. Het nieuwe gebied bleef echter buitendijks, waardoor een onderscheid ontstond bestaan tussen de oude 'landstad' (of 'polderstad') en de nieuwe 'waterstad'.

Aanvankelijk viel het onderscheid tussen de landstad en de waterstad samen met het onderscheid tussen stad en haven, waarbij de waterstad het domein van de haven was, met de nieuwe havens en kaden om schepen te laden en te lossen, pakhuizen waar de goederen werden opgeslagen, en waar ook alle soorten havengebonden bedrijven zich vestigden, zoals scheepsbouwbedrijven, zeilmakerijen, lijnbanen, touwslagerijen, enzovoort.

Met name de uiterste rand van de waterstad, langs de rivier, werd vanwege de perifere ligging in eerste aanleg exclusief bestemd voor de meest overlast gevende bedrijvigheid: de scheepsbouw.

De rivieroever speelde geen rol als onderdeel van de haven, maar was met een rij palissaden afgeschermd tegen vijandelijke acties en tegen afkalving door stroming en golfslag.

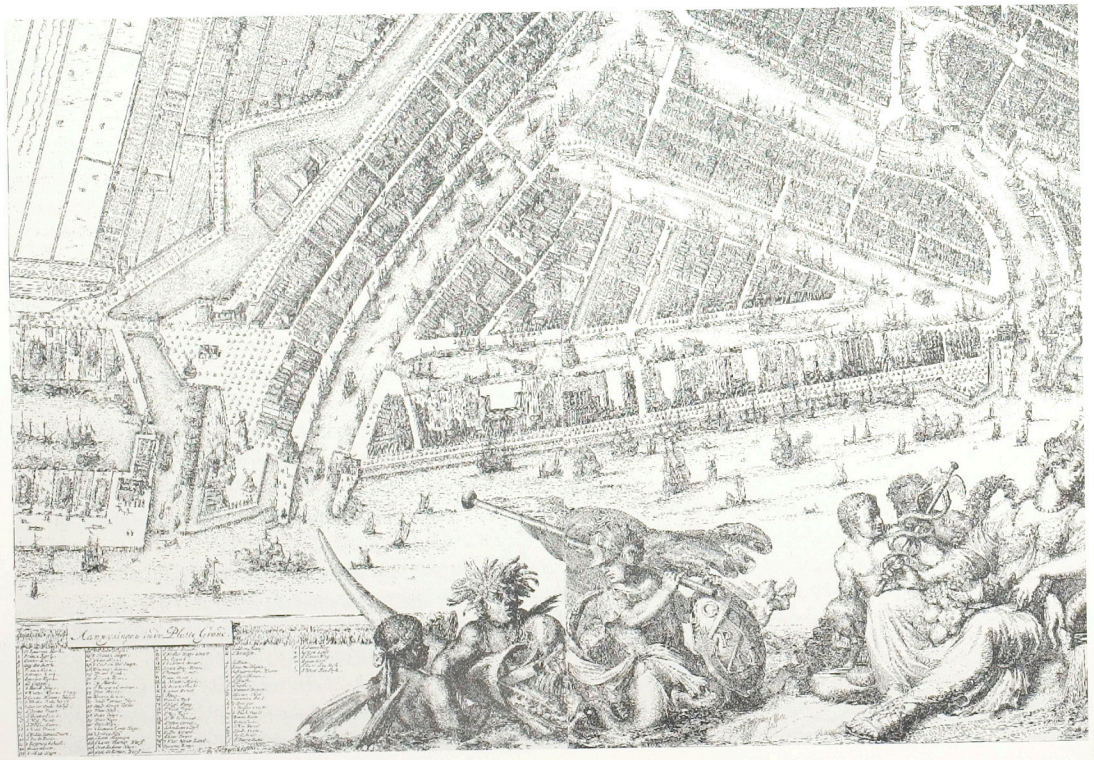
Toch zou de waterstad in de loop van de 17e eeuw ook beschouwd gaan worden als een aantrekkelijke vestigingsplaats voor koopmans-

huizen en rederijkantoren. De ruimer opgezette en (door de open verbinding met de Maas) van regelmatige doorstroming van het water in de havens voorziene waterstad, vormde een aantrekkelijk alternatief voor de opeengepakte, stinkende landstad. Het ongemak van overstromingen die kelders en benedenverdiepingen tijdelijk onder water zetten, werd daarbij voor lief genomen en gedeeltelijk bestreden met het verhogen van de begane grond van de woonhuizen tot bel-etages.

De rivierkade bood bovendien een schitterend uitzicht op de schepen die op de rede lagen te wachten en op de landelijke linker Maasoever. Sommige ondernemers slaagden erin de juridische bepalingen tegen andere functies dan scheepsbouw op deze locatie te ontduiken door op hun werfterreinen ook hun woonhuizen te bouwen. Het exclusieve gebruik van de rivierkade door scheepswerven werd definitief doorbroken toen eind 17e eeuw de Rotterdamse Kamer van de Verenigde Oost-Indische Compagnie besloot een nieuw hoofdkwartier te bouwen aan deze kade. Met het stadsbestuur werd overeengekomen dat de scheepswerven elders gehuisvest dienden te worden.

Daarmee was de toon gezet voor een transformatie van het gehele eiland tussen de rivier en de Scheepmakershaven tot een representatief stadsfront, waar in de loop van de 18e eeuw de voornaamste rederijkantoren en koopmansfamilies hun onderkomens zouden laten bouwen. Op dit eiland ontstond aldus een typische relatie tussen stad en haven, met een stedelijk waterfront van representatieve woonhuizen, rederijkantoren, enzovoort, en de feitelijke havenbedrijven direct *achter* dit waterfront, aan de kaden van de Scheepmakershaven, waar de pakhuizen waren gevestigd die veelal in directe verbinding stonden met de koopmanshuizen en kantoren aan de 'voorkant'.

Rotterdam, de waterstad. Fragment van plattegrond van Johannes de Vou, 1694.





Gezicht op het rivierfront van Rotterdam, ca. 1800.

Hiermee was de relatie tussen stad en haven georganiseerd op het *schaalniveau van het individuele kavel*, dat aan de ene zijde (de voorkant) plaats bood aan het representatieve deel, het woonhuis of kantoor, en aan de andere zijde (de achterkant) aan het pakhuis en havenbedrijvigheid.

De rivierkade werd als flaneeresplanade ingericht en dankzij de dubbele rij bomen tot 'Boompjes' omgedoopt.[9] De scheepswerven werden verhuisd naar de nieuw gegraven Zalmhaven aan de westzijde van de stad.

Hiermee had de stad zelf definitief een sprong over de waterkering gemaakt. De waterstad was niet meer alleen een haven- en bedrijvengebied, maar een mengsel van stad en haven geworden, waarbij de stad met haar belangrijkste openbare ruimte, de Boompjes, direct aan de rivier was komen te liggen. De combinatie van stad en haven, van wonen en bedrijvigheid, op het schaalniveau van het individuele kavel was hierbij gehandhaafd.

De betekenis van de Boompjes nam nog verder toe in de 19e eeuw, toen de militaire noodzaak van de palissaden voor de kade verdween en door de introductie van het stoomschip nieuwe kaden nodig waren waaraan de steeds groter wordende schepen konden afmeren. Met name de mailboten die lijndiensten voor zowel passagiers als goederen onderhielden met tal van plaatsen op de Zeeuwse en Zuid-Hollandse eilanden, met steden langs de rivieren, met Duitsland, Engeland en Noord-Frankrijk, vereisten ruime en snel te bereiken aanlegplaatsen. De Boompjes werd daartoe ingericht als kade die vooral voor deze maildiensten was bestemd, en was daarmee bij uitstek dé plaats van aankomst en vertrek geworden. De Boompjes vormde het scheepvaartstation van de stad.

Deze betekenis als station van de stad werd uitgebreid met de komst van de spoorwegen, waarbij aan de oostzijde van de Boompjes, op het eiland tussen Haringvliet en de rivier, het Maasstation werd aangelegd.

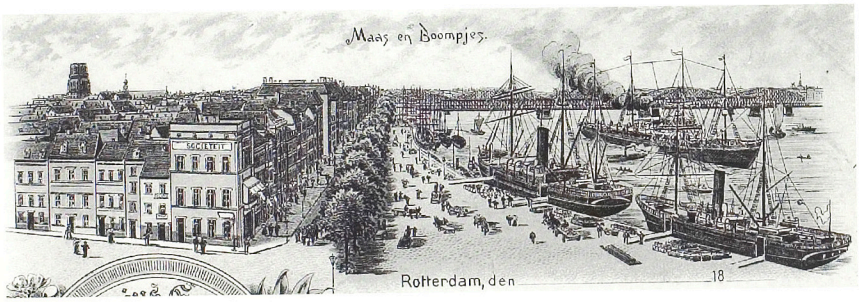
Hiermee was de Boompjes op het hoogtepunt gekomen als centrale openbare ruimte van de stad: de Boompjes vormde het representatieve stadsfront, een flaneeresplanade én een knooppunt van scheepvaart- en treinverkeer. De Boompjes werd in de 19e eeuw uitvoerig beschreven en gekoesterd als 'het sieraad, de trots van Rotterdam'.[10]

Dat men inderdaad trots was op de Boompjes, en elke aantasting ervan hoog opnam, mag blijken uit het feit dat de instorting van een deel van de kademuur reden genoeg was om stadsarchitect Rose uit zijn functie te ontheffen. De waterbouwkunde werd in Rotterdam, op de drassige veenbodem, ontwikkeld volgens de *trial and error* methode. Regelmatig zakten kaden in elkaar, spontaan of door te grote belastingen van aangemeerde schepen of opgeslagen goederen. Overal in de Rotterdamse haven kwam dit verschijnsel voor en vormde het een deel van de leerschool van de waterbouwkundigen van Gemeentewerken. Alleen aan de Boompjes werd dit niet geaccepteerd:

De Boompjes, ca. 1880.



De Boompjes, ca. 1880.

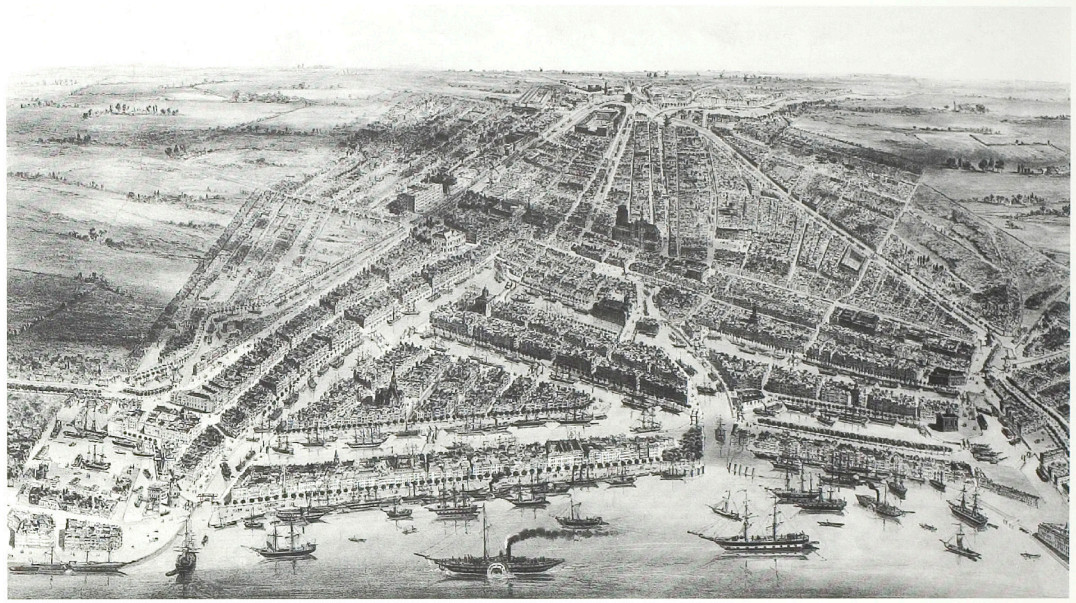


het ineenstorten van een nieuw gebouwde kade aan de Boompjes in 1854 werd beschouwd als een ontoelaatbare smet op het aanzien van Rotterdam.[11]

De betekenis van het zicht op de rivier én de stad werd eind 18e eeuw versterkt met de aanleg van het eerste openbare park van de stad, de Oude Plantage, gelegen in de bocht van de rivier, vanwaar de flanerende burgerij een schitterend uitzicht werd geboden op rivier en stad.

DE OPENBARE RUIMTE VAN DE HOLLANDSE HAVENSTAD

Als er een gemeenschappelijke noemer is die de Hollandse havenstad in ruimtelijk opzicht kenmerkte, dan is dat de directe combinatie van haveninfrastructuur en stedelijke openbare ruimte. De belangrijkste havenkaden vormden tegelijk de belangrijkste openbare ruimten van de stad; daar concentreerden zich de belangrijkste stedelijke functies en vestigden zich de rijkste koopmansfamilies. De kaden vormden



Rotterdam, vogelvluchtperspectief. Canelle 1855.

het domein van de handel, het laden en lossen, de markten, maar ook van de ontspanning en de representatie. Dat geldt voor de Boompjes in Rotterdam, het Damrak in Amsterdam en de Scheldekaaien in Antwerpen. Met de vormgeving en inrichting van de kaden werd deze dubbelfunctie mogelijk gemaakt: enerzijds breed genoeg voor opslag, overslag en verhandeling van goederen, anderzijds voorzien van bomenrijen en in Antwerpen zelfs van een wandelterras om het publieke belang te benadrukken.

De combinatie van functionaliteit en representativiteit is weliswaar in meerdere havensteden ontwikkeld, maar nergens zo uitgebreid en consequent als in de Hollandse havens. In het mediterrane Barcelona bijvoorbeeld vervulde het in de 17e eeuw vernieuwde havenfront in de eerste plaats een representatieve en esthetische rol en had het tot het midden van de 19e eeuw geen betekenis als havenkade; in Londen ontstond al vroeg in de 18e eeuw een strikte scheiding tussen de havenfuncties van de Theems aan de oevers van de oude City, en de meer pastorale en voor representatieve doeleinden gebruikte rivieroevers in westelijke richting; in Amerikaanse havensteden werden de havenfronten vrijwel uitsluitend gedomineerd door functionele principes en kregen overwegingen van representatieve aard nauwelijks een kans.

Wellicht kan Rotterdam beschouwd worden als de meest extreme vertegenwoordiger van deze traditie van de combinatie van functionaliteit en representativiteit, met de belangrijke rol die de Boompjes in Rotterdam gedurende ruim twee eeuwen speelde in het stadsbeeld en in de stadsplattegrond.

Maar gaandeweg zou het steeds moeilijker blijken te zijn die combinatie vorm te geven. De fysieke relatie tussen stad en haven wordt in de loop van de 19e en 20e eeuw gekenmerkt door een permanent proces van verwijdering en schaalvergroting. Tegelijk wordt permanent gepoogd de haven in het ontwerp van de stadsplattegrond op te nemen, zichtbaar te maken.

2

De moderne transitohavenstad: op zoek naar een nieuwe symbiose tussen haven en stad

De verschuiving in Rotterdam van de stad naar het water in de 17e en 18e eeuw was nog maar een bescheiden opmaat vergeleken met wat er in de 19e en 20e eeuw zou gaan gebeuren. In de 19e eeuw zou een tweede schaalsprong plaatsvinden, die een nieuwe relatie tussen stad en haven zou opleveren.

Terwijl in Amsterdam en Antwerpen de stad vanaf het eind van de 19e eeuw van het water afgewend zou worden, is in Rotterdam gedurende de 19e en 20e eeuw juist sprake van voortdurend nieuwe pogingen de stad op de rivier en de havens te oriënteren, voortborduurend op de trend die ingezet werd met de aanleg van de Boompjes in de 17e eeuw.

Maar zoals de aanleg van de Boompjes een verschuiving van de relatie tussen stad en rivier betekende, zou deze relatie ook in de 19e en 20e eeuw nog herhaaldelijk verschuiven.

De technologische en economische veranderingen in de 19e eeuw, en de voortvarende manier waarop het landsbestuur onder leiding van Thorbecke voorwaarden creëerde voor de aanleg van de Nieuwe Waterweg, brachten vooral Rotterdam in een ongekend gunstige positie.

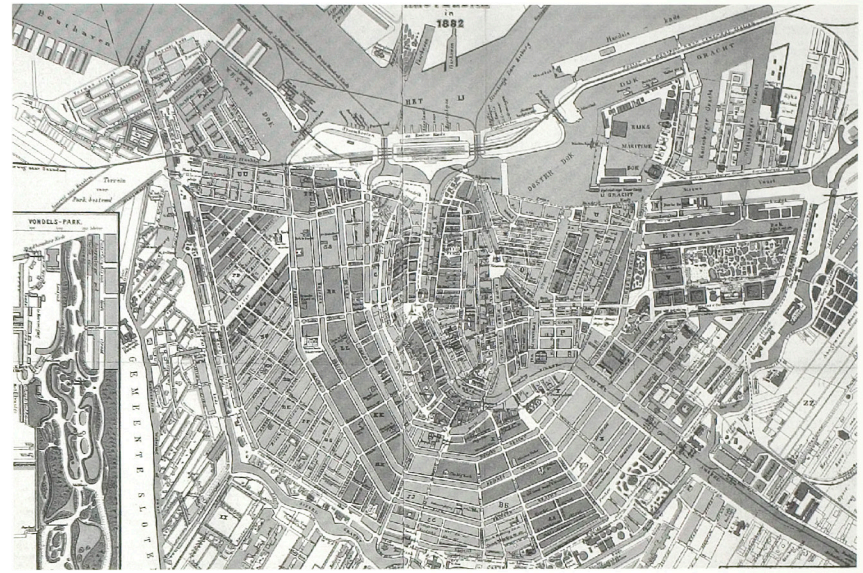
De havensteden van Noordwest-Europa maakten een come-back hoog op de ranglijsten van wereldhavens, maar nu niet meer dankzij hun centrale positie als markt- en stapelplaatsen tussen Noord- en Zuid-Europa en tussen Europa en de koloniën, maar dankzij een nieuwe positie als overslagplaatsen voor de nieuwe goederenstromen tussen de opkomende industriegebieden van Engeland en Noord-Amerika en die van Duitsland, Noord-Frankrijk en Wallonië. De rivieren waren niet meer alleen van belang als bescherming en als verbinding met zee, maar vooral ook als verbinding met het nieuwe achterland.

De nieuwe situatie van deze havens was niet te danken aan de macht en positie van de steden zelf, maar aan het feit dat ze precies op cruciale plekken van belangrijke nieuwe transportnetwerken lagen: de plekken waar de goederen noodgedwongen van het ene transportmiddel op het andere moesten worden overgeslagen. Dat werd de taak van de moderne transitohaven: het ging hier niet om opslag, behandeling of verhandeling van goederen, maar om een zo snel mogelijke overslag en doorvoer.

Het is alsof er een knop werd omgedraaid in de relatie tussen stad en haven. Waren stad en haven voordien in Amsterdam, Rotterdam en Antwerpen nauw met elkaar verstrengeld – weliswaar elk op hun eigen wijze – in de nieuwe transitohavenstad was geen plaats meer voor deze innige verstrengeling. Het mooiste was als het schip alleen maar even langszij hoefde te varen, de stad hoefde te 'schampen' om geladen of gelost te worden, om vervolgens weer zo snel mogelijk weg te kunnen varen.

De nieuwe 19e-eeuwse havens werden volledig afgestemd op deze nieuwe behoefte, die leidde tot een geheel nieuwe relatie tussen stad en haven. Deze relatie zou echter in elke stad verschillend vorm blijken te krijgen. Cruciaal daarbij was wederom de positie van de waterkering, maar meer nog de positie van een ander nieuw verschijnsel: het spoorwegstation.

De aanleg van het spoorwegstation in Amsterdam precies op de plek van de voormalige havenmond van het Damrak is hierboven al beschreven als een buitengewoon belangrijke ingreep die nieuwe impulsen aan het Damrak gaf en daarmee de centraliteit van het Damrak in de stadsplattegrond nog eens verstevigde. Tegelijk luidde de aanleg van de spoorweg langs de oevers van het IJ definitief de ruimtelijke scheiding van stad en haven in. De nieuwe havens werden in de 19e eeuw aan gene zijde van het spoor, op langgerekte kunstmatige eilanden in het IJ aangelegd, buiten het gezichtsveld van de stad.



Amsterdam, met het aangelegde spoorwegstation voor het Damrak. Plattegrond uitgegeven door Tj. van Holkema, 1882. Fragment.

Terwijl dus enerzijds de hoofdstructuur van de stad gecontinueerd werd door de aanleg van het station, werd de relatie met de haven en het open water van het IJ verbroken. Deze ruimtelijke scheiding was in zoverre definitief, dat er in Amsterdam ruim een eeuw lang geen enkele poging van enig belang is geweest om de ruimtelijke relatie tussen de stad en het IJ aan de orde te stellen.

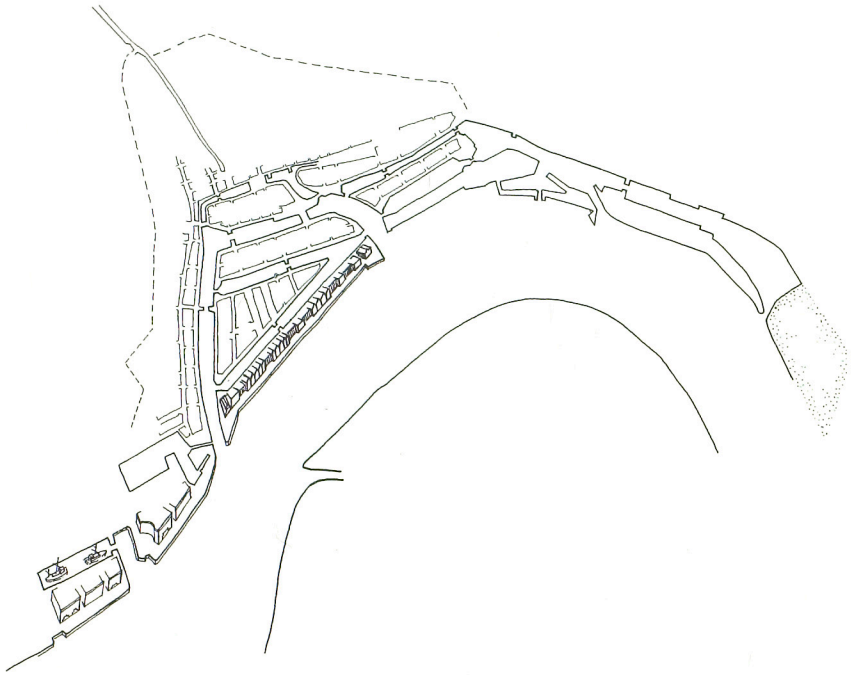
In Antwerpen krijgen we een ander proces te zien: daar is het belangrijkste station aan de oostzijde van de stad, buiten de voormalige veste gesitueerd. Dit heeft geleid tot een ontwikkeling die 'de kanteling van de stad' is genoemd.[12] In plaats van de Scheldekaaien, werd de route die van de Grote Markt naar het station leidt, via Meir en De Keyserlei, de belangrijkste centrale as van de stad. Aan deze as vestigden zich warenhuizen, banken, bioscopen, een operagebouw, snackbars en grandcafés, de belangrijkste nieuwe stedelijke functies.

Een tweede station, het Zuidstation, werd tezamen met een nieuwe dokhaven aangelegd op de plek van de voormalige dwangburcht. Deze ontwikkeling leidde vooral tot een intensivering van het verkeer tussen de dokhavens aan de noordzijde van de stad en het Zuidstation via de nieuwe boulevards (de Leien), die de plaats van de oude vestingmuur hadden ingenomen.

Inmiddels was gebleken dat voor de moderne havenoverslag de Scheldekaaien relatief ongeschikt waren. Antwerpen concentreerde zich vooral op het stukgoed en op de overslag ervan van schip op spoor en wegvervoer. Een uitbreiding van het dokkensysteem aan de noordzijde van de stad bood hiervoor een betere oplossing, waarbij de havenactiviteiten zich verwijderden van de stad. De Scheldekaaien kwamen hierdoor zowel ten opzichte van de stad als ten opzichte van de haven in de marge te liggen.

Een en ander leidde in Antwerpen dus tot een verschuiving van de ruimtelijke organisatie van de stad en tot een verwijdering van de stad ten opzichte van zowel de rivier als de nieuwe havens. Ook in Antwerpen is in ruim honderd

Rotterdam volgens Rose: het stadsfront aan de rivier, daarachter de haven.



jaar tijd geen sprake geweest van enige serieuze poging de ruimtelijke relatie tussen stad en rivier aan de orde te stellen.[13]

HET DILEMMA VAN ROTTERDAM: WESTWAARTS OF ZUIDWAARTS

Het bijzondere van de ontwikkeling in Rotterdam in de 19e en 20e eeuw is dat zowel de hoofdstructuur van de haven als die van de stad herhaaldelijk veranderd wordt, waarbij steeds weer opnieuw sprake is van pogingen de stad op de rivier en de haven te oriënteren. Al deze pogingen leidden tot herhaaldelijke verschuivingen van de hoofdstructuur van de stad. Rotterdam kan met recht spreken van een dynamische relatie tussen stad en rivier.

De dynamiek van deze relatie kan in vier etappes worden beschreven.

De eerste etappe behelst de periode van eind 19e en begin 20e eeuw, waarin de relatie tussen stad en haven verandert van een nauwe vervlechting van stad en haven en een *representatie* van de stad aan de rivier naar een grotere verzelfstandiging van de haven en een *oriëntatie* van de stad op de haven. De tweede etappe wordt gevormd door de jaren twintig tot veertig van deze eeuw, wanneer gepoogd wordt de stad om te vormen tot een organische eenheid. Vervolgens komt de etappe van de wederopbouw na de oorlog, waarbij de monumentaliteit van de open ruimte van de rivier centraal staat. Tot slot is er de laatste etappe, de huidige periode, die misschien het best omschreven kan worden als een zoektocht naar een nieuwe betekenis van de rivier voor de stad.

De vraag is op welke richting de nadruk gelegd moet worden bij de groei van de stad in relatie tot de groei van de haven: zuidwaarts of

westwaarts? Dit vraagstuk is als een permanent dilemma in vrijwel alle 19e- en 20e-eeuwse stadsplannen aanwezig. Moet de stad met de haven over de rivier heen springen, of moet de stad met de haven langs de rivier in de richting van de zeemond uitbreiden? En hoe moet het stadscentrum worden gepositioneerd ten opzichte van deze uitbreidingen – moet het centrum worden georiënteerd op een westelijke of op een zuidelijke uitbreiding?

De herhaaldelijke verschuivingen in de hoofdstructuur van de stad komen voort uit een permanente twijfel en veranderende opvattingen over dit dilemma.

VORMGEVING VAN DE STRUCTUUR VAN DE STAD

Vanaf het begin van de 19e eeuw raakte Rotterdam steeds meer bekneld door de eigen stadsgrenzen. De toename van havenactiviteiten leidde zowel tot een bijna permanent tekort aan ligplaatsen in de waterstad, als tot een groeiend aantal immigranten, hetgeen voor een dichte opeenhoping van mensen zorgde. Tussen 1795 en 1840 vermeerderde het inwonertal van de stad van 53.000 tot 78.000, waarbij met name in de polderstad dichtheden van duizend inwoners per hectare werden bereikt.[14] Deze situatie werd vooral nijpend toen de stad in de jaren 1832-1834 tot drie keer toe geconfronteerd werd met cholera-epidemieën.

Als voornaamste probleem werd het ontbreken van een eigen waterhuishouding in de stad beschouwd: de waterlopen in de polderstad vielen onder het beheer van het Hoogheemraadschap Schieland en werden alleen gespuid als de waterstand in de polders daartoe aanleiding gaf.

In 1839 werd de '1e Luitenant der Genie en Leeraar in de burgerlijke bouwkunde aan de Militaire Academie te Breda', W.N. Rose, aangesteld als stadsarchitect en directeur van Gemeentewerken. De bijdrage van Rose aan de stedebouwkundige ontwikkeling van de stad bestond uit twee belangrijke voorstellen. Ten eerste was dat de aanleg van een 5 km lange gordel van singels om de stad heen, waarmee de stad onafhankelijk werd gemaakt van het Hoogheemraadschap Schieland en haar eigen waterhuishouding kon gaan regelen; ten tweede was dat een uitbreidingsplan voor de stad in westelijke en zuidelijke richting, waarmee zowel voor de groeiende bevolking als voor de toenemende havenactiviteiten soelaas zou worden geboden.[15]

Met het singelproject introduceerde Rose een nieuw stedebouwkundig fenomeen in de stad, waarmee het noodzakelijke werd gecombineerd met het aangename. Rose combineerde de prozaïsche functie van de singels als spuisysteem met het doel de singels te benutten als 'smaakvolle environs' die 'sierlijke wandelingen' mogelijk zouden maken. Met name de Westersingel, die de in 1855 opgerichte Diergaarde verbond met de rivier, kreeg een voorname positie in de stad en werd ingericht naar een ontwerp van de vooraanstaande tuin- en landschapsarchitecten Zocher. Het grondgebied langs de singel werd in flinke kavels verdeeld waarop herenhuizen en vrij staande villa's gerealiseerd konden worden.

Rose had zowel de Coolpolder aan de westzijde van de stad als Feijenoord op de Linker Maasoever bestemd als nieuwe stadsuitbreidingen. Deze bouwden voort op het principe van de 17e-eeuwse waterstad: een systeem van eilanden, bestemd voor woningbouw en andere stedelijke functies, omgeven door waterlopen die als uitbreiding van de haven konden worden gebruikt.

Aldus maakte Rose geen keuze tussen een uitbreiding van de stad in westelijke of zuidelijke richting: de stad zou in beide richtingen kunnen groeien, met in beide uitbreidingen een voortzetting van het reeds eeuwenoude principe van de menging van stad en haven. De uitbreiding op de zuidoever probeerde Rose letterlijk als een uitbreiding van de 17e-eeuwse waterstad vorm te geven. Een van zijn

ontwerpen bestaat uit een transformatie van het eiland Feijenoord tot een stelsel van eilanden, direct aan de waterstad geschakeld, waarbij de hoofdwaterloop van de rivier ten zuiden van Feijenoord is geprojecteerd (zie afbeelding pag. 307).

Ten behoeve van de uitbreiding in de Coolpolder had de gemeente Rotterdam een stuk grond gekocht van de gemeente Delfshaven, die echter verbood deze grond voor industriële doeleinden te gebruiken. In afwachting van andere tijden werd daarom besloten deze grond voorlopig als park in te richten. Deze bestemming is sindsdien niet meer veranderd, maar nog steeds klinkt het provisorische van dit park door in het feit dat het nooit van een naam is voorzien en nog steeds 'Het Park' genoemd wordt. Zo beschikte Rotterdam al in het midden van de 19e eeuw over twee parken aan de rivier aan weerszijden van de stad.

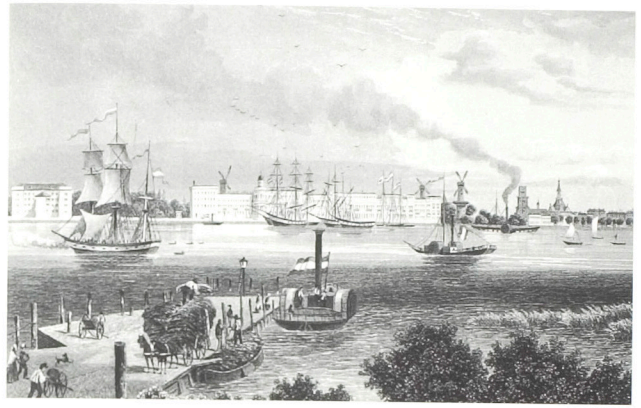
Met zijn uitbreidingsplan voor de Coolpolder bouwde Rose voort op een uitbreiding die in de loop van de jaren vijftig naar zijn ontwerp was gerealiseerd: het 'Eerste Nieuwe Werk' met twee grote bouwblokken aan de zuidzijde van de Zalmhaven, en het 'Tweede Nieuwe Werk' in de kleine Muizepolder die nog net binnen de gemeentegrenzen van Rotterdam viel, waar Rose drie grote bouwblokken en twee haaks op elkaar staande havens had ontworpen, de Veerhaven en Westerhaven.

De in de 17e en 18e eeuw ontstane typologie van het stedelijk waterfront aan de rivierzijde met de havenbedrijvigheid direct daarachter, werd hier in feite door Rose geformaliseerd. Met een uitgebreid stelsel van bouwvoorschriften werd geregeld dat het gevelfront aan de rivierzijde een aaneensluitend en monumentaal karakter zou krijgen, terwijl de bouw van pakhuizen alleen toegestaan was op direct erachter gelegen aangrenzende kavels, aansluitend op de kaden van de Westerhaven. De bouwvoorschriften hadden niet alleen betrekking op rooilijnen en bouwhoogten, maar ook op vlakverdeling en kleur van de gevels, de kleur en hellingshoek van de pannendaken, enzovoort.[16] Het nieuwe rivierfront van deze 'Nieuwe Werken' vormde een voortzetting en perfectionering van het systeem van monumentale openbare ruimten direct aan de rivier.

Langzaam maar zeker was, mede door toedoen van Rose, een beleid van openbare werken ontstaan waarin het noodzakelijke met het aangename werd verenigd. De singels en de nieuwe havenuitbreiding waren zodanig vormgegeven dat de primaire functie – de waterafvoer respectievelijk de havenactiviteiten – in de ruimtelijke vormgeving wel alle ruimte kreeg, maar absoluut niet domineerde in het stadsbeeld. De stad werd verrijkt met een stelsel van openbare ruimten die een kwaliteit hadden die niet afhankelijk was van de primaire functies die de aanleiding vormden voor deze nieuwe ruimten. Ook als de Westersingel zijn functie als waterafvoerkanaal zou verliezen, en als het Nieuwe Werk zijn functie als overslaghaven kwijt zou raken, zouden deze ruimten een verrijking van de stad blijven vormen. Overigens verloor het Nieuwe Werk al na korte tijd zijn havenfunctie. Het type havenstad dat Rose had ontworpen, voortbordurend op de 17e-eeuwse waterstad, vormde geen adequate oplossing voor de nieuwe scheepvaart- en overslagtechnologie. De Westerhaven en de Veerhaven bleken veel te krap bemeten voor de afmetingen van de 19e-eeuwse zeeschepen, en nauwelijks twintig jaar later kon de Westerhaven alweer gedempt worden (zie pag. 306). Ondanks dit functieverlies bleven de monumentale kaden van de Westerkade en rondom de Veerhaven echter van grote betekenis.

Er zijn twee belangrijke principes te noemen die gehanteerd werden om deze kwaliteit en autonomie van de vormgeving van het openbaar gebied te bereiken: overmaat en een heldere differentiatie in de vormgeving van het openbaar gebied.

Overmaat wil zeggen dat de betreffende stedelijke ruimten veel ruimer werden bemeten in het ontwerp dan strikt noodzakelijk was voor de primaire functie. Deze overmaat schiep de



Het nieuwe rivierfront van Rotterdam: gezicht op Het Nieuwe Werk vanaf het overzetveer op Katendrecht. Ca. 1870.

mogelijkheid de primaire functie als het ware onopvallend op te nemen in de vormgeving van singel of haven.

Met de gedifferentieerde vormgeving en materialisering van de nieuwe openbare ruimten werd de primaire functie nog meer naar de achtergrond gedrukt. Met een bomenrij werd veelal een onderscheid aangebracht tussen de laad- en loszone voor de scheepvaart en de verkeerszone voor de stad. Tegelijk benadrukte de bomenrij de ruimtelijke samenhang van de kade als geheel en de betekenis van de kade als een grens tussen stad en rivierlandschap. De Boompjes is hiervan het mooiste voorbeeld.

De overmaat leverde ook letterlijk een meerwaarde op, aangezien de singels en kaden hierdoor aantrekkelijke vestigingsplaatsen werden voor de bouw van nieuwe herenhuizen van de burgerij. Met de opbrengst van de gronduitgifte kon de aanleg van de nieuwe openbare werken worden gefinancierd.
Rose zou wat betreft de uitbreiding van Rotterdam in de Coolpolder echter niet verder komen dan de incidenten van de 'Nieuwe Werken': deels omdat de nieuwe havenbekkens al vrijwel meteen niet bruikbaar bleken voor de nieuwe scheepstypen, deels omdat de voor deze plannen noodzakelijke annexatie van de buurgemeente Delfshaven het stadsbestuur veel te ver ging.

Het ontwerp voor Feijenoord werd na verloop van tijd wel serieus genomen. In de jaren zestig kwam de noodzaak van bemoeienis met Feijenoord op tafel vanwege de aanleg van een spoorverbinding van Rotterdam met Antwerpen. Rose, inmiddels Rijksbouwmeester, werd gevraagd hiervoor een plan in te dienen en ontwierp een variant van zijn ontwerp voor de Coolpolder. Ook in het plan voor Feijenoord was sprake van een gemengde haven- en stadswijk, met aan de rivierzijde brede monumentale kaden en pleinen. Het gehele plan was via een centrale as en een centraal plein (het huidige Stieltjesplein) georiënteerd op wat Rose als het centrum van de stad beschouwde: de Laurenskerk.

Door praktische omstandigheden kwam dus in eerste instantie de nadruk op een groei van zowel stad als haven in zuidelijke richting te liggen. Een belangrijke rol in de realisatie van de havenwerken op de zuidoever werd gespeeld door ondernemer en gemeenteraadslid Pincoffs, die met zijn Rotterdamse Handels Vereeniging een soort public-private partnership met de gemeente had gevormd met betrekking tot de aanleg en exploitatie van het nieuwe havengebied. Het faillissement van de Rotterdamse Handels Vereeniging in 1879 was een belangrijke steun in de rug van degenen die van mening waren dat de gemeentelijke overheid zelf meer verantwoordelijkheid moest nemen en initiatief moest tonen bij de verdere uitbreiding van stad en haven.

De nieuwe directeur van Gemeentewerken, G.J. de Jongh, werd de personificatie van dit nieuwe beleid.

EEN NIEUW TYPE HAVENSTAD: DE ORIËNTATIE VAN DE STADSPLATTEGROND OP DE NIEUWE TRANSITOHAVEN

De Jongh beschouwde het als zijn taak om zorg te dragen voor een nieuwe infrastructuur van openbare werken, waarbij de aard van de openbare werken aanzienlijk uitgebreid werd ten op-



Uitbreidingsplan Coolpolder, G.J. de Jongh 1887.

zichte van wat in de voorgaande periode gebruikelijk was. In de eerste plaats vond een spectaculaire schaalvergroting plaats van de nieuwe havenbekkens en de voor activiteiten bestemde terreinen. Niet meer alleen kadestroken met pakhuizen, maar gehele pieren en landtongen kregen een bestemming als havengebied.

In de tweede plaats was het zo dat zijn dienst zich tot dusver voornamelijk beperkte tot het ontwerp en de inrichting van stratenplannen en kaden. Bij de ontwikkeling van het nieuwe havengebied op de linker Maasoever breidde de dienst haar activiteiten aanzienlijk uit. Hier werd niet alleen een op zich al indrukwekkende civieltechnische infrastructuur ontworpen en uitgevoerd van havens, kaden, bruggen en wegen, maar ook ontfermde de dienst Gemeentewerken zich over het ontwerp, de productie en het beheer van entrepots, pakhuizen, havenkranen, kolentips, droogdokken, veerponten, enzovoort, kortom een compleet arsenaal aan voorzieningen ten gerieve van de havenbedrijvigheid.[17]

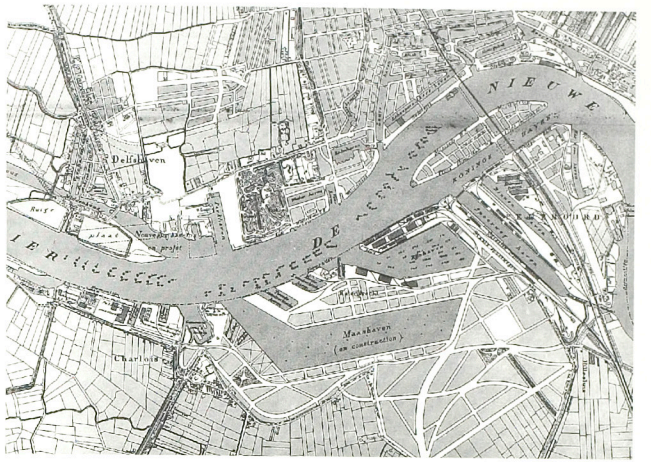
Onder De Jongh vonden de annexaties plaats van Delfshaven en van Charlois en IJsselmonde op de Linker Maasoever, zodat stad en haven zowel in westelijke richting als op de andere Maasoever verder uitgebouwd konden worden.

Hoewel het debacle van de Rotterdamse Handels Vereeniging veelal toegeschreven wordt aan financieel wanbeheer van Pincoffs, was het voor De Jongh duidelijk dat de door Rose geconcipieerde langwerpige smalle havenbekkens niet bruikbaar waren voor de moderne goederenoverslag.

Door De Jongh werd een differentiatie van de zuidoever van de rivier ten opzichte van de westelijke stadsuitbreiding geïntroduceerd: de nieuwe grootschalige havenontwikkeling zou vooral op de zuidoever plaatsvinden, terwijl de westelijke stadsuitbreiding vooral een functie zou krijgen als het nieuwe residentiële en bestuurlijke centrum van de stad.

De toekomst van de Rotterdamse haven leek vooral in de massagoedoverslag te liggen: de overslag van erts, kolen, olie en graan ten behoeve van het Duitse achterland. Deze overslag kon het meest efficiënt 'op stroom' plaatsvinden, waarbij de inhoud van het zeeschip direct in het binnenvaartschip wordt overgeladen, zonder dat aanleggen aan een kade noodzakelijk is. De Jongh ontwierp hiertoe de Rijnhaven en Maashaven, niet haaks op maar evenwijdig aan de rivier met de ingang stroomafwaarts, zodat de grote zeeschepen makkelijk in en uit konden varen en de havens ijsvrij zouden blijven.

Hiermee was de transformatie van het gebied dat later de 'Kop van Zuid' genoemd zou worden compleet en was een geheel nieuw havenlandschap ontstaan: het havenlandschap van de transitohavenstad. Op de resterende stukken grondgebied in deze archipel van pieren, landtongen en eilanden verrezen woon-



Plan voor stadsuitbreiding en havenaanleg op de Linker Maasoever, G.J. de Jongh 1898.

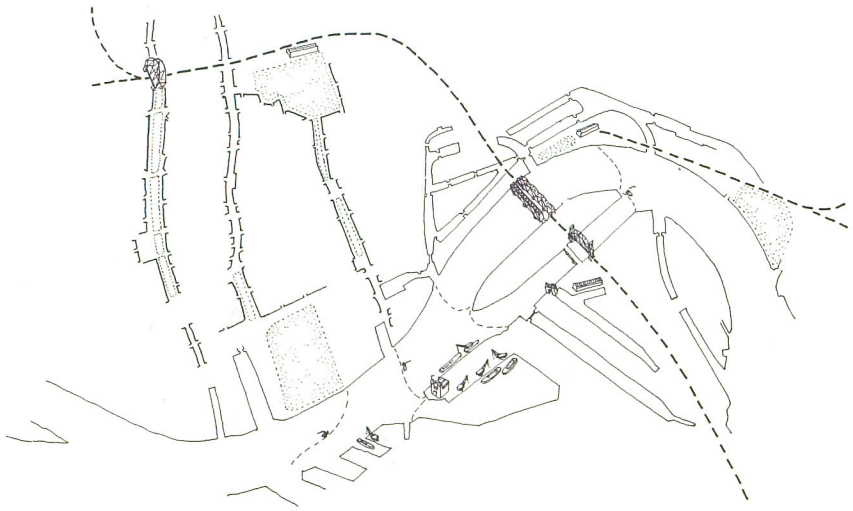
buurten, waarvan de bewoners en de winkels en bedrijven grotendeels direct verbonden waren met het moderne havenleven.[18]

Voor de verdere ontwikkeling van Rotterdam als residentiële stad concentreerde De Jongh zich vooral op de uitbreiding in de Coolpolder. De Jongh voorzag dat het zwaartepunt van de stad naar het westen zou opschuiven en wilde de Coolpolder ook daadwerkelijk tot het nieuwe centrum maken, waarin het nieuwe openbaar bestuurscentrum met stadhuis en stadstimmerhuis gevestigd zou worden.

De Jongh introduceerde een nieuw soort relatie tussen stad en haven: de relatie werd niet meer louter via de representatieve en monumentale kaden georganiseerd, maar via een oriëntatie van de hoofdelementen van de stadsplattegrond op de rivier.

De Jongh ontwierp voor de Coolpolder een nieuw stratenplan rond twee hoofdlijnen. De eerste is de statige Heemraadsingel, een verbrede variant van de door Rose geïntroduceerde singels, die als belangrijkste noord-zuidverbinding en als een ceintuurbaan moest dienen om de woonwijken in het noorden met de havens te verbinden. Ten tweede de zwierige Mathenesserlaan, die als uitvalsweg was bedoeld voor het verkeer vanuit de stad naar het westelijk buitengebied. De standaardbreedte van de hoofdlanen in zijn plan was 40 meter. In het profiel was ruimte voor rijstroken voor doorgaand verkeer en ventwegen voor bestemmingsverkeer, maar ook nog voldoende ruimte voor een eventueel goederenspoor, waar in een transportstad als Rotterdam altijd rekening mee gehouden diende te worden, volgens De Jongh. De Heemraadsingel zou echter ruim twee keer zo breed worden en met twee belangrijke pleinen de nieuwe centrale boulevard van de stad worden. Daar waar Heemraadsingel en Mathenesserlaan elkaar kruisen, werd het nieuwe centrale stadsplein geprojecteerd (het huidige Heemraadsplein), waaromheen het nieuwe stadhuis en andere representatieve gebouwen waren gedacht. Het andere plein was ontworpen aan het noordelijk uiteinde van de Heemraadsingel. Dit plein was bedoeld om de nieuwe combinatie van het residentiële karakter van dit stadsdeel met het karakter van de stad als haven- en transportstad te benadrukken als een nieuwe esthetische kwaliteit. Dit plein had het hoogtepunt van dit stelsel moeten worden in de vorm van een gigantisch viaduct over het spoor, waarover De Jongh in een plantoelichting lyrisch schrijft: 'schitterend zal het panorama wezen naar alle zijden [...] met het druk bewegen van gaande en komende treinen [...]. In het zuiden gaat de blik over de meer dan 100 meter brede Heemraadsingel, tot waar de toppen van de masten en schoorstenen der schepen wijzen de plaats, waar de Maas gelegen is, draagster van Rotterdams handelsvloot.'[19]

De verschuiving van het stadscentrum is uiteindelijk anders verlopen dan door De Jongh werd voorgesteld. Terwijl het gemeentebestuur wel het initiatief durfde te nemen bij de omvangrijke havenontwikkeling op de linker Maasoever, en daarbij op grote schaal gronden van particulieren onteigende en als opdrachtgever optrad, was datzelfde gemeentebestuur aanmerkelijk terughoudender bij de ontwikkeling van de residentiële stad in de Coolpolder. Het stratenplan van De Jongh werd wel goed-



Rotterdam volgens De Jongh: de haven aan de rivier, de stad op de rivier georiënteerd met monumentale boulevards.

gekeurd, maar de gemeente wilde niet zelf tot ontwikkeling overgaan. Het initiatief werd geheel aan particuliere ontwikkelaars overgelaten. Zo werd Rotterdam-West stukje bij beetje ontwikkeld, afhankelijk van de toevallige eigendomsgrenzen van terreinen die door exploitanten waren aangekocht.[20] Daarop aansluitend werd ook het stratenplan in brokstukken uitgevoerd. In het kader van deze fragmentarische ontwikkeling durfde het zuinige gemeentebestuur ook niet de radicale verplaatsing van de bestuursgebouwen aan, en achtte bovendien het opgetilde plein boven het spoor een onnodige investering. Ook op de aanleg van de Heemraadsingel moest bezuinigd worden: slechts een deel is volgens het oorspronkelijk ontworpen brede profiel aangelegd.

Dit alles neemt niet weg dat met de aanleg van Rotterdam-West een grote stadsuitbreiding tot stand kwam op basis van een nieuwe relatie tussen residentiële en transportfuncties van de stad. Deze relatie kreeg vorm in de combinatie van woonfuncties en transportfuncties van de belangrijkste elementen van het netwerk van openbare ruimten, en in de oriëntatie van deze elementen op de nieuwe havencomplexen.

ECONOMIE EN CULTUUR – DE COMBINATIE VAN HET NOODZAKELIJKE MET HET AANGENAME

Zowel de ontwerpen voor het nieuwe havengebied op de zuidoever als voor het nieuwe residentiële kwartier aan de westzijde stoelden op het streven van De Jongh naar een nieuwe monumentale allure van de moderne havenstad.

De nadruk op het ontwerp van een goede infrastructuur van openbare werken was voor De Jongh niet alleen een technische noodzaak, maar ook een zaak van typisch Rotterdamse esthetiek, aangezien 'eene uitbreiding van een handelsstad als Rotterdam geheel andere eischen stelt dan die van een luxe stad als bijvoorbeeld Den Haag'.[21]

De combinatie van het noodzakelijke met het aangename werd door De Jongh ook in het havengebied op de Linker Maasoever doorgezet. Hij hanteerde dezelfde principes als Rose: overmaat en zorgvuldige differentiatie. Dat gold voor de nieuwe stadsboulevards als Mathenesserlaan en Heemraadsingel, die met hun

brede profielen berekend waren op het te zijner tijd aanleggen van goederensporen, maar ook zonder de aanwezigheid van deze sporen alvast van een prachtig gedimensioneerd profiel werden voorzien. Deze principes betroffen ook de nieuwe havenuitbreidingen. Kenmerkend is het ontwerp voor de Rijnhaven met directe omgeving. In dit toch louter voor utilitair gebruik bedoelde gebied werden niet alleen de vorm van de haven, de breedte van de kaden en de rooilijnen voor de bebouwing vastgesteld, maar werd ook een stelsel van wandelpaden en kleine plantsoenen ontworpen die het gebied moesten ontsluiten en aantrekkelijk maken voor de flanerende passant.

De nieuwe monumentaliteit van openbare werken die De Jongh introduceerde bleef uiteindelijk niet beperkt tot alleen de openbare werken. Tegelijk sloten ondernemers met private bouwinitiatieven graag aan bij deze nieuwe monumentaliteit waarmee het ontstaan van een 'civic culture' tot uiting kwam.[22]

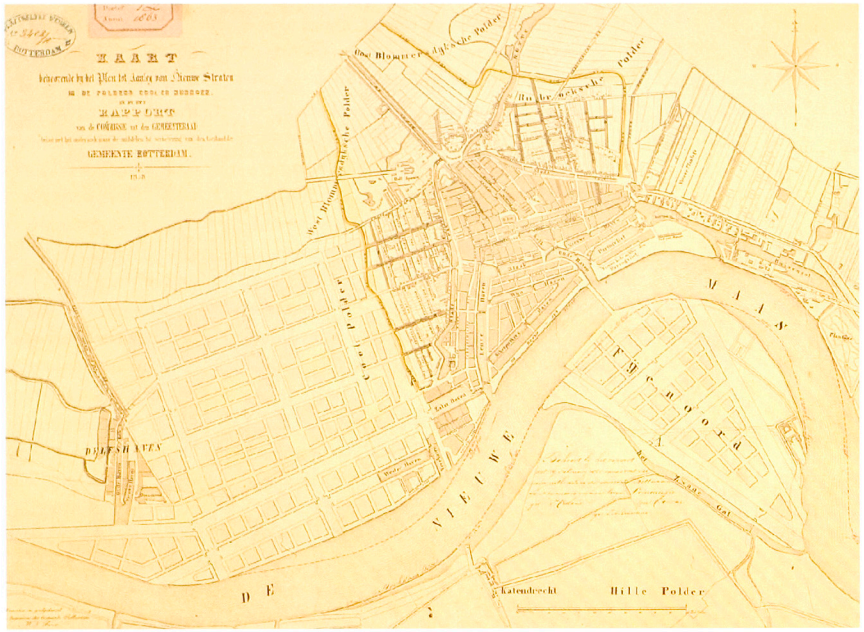
Al in de laatste decennia van de 19e eeuw klonk van verscheidene kanten de grote zorg om de effecten die de grootschalige groei van Rotterdam op het Rotterdamse culturele klimaat zou hebben. In de eerste plaats was er de inmiddels explosieve uitbreiding van het inwonertal met gemiddeld 10.000 mensen per jaar in de periode 1890-1910. Deze grote bevolkingstoename betekende voor de stad een ware cultuurschok, die achteraf het meest treffend is beschreven door Bouman en Bouman in hun *De groei van de grote werkstad*.[23] In studies als deze, en ook in talloze pamfletten, artikelen en boeken vanaf het einde van de 19e eeuw, met de NRC-columnist M.J. Brusse als een der actiefste en bekendste auteurs,[24] wordt niet alleen de armoede en sociale ellende van de vele duizenden landarbeiders beschreven die in de Rotterdamse haven hun geluk kwamen zoeken, maar wordt vooral grote zorg geuit over het ontbreken van een cultureel leven. 'En ik vraag mij daar af: zijn er in Rotterdam wel algemeen bekende menschen?' klaagt Brusse in een van zijn bijdragen.[25]

Naast deze zorg om de sociaal-culturele effecten van de nieuwe ontwikkelingen in de stad was er ook de zorg om de effecten die de transformatie van de stad voor het stadsbeeld zou hebben. Niet voor niets werd in Rotterdam zo gedraald met de aanleg van een oeververbinding, een spoorlijn, een havenuitbreiding. Elke grote ingreep in de stad ging gepaard met hoog oplaaiende discussies, met talloze publicaties van voor- en tegenstanders, waarbij het steevast ging om de aantasting van het stadsbeeld als een culturele aderlating (argument van de tegenstanders) versus de noodzaak van de ingreep voor de economie van de stad (argument van de voorstanders). De aanleg van de oeververbinding (de Willemsbrug) en van de spoorbruggen vormden een hoogtepunt in dit debat. Voortdurend werden de voorstanders van deze nieuwe ingrepen gedwongen te zoeken naar alternatieven, omdat degenen die zich verzetten tegen aantasting van het trotse waterfront van de Boompjes en van de voorname Oude Haven talrijk en machtig waren.[26]

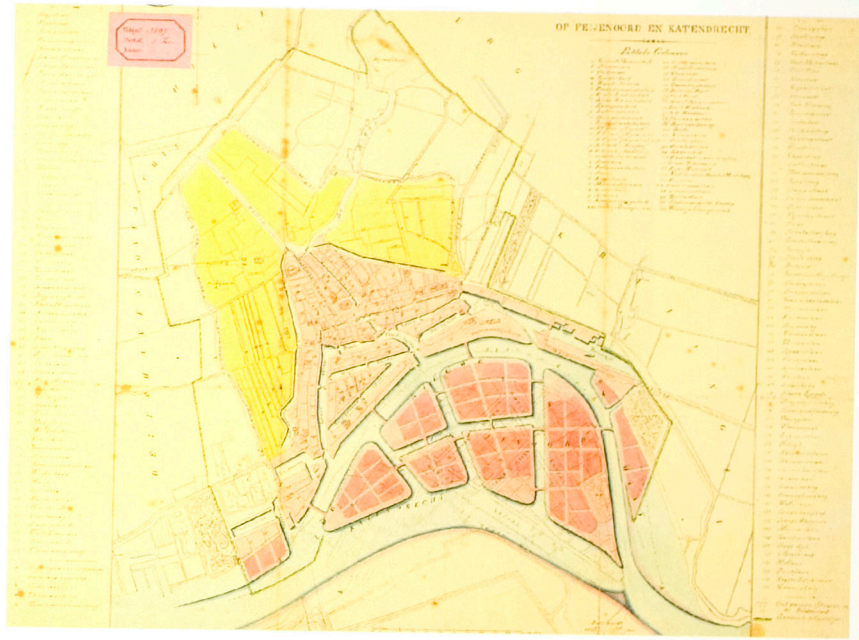
Aan dit debat gaf De Jongh een nieuwe draai met zijn stelling dat het streven om van Rotterdam 'een luxe stad als bijvoorbeeld Den Haag' te maken, niet aan de orde was. Het ging voor De Jongh niet om economie óf cultuur, maar om de combinatie van economie en cultuur, of liever gezegd: de economie van Rotterdam *wás* de cultuur van de stad. In De Jonghs conceptie wás het noodzakelijke juist tegelijk ook het aangename. Dat wilde hij benadrukken met de lanen die tegelijk ruimte boden aan goederensporen, met de 'schitterende panorama's' over spoorwegemplacementen en scheepsmasten.

De moderne haven en het transport zouden de kern van de specifieke cultuur van Rotterdam moeten vormen. Dat was een gedachte waardoor Rotterdamse ondernemers zich aangesproken voelden, hetgeen leidde tot een grote betrokkenheid van een belangrijke groep ondernemers, intellectuelen en notabelen bij het wel en wee van de stad, en tot een intensie-

Uitbreidingsplan voor Coolpolder en Feijenoord, W.N. Rose 1858.



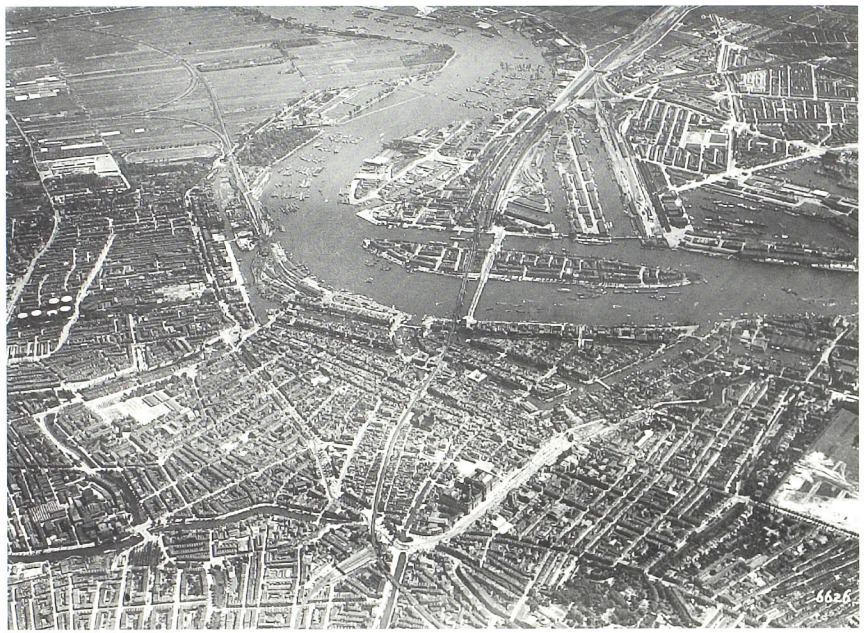
Alternatief uitbreidingsplan voor Feijenoord, W.N. Rose 1864. Door de rivierbedding naar het zuiden te verplaatsen, kreeg het ontwerp het karakter van een uitbreiding van de waterstad op de Rechter Maasoever.





Het havenfront van Het Nieuwe Werk: de Westerkade, situatie 1995. Fotomontage Piet Rook.

Rotterdam, het oude stadscentrum, met op de achtergrond het nieuwe havenlandschap van de Kop van Zuid. 1938.



ve samenwerking tussen politiek bestuur, ambtelijke top en een belangrijk deel van de Rotterdamse ondernemers. Deze 'civic culture' was vooral gebaseerd op een ideologische consensus en informele netwerken en heeft gedurende de periode dat zij bestond – vanaf de eeuwwisseling tot circa 1960 – nooit een geïnstitutionaliseerde vorm aangenomen.[27] De betrokkenheid van deze ondernemers en notabelen bij de ruimtelijke ontwikkeling van de stad was gebaseerd op een streven om economische, sociale en culturele ontwikkelingen op harmonieuze wijze met elkaar in overeenstemming te brengen.

Velen van hen zouden naam maken als initiatiefnemers van nieuwe experimenten op het gebied van arbeiderswoningbouw, als bestuurders van tal van stichtingen die de sociale en culturele verheffing van het volk nastreefden, als initiatiefnemers en bestuurders van musea en andere kunstinstellingen, onderwijsinstellingen, ziekenhuizen, diergaarde, enzovoort.[28]

De stad en het stadsbeeld werden beschouwd als de belangrijkste exponent van de harmonieuze relatie tussen economische, culturele en sociale ontwikkeling.

De Holland-Amerika Lijn, waarvan M. Mees president-commissaris was, was een van de toonzetters van de nieuwe civic culture, door in 1900 de opdracht voor het ontwerp van het nieuwe directiekantoor op de Wilhelminapier aan C.B. van der Tak te verlenen, de voormalige directeur Gemeentewerken (vóór De Jongh) en vooral bekend als ontwerper van de Willemsbrug.

De vormgeving van het stadsbeeld van het nieuwe havenlandschap werd een belangrijk werkterrein van Rotterdamse architecten als Brinkman, Van der Vlugt, Van den Broek, Bakema, Maaskant, enzovoort.[29]

Zo ontstond een systeem waarin de grote havenbekkens, pieren, landtongen, de kaden, havenstraten en bruggen het raamwerk vormden van een nieuw monumentaal havenlandschap,

waaraan ook de afzonderlijke gebouwen geacht werden een bijdrage te leveren, zonder dat de architectonische verschijningsvorm en de programmatische invulling van deze gebouwen was voorgeschreven in het stedebouwkundig plan.

Het was met name het gebied op de Linker Maasoever tegenover de 17e-eeuwse waterstad dat tezamen met de Maasbruggen lange tijd de kern vormde van het nieuwe stadslandschap. Terwijl de waterstad, met de Boompjes als representatieve blikvanger, het centrum van de 17e- en 18e-eeuwse koopmanshavenstad had gevormd, werd de Kop van Zuid het centrum van de 19e- en vroeg-20e-eeuwse transitohavenstad.

Tussen beide havengebieden, de waterstad en de Kop van Zuid, werd niet alleen een brug geslagen in de vorm van vaste oeververbindingen, maar ook met de bouw van de eerste 'wolkenkrabber', het negen verdiepingen tellende kantoorpand 'het Witte Huis', dat aan de rand van de Oude Haven met een dakterras uitzicht bood op het nieuwe stadslandschap van de havenstad op de Linker Maasoever. Het Witte Huis, product van een particulier initiatief, vormde letterlijk en figuurlijk een hoogtepunt van de cultivering van de eenheid van haven en stad, van openbare werken en particulier initiatief.

3 Modernisme in de havenstad: een dualistische relatie tussen stad en haven

De twee-eenheid van stad en haven, onder De Jongh een vanzelfsprekende en cultuurbepalende grondslag van de stedebouwkundige ontwikkeling van de stad, werd in de periode na de Eerste Wereldoorlog steeds sterker ter discussie gesteld, hetgeen uiteindelijk tot een nieuwe schaalsprong in de relatie stad-haven zou leiden.

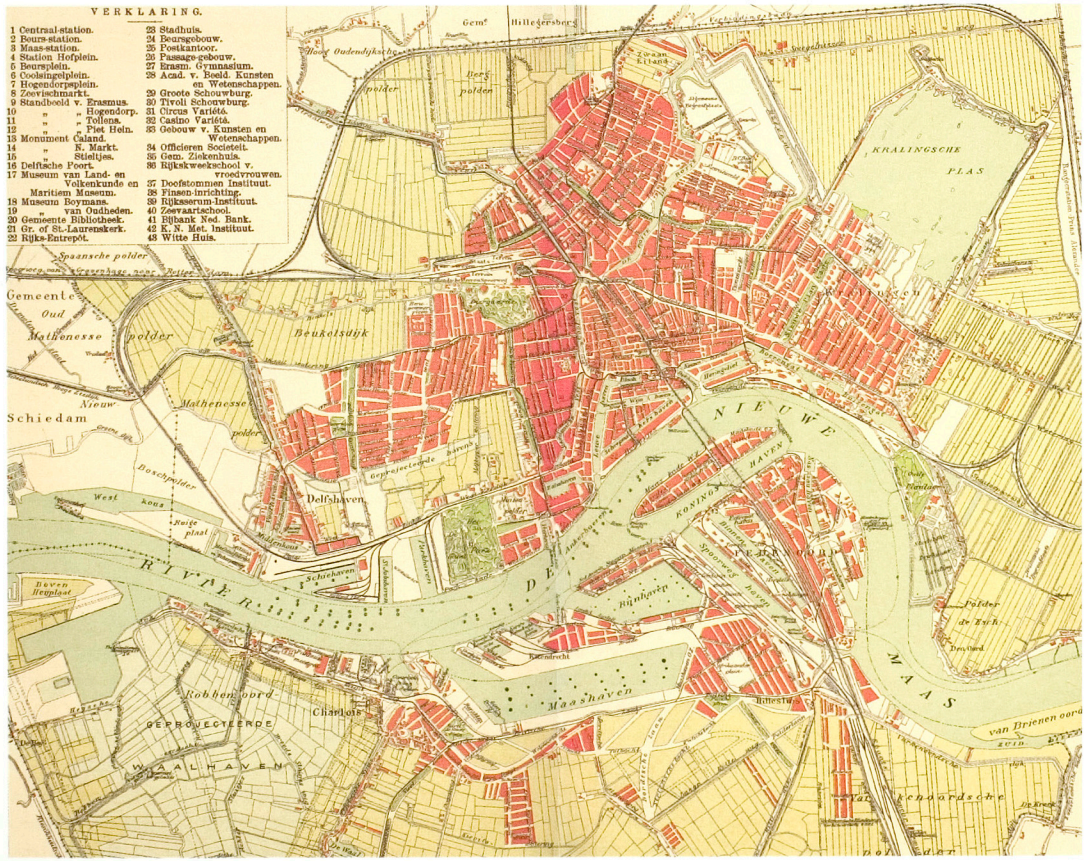
Hoewel de hierboven beschreven civic culture de twee-eenheid van stad en haven sterk propageerde, bleef er tegelijk sprake van sterke bezwaren tegen een al te grote verstrengeling tussen beide. Hierbij waren zowel sociaal-culturele, stedebouwkundige als haven-logistieke argumenten in het geding.

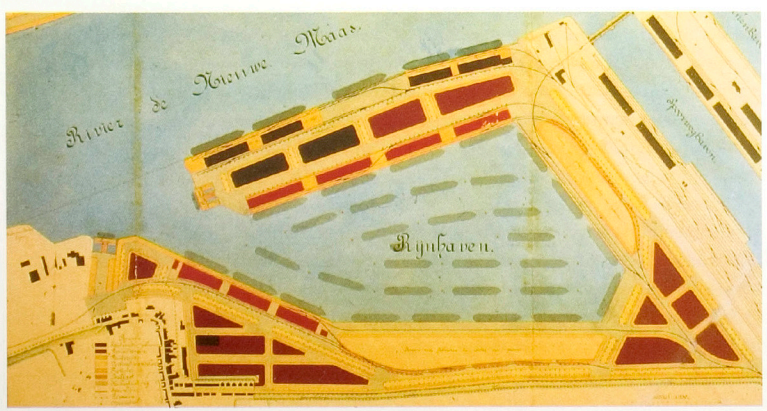
Wat betreft het sociaal-culturele leven bleef sprake van een aanhoudende zorg ten aanzien van de invloed van het havenleven op de stedelijke cultuur. Velen beschouwden de onaangepastheid van het leven in de havenwijken, het komen en gaan van zeelieden en bootwerkers, als een bijzondere kosmopolitische charme. Maar tegelijk leefde sterk de overtuiging dat het havenleven een ongeregelde, subversieve invloed zou hebben op de ontwikkeling van het stadsleven.[30]

Ook namen de stedebouwkundige bezwaren toe tegen de verstrengeling van stad en haven. Van Ravesteyn, zelf als vooraanstaand notaris, raadslid en geschiedschrijver van Rotterdam een van de centrale figuren van de Rotterdamse civic culture, noemt in zijn geschiedenis van Rotterdam in de 20e eeuw de bezwaren van de grote en diep in het land stekende havenbekkens en de dwars door de stad lopende spoorlijnen die tot een onsamenhangende reeks woonbuurten hadden geleid.[31]

Bovendien speelde als belangrijk argument dat reeds in de jaren twintig verwacht werd dat de verdere havenuitbreidingen in westwaartse richting onvermijdelijk zouden zijn. Indien de stad de ontwikkeling van de haven kritiekloos zou volgen, zou Rotterdam een lineaire bandstad worden, bestaande uit een lange reeks havenbekkens met daartussen gefragmenteerde woonwijken.

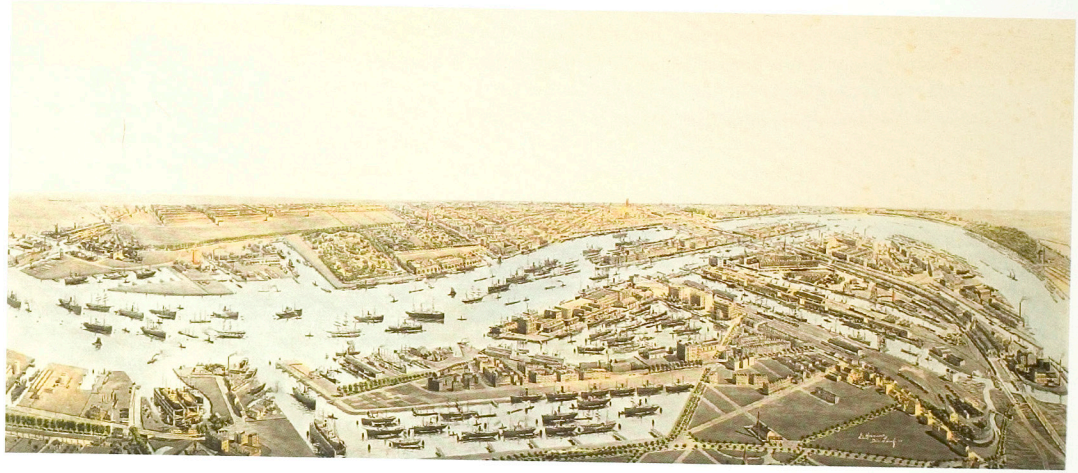
De ontwikkeling van een samenhangende stadsplattegrond, waarbij grotere aandacht besteed zou moeten worden aan de woonfunctie van de stad, werd steeds meer als een aparte, om specialistische kennis vragende taak



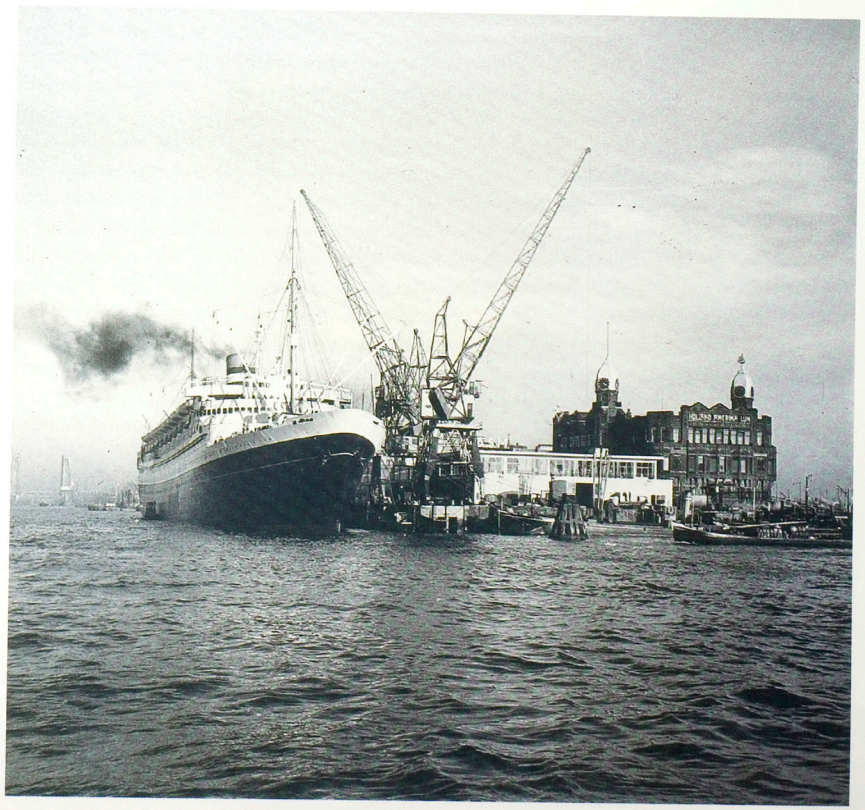


Boven: Het Rotterdam van De Jongh. Plattegrond ca. 1910.

Plan voor aanleg Rijnhaven, G.J. de Jongh 1893.



Boven: Vogelvlucht-perspectief van de havens op de Linker Maasoever, gezien vanuit het zuiden. Heliogravure van E. Hesmert, 1904.



Hoofdkantoor Holland-Amerika Lijn. Architect C.B. van der Tak, 1901. Foto Cas Oorthuys, 1959.

beschouwd, waarvoor aanvankelijk, in 1926, een aparte hoofdafdeling van Gemeentewerken werd opgericht, die uiteindelijk in 1931 werd verzelfstandigd tot de Dienst Stadsontwikkeling.

Tegelijk ontstonden ook vanuit de wereld van het havenbedrijf in de jaren twintig steeds grotere bezwaren tegen de ontstane verstrengeling van stad en haven.

Een belangrijke exponent van de roep om een meer autonome ontwikkeling van het havenbedrijf vormde de dissertatie van J.Ph. Backx in 1929.[32] Backx was op dat moment werkzaam bij het grootste Rotterdamse havenbedrijf Thomsen, waarvan hij in de jaren dertig directeur zou worden. Na de Tweede Wereldoorlog werd Backx voorzitter van de Scheepvaartvereniging Zuid (de belangenorganisatie van Rotterdamse havenondernemers). Hij betoogde dat de ontwikkelingen in de scheepvaart, met steeds grotere afmetingen van de schepen, en in de overslagtechniek zo snel gingen, dat de haven voortdurend vernieuwd en uitgebreid moest worden, hetgeen de ontwikkeling en het beheer van de haven tot een te complex vraagstuk maakte om over te laten aan de dienst Gemeentewerken, die ook nog tal van andere zaken aan haar hoofd had. Voor de havenbedrijven ontstonden ruimtelijke problemen die voortkwamen uit een gebrek aan aandacht voor en kennis van de specifieke noden en behoeften van de havenbedrijven. Zo constateerde Backx dat in Rotterdam de massagoedoverslag in tonnage gemeten weliswaar de belangrijkste overslagactiviteit was, maar dat, anders dan De Jongh destijds veronderstelde, de overslag van stukgoed ook aanzienlijk was gegroeid en veel meer kaderuimte en bovendien efficiënte weg- en spoorwegverbindingen nodig had.

In zijn studie vergelijkt Backx de Rotterdamse haven met die van Antwerpen en Hamburg en komt tot de conclusie dat er in Rotterdam sprake is van 'een organisatiefout: evenals in Hamburg en Antwerpen behoort het havenbeheer zelfstandig te worden gemaakt en gecentraliseerd'.[33]

Belangrijker nog is de constatering van Backx dat een eenzijdige oriëntatie op louter het doorvoerverkeer een zeer wankele economische basis voor de stedelijke economie bood. Ten eerste leverde het transitoverkeer de stad relatief weinig op; er bleef geen kapitaal 'in de stad hangen'. Ten tweede was er sprake van een te grote afhankelijkheid van het achterland. Backx pleitte daarom voor een grotere nadruk op de ontwikkeling van een eigen handelscentrum en een eigen industrieel complex, bijvoorbeeld een industrie die zich zou concentreren op de verwerking van producten die via de Rotterdamse haven doorgevoerd werden. In combinatie met een eigen handelscentrum zou Rotterdam hierdoor meer een autonome rol kunnen gaan spelen als knooppunt in internationale goederenstromen.[34]

De dissertatie van Backx zou een belangrijke rol gaan spelen als toonzetter voor een nieuw Rotterdams havenbeleid in de decennia die volgden. Zowel de oprichting van een zelfstandig Gemeentelijk Havenbedrijf in 1932 als de nadruk op de ontwikkeling van de petrochemische industrie in de decennia na de Tweede Wereldoorlog zijn een resultaat van de nieuwe denkwijze over de haven zoals door Backx in zijn proefschrift verwoord was.

Tegelijk met het pleidooi voor *fysieke* verwijdering tussen stad en haven zal Backx zich tevens ontpoppen als pleitbezorger voor versterking van de *mentale* betrokkenheid van de stedelijke gemeenschap bij het wel en wee van de haven. In de jaren dertig, veertig en vijftig zou Backx een centrale spil worden in de Rotterdamse civic culture en zou hij zich in het bijzonder gaan bemoeien met de versterking van de ruimtelijke relatie tussen stad en rivier.

Deze beleidsmatige verandering in het denken over de relatie tussen haven en stad had in ruimtelijk opzicht de consequentie dat haven en stad zich niet alleen ten opzichte van elkaar als aparte ruimtelijke entiteiten zouden gaan

ontwikkelen, maar ook dat beide zich zouden afkeren van het havengebied van de Kop van Zuid.

Zowel Stadsontwikkeling als het Havenbedrijf gingen de accenten van hun activiteiten buiten de Kop van Zuid leggen. Het Havenbedrijf concentreerde zich op nieuwe havenontwikkelingen westwaarts: eerst het Vierhavengebied en de Merwehaven op de Rechter Maasoever en de enorme Waalhaven op de Linker Maasoever, na de oorlog de reusachtige uitbreidingen van Botlek, Europoort en Maasvlakte.

Stadsontwikkeling, onder leiding van W.G. Witteveen (hoofd en later directeur Stadsontwikkeling, 1926-1944), richtte zich op de ontwikkeling van een 'organische stad', die aan beide zijden van de rivier, concentrisch om het historisch stadscentrum ontwikkeld zou worden. Verkeer en transport zouden nog wel een hoofdrol spelen, maar vooral in een harmonieuze samenhang met parklandschap en architectuur. De hoofdaandacht van het stedebouwkundig werk verschoof in die periode van de monumentaliteit van de openbare werken à la De Jongh naar het ontwikkelen van een samenhangend stadsbeeld van verkeersinfrastructuur, massawoningbouw en open ruimte.

Een van de belangrijke manifesten van Witteveen werd gevormd door de tunneltraverse, aangelegd in de jaren dertig. De aanvankelijke aanleiding voor een nieuwe vaste oeververbinding aan de westzijde van de stad kwam van de kant van de havenbedrijven, die een verbinding wensten tussen het nieuwe Vierhavengebied op de Rechter Maasoever en de Waalhaven op de Linker Oever. Witteveen combineerde deze wens met de eveneens reeds langer bestaande wens om via Rotterdam een nieuwe interlokale wegverbinding te maken tussen Den Haag en Antwerpen. Voor het tracé door het westelijk deel van de stad wist Witteveen te profiteren van de ruim bemeten profielen van De Jongh. In de veertig meter brede 's-Gravendijkwal werd in plaats van een goederenspoor een autosnelweg met vier rijstroken aangelegd, waarbij kruisende wegen ondertunneld werden en ook de oeververbinding met een tunnel gerealiseerd werd.[35] Naast de doorgaande autoweg bleef nog voldoende ruimte over voor ventwegen voor het stadsverkeer en bomenrijen. Het gehele tracé, met de verschillende ongelijkvloerse kruisingen, de Maastunnel en de twee monumentale ventilatiegebouwen op beide oevers, werd als één samenhangend architectonisch bouwwerk ontworpen en uitgevoerd.[36]

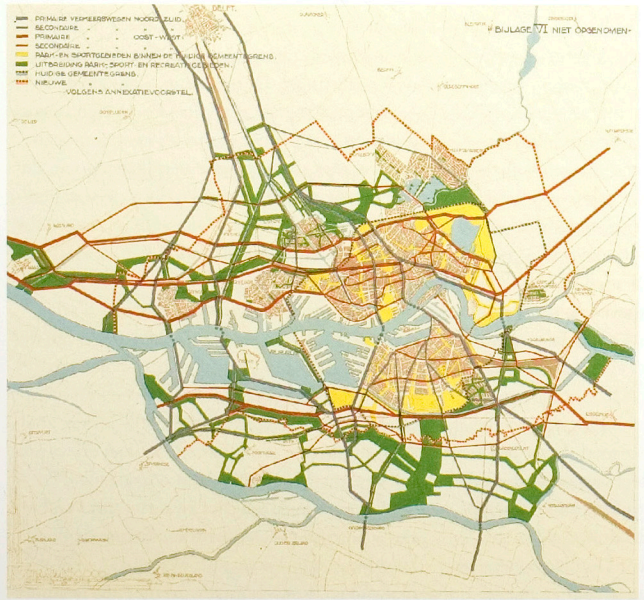
De betekenis van de tunneltraverse met de Maastunnel als symbool van het nieuwe Rotterdam werd aangemoedigd met de uitgave van het blad *De Maastunnel*, waarin behalve de voortgang van de bouwwerkzaamheden aan de tunnel ook andere nieuwe stedebouwkundige projecten in de stad gepresenteerd werden.

Witteveen liet zich in het bijzonder inspireren door Amerikaanse voorbeelden van parksystemen en parkways als structurerende elementen van de moderne stad.[37] Zijn voorstellen voor het ontwikkelen van een aantal 'groene wiggen' waren bedoeld om het landschap in combinatie met een infrastructuur voor het autoverkeer tot in het stadscentrum te laten doordringen, uitmondend bij het uiteinde van de Westersingel. Deze locatie, waar de diergaarde en het station Delftse Poort zich bevonden, zou een nieuwe status als centrumlocatie krijgen, door de geplande verplaatsing van de diergaarde naar Blijdorp en door de voorgenomen opheffing van het Maasstation, waardoor Delftse Poort het hoofdstation van de stad zou worden.

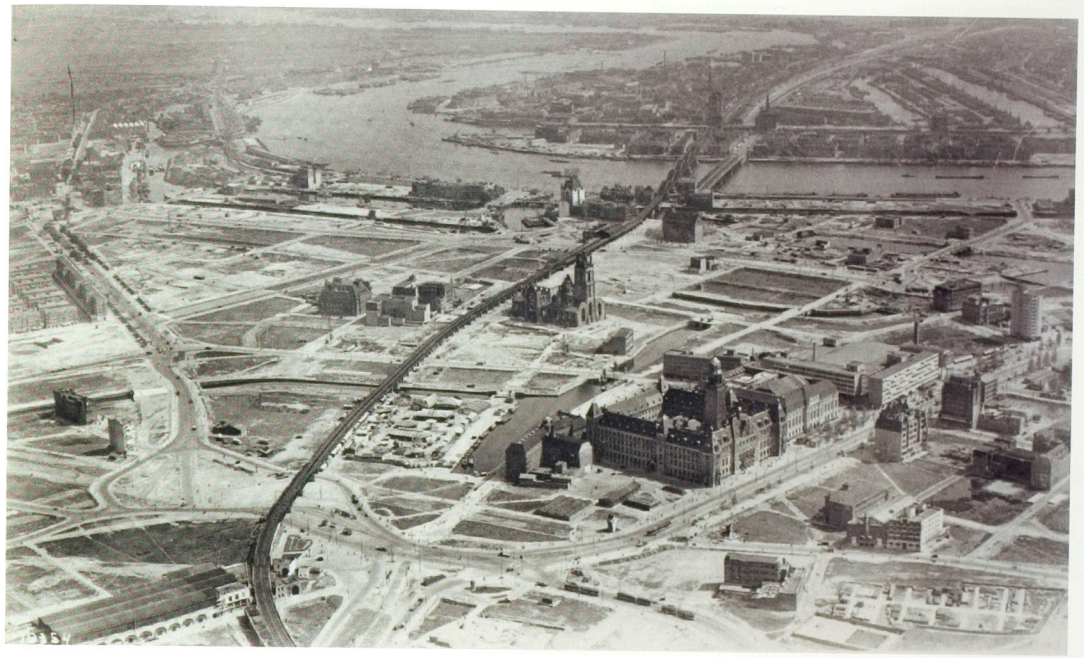
Witteveen bouwde hiermee voort op de reeds voor hem ingezette transformatie van de Coolsingel tot een grootstedelijke boulevard, waaraan de belangrijkste gebouwen van openbaar bestuur en handel gevestigd werden, zoals stadhuis, beurs, postkantoor, banken en warenhuizen. De gehele zone tussen Coolsingel en 's-Gravendijkwal zou het zwaartepunt van het stadscentrum moeten worden: tussen de belangrijkste interlokale autoweg ('s-Gravendijkwal) en de stadsboulevard met alle bestuurs-



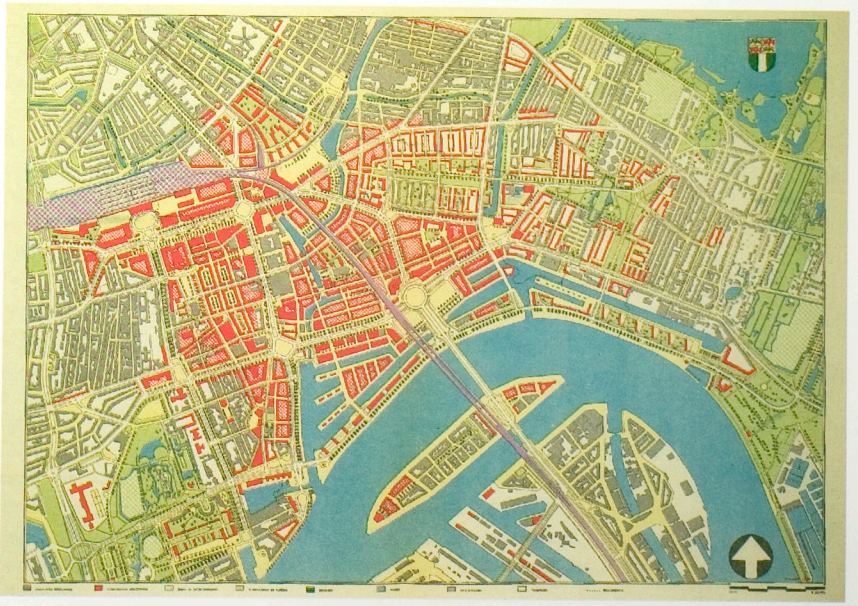
Uitbreidingsplan
Dijkzigt.
W.G. Witteveen, 1927.



Studievoorstel voor stelsel van parkways
en groene wiggen voor Rotterdam en omstreken.
W.G. Witteveen en L.H.J. Angenot, 1928.



Binnenstad van
Rotterdam, situatie 1945.



Basisplan voor de
Herbouw van de
Binnenstad van
Rotterdam, 1946.



Maastunneltraverse in Rotterdam-West. Situatie 1995.

functies (Coolsingel), met het hoofdstation in het midden, vanwaar een groene wig richting rivier het centrum met de rivier zou verbinden. In dit gebied zouden met name de vestigingen van de door Backx bepleitte nieuwe handelseconomie gehuisvest moeten worden.

Het stadscentrum schoof in deze conceptie op naar het westen, maar minder ver dan De Jongh dertig jaar eerder voor ogen stond.

Behalve tot een symbool voor een nieuw Rotterdam leidde de aanleg van de Maastunneltraverse er ook toe dat het westelijke Vierhavengebied in een gunstige positie kwam te liggen ten opzichte van deze gloednieuwe interlokale verkeersweg, terwijl de Kop van Zuid in een meer perifere positie kwam ten opzichte van de hoofdverkeersinfrastructuur.

De Kop van Zuid speelde zowel in de nieuwe stedebouwkundige plannen als in de verdere ontwikkeling van de haven geen centrale rol meer. Het gebied werd beschouwd als een erfenis van een verouderd stadsconcept én van een verouderd havenconcept.

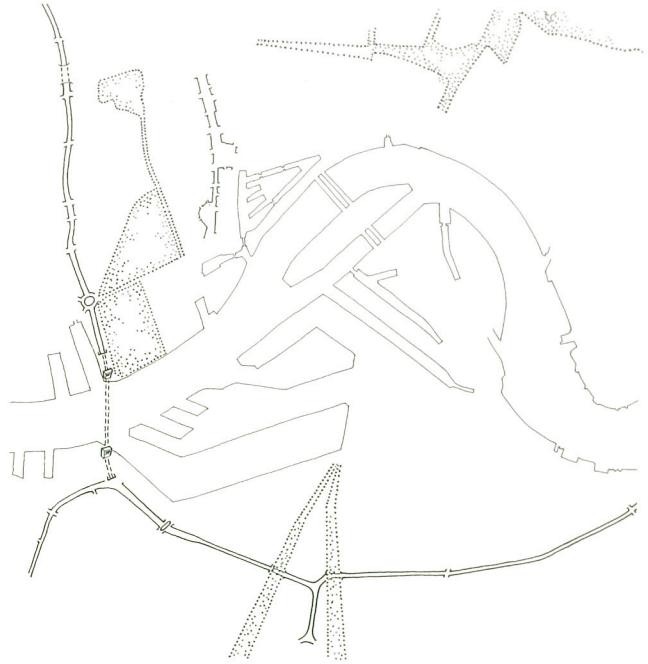
In het stedelijk huisvestingsbeleid werd het gebied, en vooral het schiereiland Katendrecht, gebruikt als een dump- en concentratieplaats voor groepen inwoners en passanten die geacht werden een ongunstige invloed uit te oefenen op het sociale en culturele welzijn van de Rotterdamse bevolking: met emigrantenhotels voor naar Amerika emigrerende passanten uit Oost-Europa, en vooral tientallen zeemanspensions voor buitenlandse en met name Chinese zeelieden, waarmee Katendrecht in de jaren dertig tot de grootste Chinatown van Europa uitgroeide.[38]

Terwijl de Kop van Zuid nog maar enkele decennia daarvoor tot stand was gekomen, werd het reeds in de jaren dertig zowel vanuit haveneconomisch als vanuit stedebouwkundig en volkshuisvestingkundig oogpunt als achterhaald beschouwd.

OP ZOEK NAAR EEN NIEUWE RELATIE TUSSEN STAD EN RIVIER

De uitvoering van de nieuwe, in de jaren dertig ontwikkelde concepten voor stad en haven kwamen na en deels ook dankzij de Tweede Wereldoorlog in een stroomversnelling, terwijl tegelijk de Kop van Zuid een, weliswaar kortstondige, periode van 'eerherstel' zou doormaken.

De verwoesting van het Rotterdamse stadscentrum door Duitse bommen in mei 1940 zou naderhand als een geluk bij een ongeluk worden omschreven. 'Realiseert gij u, Rotterdammer, dat vele der dierbaarste herinneringen aan wat in de meidagen verloren ging, zich juist vasthechten aan wat, nuchter bezien, slechts tekortkomingen waren van onze oude stad?' aldus wordt in de brochure over het Basisplan voor de Herbouw van de Binnenstad in 1946 de Rotterdamse bevolking toegesproken. Die tekortkomingen bestonden onder andere uit de opeengepakte en armoedige woonbuurten van de polderstad, waarover ruim een eeuw eerder Rose al zijn beklag had gedaan, maar ook uit het feit dat de bestaande stedebouwkundige structuur van het gehele stadscentrum – zowel de polderstad als de waterstad – een snelle groei van het stadscentrum tot een modern handelscentrum in de weg stond. Al voor de oorlog had Witteveen



Rotterdam volgens Witteveen: groene wiggen verbinden de stad met het (rivier)landschap; het Maastunneltracé als belangrijkste verbinding van het centrum met het nieuwe interlokale autowegennetwerk.

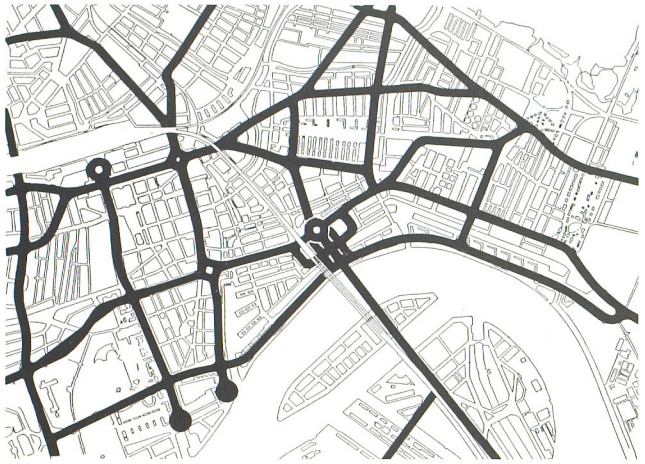
verschillende plannen laten maken voor de transformatie van het stadscentrum, waarvan met name het ontwerp van J. Wils voor de herinrichting van het diergaardeterrein bij het station Delftse Poort uitvoerig in de publiciteit was gekomen. Het bombardement maakte in één klap een einde aan de problematiek van de polderstad en effende de weg voor de ontwikkeling van een nieuwe 'city'.

Dat ook de waterstad met de trotse Boompjes vrijwel geheel verloren was gegaan, werd door velen betreurd maar in de officiële propaganda vergoelijkt, omdat het de weg vrij maakte voor een ingreep die ook al in de jaren dertig werd bepleit: de verlegging van de hoofdwaterkering van het tracé Hoogstraat-Oostzeedijk naar het tracé Boompjes-Nieuwe Plantage. Deze verlegging werd in de jaren dertig steeds nadrukkelijker bepleit vanwege de herhaaldelijke wateroverlast in de waterstad bij hoge waterstanden. Tot dusver stuitte elke suggestie om de waterkering te verleggen steevast op twee bezwaren: de aantasting van het historisch stadsfront aan de Boompjes, en de belangen van de spoorwegen bij het Maasstation.

Met deze voorgeschiedenis was Witteveen in staat om direct na het bombardement binnen een maand een globaal wederopbouwplan te presenteren aan het stadsbestuur. Het plan bouwde voort op overwegingen die al een rol speelden in de vooroorlogse discussies: met een nieuwe structuur voor het spoorwegnet in de stad kon het Maasstation worden opgeheven, waardoor de hoofdwaterkering verlegd kon worden naar de rivieroever. Deze ingreep zou uiteindelijk, zoals we later zullen zien, grotere consequenties hebben voor de relatie tussen stad en rivier dan men in die jaren kon vermoeden.

Tijdens de verdere ontwikkeling van het plan werd door Witteveen nadruk gelegd op de regulering van de architectonische verschijningsvorm van de bebouwing aan de belangrijkste structurerende ruimten van de nieuwe stad. Het is precies dit aspect dat Witteveen tijdens de oorlogsjaren in conflict bracht met een aantal 'captains of industry', die zich zeer bemoeiden met de voortgang van het wederopbouwplan[39] en zich verenigd hadden in de zgn. Kleine Kring van de sociëteit Club Rotterdam.[40]

De kritiek van dit gezelschap op het plan van Witteveen bestond eruit dat de nagestreefde samenhang tussen stedebouw en architectuur te groot was, en juist daar waar die samenhang gewenst zou zijn – namelijk in de nieuwe woonwijken – te klein. Bovendien vond men dat de relatie van de stad met het water, en vooral met de haven, veel meer nadruk kon krijgen. Vooral Backx trad als pleitbezorger van deze mening op. Hij publiceerde in de oorlogsjaren nota's als *Rotterdam en haar haven* en *Stad en haven*, waarin hij niet zozeer een nieuwe ruimtelijke vermenging van stad en haven bepleitte, maar wel een nauwere betrokkenheid van de burgerij bij de haven.[41] Hij richtte in 1944 'De Rotterdamsche Gemeenschap' op die



Basisplan voor de Herbouw van de Binnenstad, 1946, schema hoofdverkeerswegen.

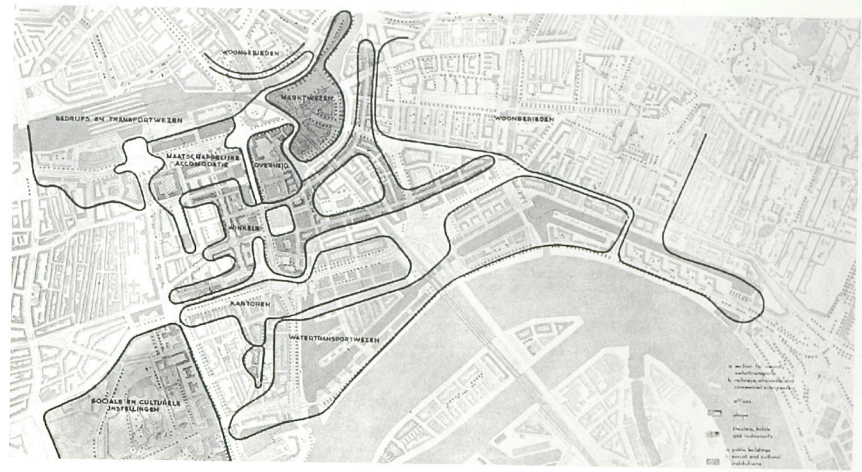
zich presenteerde als een vertegenwoordiging van de Rotterdamse burgerij en zich voornamelijk toelegde op de publicatie van een reeks boekjes onder het motto 'Hoe bouwen wij Rotterdam?'. Een van die boekjes, geschreven door H.M. Kraayvanger onder de titel *Hoe zal Rotterdam bouwen?*, schenkt uitgebreid aandacht aan 'Rotterdam aan de rivier', waarbij de schrijver zich vooral zorgen maakt over de plannen voor de nieuwe waterkering aan de Boompjes. Volgens Kraayvanger had Rotterdam nu de kans om een nieuwe relatie met de rivier te ontwikkelen, met 'niet alleen een grootsche boulevard langs de rivier, maar deze weg moet ook duidelijk verbonden zijn met de stad op zulk een wijze, dat het leven van de binnenstad zich zal voortplanten tot aan de rivier. Daarbij zal men vanuit de stad ook de rivier moeten kunnen zien en beleven. Eerst dan zal Rotterdam zijn bekroning krijgen als Maasstad.'[42] Kraayvanger verwijst naar mediterrane steden als Lissabon met het handelsplein aan de Taag, Venetië en Marseille, als voorbeelden van steden met een intense relatie met het water. Het gevaar dat dit streven dreigt te frustreren, waarschuwt Kraayvanger, is het plan de waterkering langs de rivier te leggen: 'Maar beseft Rotterdam ook wat men dan zal prijsgeven? Vanuit de stad zal men de rivier nauwelijks meer kunnen zien, want Rotterdam komt achter een schutting te liggen! Deze hooge dijk zal ons nog méér scheiden van de rivier en de vraag, of deze dijk gemaakt moet worden behoort wel tot een van de meest urgente problemen, die om een spoedige oplossing vragen.'[43]

STRUCTURERING VAN DE STAD ZONDER VORMGEVING: DE FORMELE NEUTRALITEIT VAN HET BASISPLAN

Aan het uiteindelijke Basisplan voor de Herbouw van de Binnenstad, in 1946 vastgesteld door de gemeenteraad, is vooral de naam van C. van Traa verbonden, die in 1944 het werk van Witteveen overnam. Het gereviseerde wederopbouwplan was gebaseerd op de autonomie van het stedebouwkundig en het architectonisch ontwerp ten opzichte van elkaar. Het te veel vastleggen van de architectuur van de nieuwe stad werd als een hinderpaal beschouwd voor de gewenste nieuwe economische initiatieven, en bovendien in tegenspraak met een vrije, democratische samenleving. Ofte wel, in de woorden van zijn medewerker ir. S.J. van Embden, het nieuwe Rotterdam zou geen stad worden van 'heerszuchtige, verblindende en meeslepende monumentaliteit', maar een stad van 'een zo vrij mogelijke ontplooiing van de samenstellende delen, zonder nochtans de eenheid van het geheel prijs te geven'.[44]

Het verschil tussen het wederopbouwplan van Witteveen en dat van Van Traa betrof eigenlijk vooral de positie die het stedebouwkundig plan innam ten opzichte van het maatschappelijk krachtenveld. Witteveen nam in dat krachtenveld een ondubbelzinnige positie in. Het vormgeven van de stad betekende bij Witteveen in de eerste plaats het vormgeven van structurerende delen van de stadsplattegrond: de hoofdverkeerswegen, de groene wiggen. De vormgeving van deze elementen betrof

Globale bestemmingen volgens het Basisplan voor de Herbouw van de Binnenstad, 1946.



zowel de detaillering en materialisatie van het openbaar gebied zelf, als een nauwkeurige regie van de verschijningsvorm van de bebouwing. De combinatie van de 's-Gravendijkwal met het uitbreidingsplan Blijdorp en de combinatie van de nieuwe woonbuurt in het Dijkzigtgebied met de groene wig naar de rivier, zijn mooie voorbeelden van deze aanpak. Met name het laatste aspect – de regie van de architectonische verschijningsvorm – leverde conflicten op met andere krachten, die in deze nauwgezette beeldregie een te grote inperking zagen van de vrijheid van het private initiatief, van economische groei en expansie.

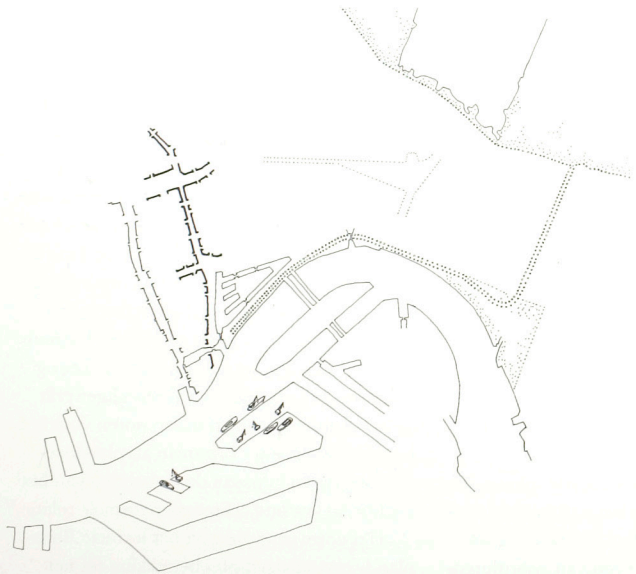
De visie van Van Traa op de rol van de stedebouwkunde verschilde niet zo heel veel van die van Witteveen. Zoals inmiddels is aangetoond,[45] waren ook Van Traa, Van Embden en hun medewerkers ervan overtuigd dat de wederopbouw van Rotterdam ten dienste moest staan van een nieuwe sociale cohesie, en dat een centrale regie van het stadsbeeld daarvoor onontbeerlijk was. Was de 'sociale kwestie' voor de oorlog al een bron van voortdurende zorg, direct na de oorlog werd gevreesd dat de oorlogsperiode tot een nog groter 'moreel verval' en een sociale desintegratie van de bevolking had geleid, terwijl juist een grote inzet en betrokkenheid bij de wederopbouw nodig werd geacht.[46] Evenals Witteveen hanteerde Van Traa in de praktijk wel degelijk een strak regime ten aanzien van de architectuur van de bebouwing als onderdeel van een stadsbeeld dat de uitdrukking zou moeten vormen van een nieuwe collectieve identiteit van de stedelijke gemeenschap.

Het grote verschil tussen het plan van Witteveen en dat van Van Traa betrof twee punten. Ten eerste de *wijze waarop* de architectonische verschijningsvorm van de bebouwing gereguleerd werd. Het Basisplan van Van Traa had *formeel* de status van een geheel neutrale stadsplattegrond, waardoor een groot draagvlak voor het plan kon worden verkregen. Intussen werd wel degelijk het stadsbeeld nauwkeurig gestuurd en geregisseerd, via een uitgewerkt stelsel van richtlijnen en supervisoren voor het bouwen. Tussen het Basisplan als plandocument en de praktijk van de regissering van het stadsbeeld bestond echter geen formele relatie.[47]

Het enige aspect dat in het formele Basisplan was vastgelegd met betrekking tot het stadsbeeld was de structuur van de openbare ruimte. Hiermee komen we op het tweede verschil met de aanpak van Witteveen: bestond bij Witteveen het stedebouwkundig ontwerp voor



Rotterdam, Maasboulevard, gezien vanuit het zuidoosten, 1995.



Rotterdam volgens Van Traa: Het venster vanuit de binnenstad op de rivier; de Maasboulevard als nieuwe entree tot de stad.

een groot deel uit de architectonische bewerking van het openbaar gebied, in de naoorlogse jaren is het openbaar gebied meer een abstracte categorie geworden. Weliswaar wordt in het Basisplan aandacht besteed aan een hiërarchische, rationele ordening van het systeem van openbare ruimten, waarbij verschillende types werden onderscheiden, het ontbreekt aan een duidelijk beeld van de specifieke wijze waarop elk afzonderlijk onderdeel vormgegeven zou kunnen worden.

Door Van Traa werd het meest wezenlijke aspect van het nieuwe Rotterdam *openheid* genoemd, in de vorm van een overvloedige aanwezigheid van open ruimte, want 'open ruimte is in de eerste plaats sociale vooruitgang'.[48] En de rivier met de havenactiviteiten diende als het belangrijkste onderdeel van de open ruimte een bijzondere nadruk te krijgen in het stadsontwerp.

De versterking van de relatie tussen stad en rivier stond in het teken van de organisatie van een collectieve identiteit en een collectieve betrokkenheid bij het wel en wee van de haven. Bij het vormgeven van deze relatie tussen stad en rivier komt naar voren dat het ontbrak aan een duidelijk beeld over de inrichting van de openbare ruimte en dat 'openheid' een categorie was waar men zich aan vastklampte.

Bij het doel de relatie tussen stad en rivier te versterken speelden twee nieuwe elementen in de stadskaart een hoofdrol: het 'Venster op de rivier' en de Maasboulevard.

Van Traa heeft gepoogd aan de wensen zoals geuit door Backx en Kraayvanger te voldoen, maar heeft het plan voor de waterkering langs de rivier niet kunnen wijzigen. De nieuwe waterkering zelf, grotendeels aangelegd op de Boompjeskade en het voormalige spoorwegemplacement van het Maasstation, zou in de eerste plaats een drie kilometer lange 'grootsche boulevard' worden, 'hoog boven het water; daarvoor is een lagere kade geprojecteerd, welke dienen kan voor het laden en lossen der schepen. Zoo wordt enerzijds een vrij uitzicht over de rivier verkregen, anderzijds het inspirerende contact behou-

Het Venster op de rivier, gefotografeerd door Cas Oorthuys in 1959.



den met het beeld van den arbeid, en wel speciaal met den arbeid aan en op het water, welke zoo typisch voor Rotterdam is.'[49] Aldus ontstond de Maasboulevard, een Hollandse variant op de Amerikaanse Riverside Parkways.

Van een nauwgezette vormgeving, die de beste voorbeelden van deze parkways kenmerkt, was bij de Maasboulevard geen sprake. Dat deze boulevard toch een ruimtelijke kwaliteit had, waardoor J.J. Vriend kon uitroepen dat het hier *het hoogtepunt van de wederopbouw van Rotterdam*[50] betrof, was vooral te danken aan de positie van de boulevard in de bocht van de rivier, en aan de dijkverhoging die voor een geleding van het enorme profiel van circa tachtig meter zorgde.

Met het 'Venster op de rivier' en de Maasboulevard kwam een grotere nadruk te liggen op de relatie tussen autoverkeer en rivier: beide elementen waren niet alleen nieuwe open stedelijke ruimten, maar vormden ook nieuwe tracés in het stedelijk hoofdverkeerswegennet.

De nadruk op de relatie tussen rivier en autoverkeer werd versterkt door het plan voor een nieuwe brugverbinding, die een waardige tegenhanger van de Maastunnel moest worden. Aanvankelijk is nog een voorstel bestu-



Silocomplex Latenstein. Architecten J.J.M. Vegter, A. Aronsohn 1951/1964.

deerd van Witteveen, uit de periode voor de oorlog, voor een nieuwe stadsbrug in het verlengde van de nieuwe as Coolsingel-Schiedamsedijk. Gevreesd werd echter voor een te grote verkeersdruk op het kruispunt Coolsingel-Blaak, terwijl bovendien vanuit haven- en scheepvaartbedrijven bezwaren rezen tegen een brug op deze plek.[51]

Uiteindelijk werd voor een nieuwe brugverbinding aan de oostzijde van het spoor gekozen, waarbij een verkeersplein op de gedempte Oude Haven direct via de Mariniersweg verbonden zou worden met Hofplein en Coolsingel.

Zou de Maasboulevard 'het beeld van de arbeid' tonen aan het verkeer dat via deze entree de stad binnen komt, het 'Venster op de rivier' zou ook vanuit het stadscentrum de betekenis van Rotterdam als knooppunt in een internationaal transportnetwerk zichtbaar maken, met het uitzicht op de schepen van de Holland-Amerika Lijn (HAL) aan de Wilhelminapier: 'het grote raam waardoor men de rivier ervaart, de schepen van de thuisvloot kan zien, waar het leven en de bedrijvigheid realiteiten zijn, die Rotterdam representeren'.[52]

Het 'Venster op de rivier' zou niet alleen zicht bieden op de schepen van de thuisvloot, maar ook op een ensemble van de meest uiteenlopende havengebouwen. Op de deels verwoeste kaden van Wilhelminapier en Rijnhaven verrezen tussen de 19e-eeuwse pakhuizen nieuwe exponenten van Rotterdams modernisme: opdrachtgevers als de HAL en Latenstein bv, die al eerder blijk hadden gegeven aan te willen sluiten bij de Rotterdamse architectonische cultuur, lieten prachtige nieuwe gebouwencomplexen neerzetten. Zo ontstond rond de Rijnhaven een uit zeer diverse bouwwerken samengestelde skyline: voor de emigranten die van de Wilhelminapier vertrokken richting Amerika was dit een voorproefje van het beeld dat ze een week later bij aankomst in New York te zien zouden krijgen. Het 'Manhattan aan de Maas' bestond allang voordat de term uitgevonden werd.

TWEE DUALISMEN IN DE RELATIE TUSSEN STAD EN RIVIER

De nieuwe relatie tussen stad en rivier die men in deze wederopbouwperiode probeerde te realiseren was gebaseerd op twee dualismen.

Het ene dualisme betreft de positie van de haven in het stadsbeeld. Hiervan vormde J.Ph. Backx de personificatie. Aan de ene kant werd de echte, werkende haven tijdens de wederopbouw pas goed buiten de stad gesitueerd, met de aanleg van grote havengebieden als Botlek en later de Europoort, geheel zoals Backx al in 1929 bepleitte (zie pag. 338 en 339).Tegelijk werd gepoogd 'het beeld van den arbeid' en 'de schepen van de thuisvloot' met het stadsbeeld te verbinden, ten einde de betrokkenheid van de stedelijke bevolking met de ontwikkeling van de haven te versterken. Maar in feite werd een al bij voorbaat verloren wedstrijd gespeeld.

Worstelend met de tegenstrijdigheid tussen enerzijds de aanleg van de nieuwe waterkering en anderzijds de proclamatie van het 'Venster op de rivier', zal Van Traa wellicht gehoopt hebben dat het nog wel mee zou vallen met de 'schutting aan de rivier', waarvoor Kraayvanger al waarschuwde. Maar het viel helemaal niet mee, want tijdens de aanleg van de nieuwe Maasboulevard vond de watersnoodramp van 1953 plaats, waarna de nieuwe Deltawet tot stand kwam die een nieuwe 'deltahoogte' voor de hoofdwaterkeringen vereiste. In plaats van de aanvankelijke vier meter moest de Maasboulevard verhoogd worden tot 5,45 meter boven NAP. Het 'Venster' was nu toch wel hermetisch dichtgezet.

Tegelijk verdween ook 'het beeld van den arbeid' zelf uit het zicht. De scheepvaartactiviteiten waarop het 'Venster' zicht had moeten bieden, verdwenen naar de nieuwe havens in de Botlek en Europoort, buiten het blikveld van het stadscentrum. In 1971 vertrok de *Nieuw Amsterdam* voor de allerlaatste keer vanaf de Wilhelminapier naar New York.

Het tweede dualisme betreft de ligging van het stadscentrum zelf, en met name van de belangrijkste activiteiten en functies van het stadscentrum ten opzichte van de rivier. Voor de oorlog vormde het rivierfront van de Boompjes een aaneenschakeling van centrumfuncties: de Schiedamsedijk, die zowel zeemanskwartier als kern van het stedelijk uitgaansleven vormde; het Maasstation, met het komen en gaan van reizigers, en de Boompjes zelf, als het front van de waterstad waarbinnen een stedelijke en havengebonden bedrijvigheid met elkaar vermengd waren.

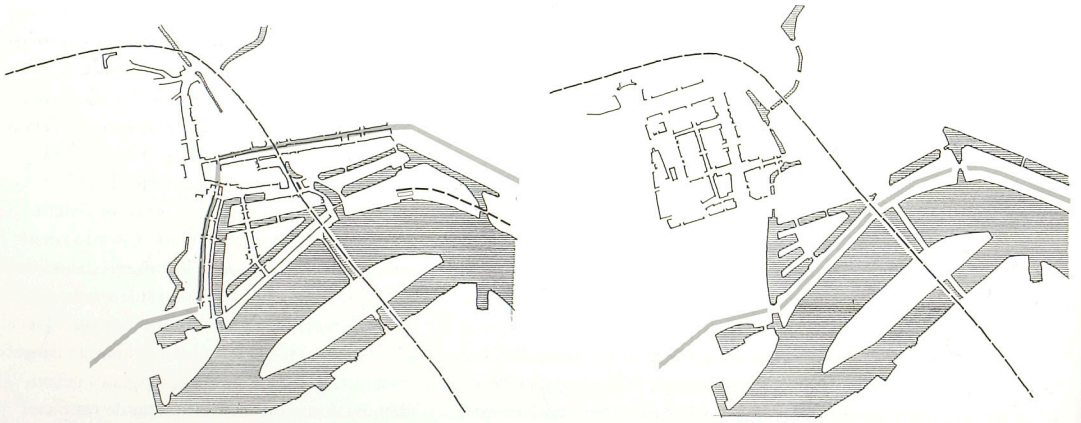
Wat van deze functionele oriëntatie van de stad op de rivier na het bombardement nog was overgebleven, werd tijdens de wederopbouw alsnog vernietigd: de bebouwing rond de Oude Haven, het enige complete stedebouwkundig ensemble dat de oorlog vrijwel ongeschonden was doorgekomen, werd gesloopt om plaats te maken voor het geplande verkeersplein dat de nieuwe oeververbinding op de Maasboulevard zou laten aansluiten.

Terwijl de rivieroever in de eerste plaats voor het autoverkeer geschikt werd gemaakt, verschoof het zwaartepunt van het stadscentrum in noordwestelijke richting: in het vooroorlogse Rotterdam werd de oude stads*driehoek* als centrum beschouwd; in het nieuwe Rotterdam werden de contouren van het stadscentrum gevormd door Blaak, Binnenrotte, Westersingel en Weena: het gebied dat later als 'centrum*ruit*' betiteld zou worden.

De nadruk op deze ruit had zeer praktische, strategische gronden: het bleek in eerste instantie allerminst vanzelfsprekend dat winkelbedrijven zich opnieuw in de kale woestenij van het centrum zouden willen vestigen. Tijdens en na de oorlog hadden de meeste winkelbedrijven een nieuwe vestigingsplaats gevonden in de noodwinkelcentra aan de rand van het kale stadshart. Vooralsnog draaiden deze provisorische centra zo succesvol, dat er vanuit de winkelbedrijven geen noodzaak werd gevoeld een pioniersrol te vervullen in het nieuwe stadscentrum. Voor de Dienst Stads-



De Rotterdamse binnenstad in 1955. Op de voorgrond de nog vrijwel onbebouwde waterstad. (Zie ook foto bovenaan pag. 342.)



De verschuiving van het stadscentrum: (links) de belangrijkste straten van het centrum voor 1940, en (rechts) de belangrijkste straten na 1950. De hoofdwaterkering (▬) is verplaatst naar de rivieroever.

ontwikkeling en Wederopbouw betekende dit dat een nieuw winkelcentrum alleen dan van de grond zou komen als het (a) zo compact was dat er snel een kritische massa zou ontstaan; (b) een aansluiting op bestaande winkelstraten in de 19e-eeuwse wijken mogelijk zou zijn; en (c) het betreffende gebied één aaneengesloten geheel zou vormen, niet doorsneden door fysieke barrières als waterbekkens of spoorviaduct. Het betreffende kwadrant voldeed aan die voorwaarden. In dit kwadrant kreeg de Coolsingel, nog sterker dan voor de oorlog, de betekenis van centrale stadsboulevard met aan weerszijden een belangrijk winkelgebied: de Hoogstraat aan de oostzijde en het nieuwe Lijnbaancomplex aan de westzijde. In 1950-1951 vestigden de eerste twee grootwinkelbedrijven zich op strategische hoekpunten van dit kwadrant: de warenhuizen Vroom & Dreesmann en Ter Meulen.[53]

Terwijl voor de herbouw van het winkelcentrum dus wel sprake was van een effectieve strategie, was van een dergelijke strategie veel minder sprake in het waterstadgebied. Weliswaar was het de intentie van het Basisplan het verdwenen stadsleven van de Schiedamsedijk en de waterstad weer terug te halen. Volgens het Basisplan moest de voormalige omgeving van de Schiedamsedijk en de Witte de Withstraat een 'zeemanskwartier' worden. In latere stukken en plantoelichtingen wordt gerept van 'Centre Maritime' en 'amusementskwartier'. Het beleid ten aanzien van dit gebied is echter voortdurend gekenmerkt door halfslachtigheid en meningsverschillen ten aanzien van de beheersbaarheid van de met het uitgaansleven gepaard gaande randverschijnselen als prostitutie. Stedebouwkundigen, politie en gemeentebestuur konden het hierover niet met elkaar eens worden. Enerzijds leek het gebied zeer geschikt als uitgaanswijk, zeker na de aanleg van de nieuwe verkeersdoorbraak West-Blaak, die een bufferfunctie zou vervullen tussen het nieuwe stadscentrum en het amusementskwartier, waar sprake zou moeten zijn van 'soepele toepassing van de zedelijkheidswetgeving'.[54]

Anderzijds zou met name de politie in de loop der jaren een voorkeur ontwikkelen voor de concentratie van de prostitutie en het bijbehorend uitgaansleven op het schiereiland Katendrecht, dat vooral na het verdwijnen van de oude Schiedamsedijk in 1940 een belangrijk uitgaans- en zeemanscentrum was geworden.[55]

Aldus werden aan de Witte de Withstraat wel enige bars en dancings gevestigd, maar langs de verlegde Schiedamsedijk tussen Coolsingel en rivier was geen spoor van uitgaansleven meer te bekennen.

Het gebied van de waterstad, met name het eiland tussen Scheepmakershaven en Wijnhaven, werd deels als 'binnenvaartcentrum' bestemd, deels met kantoren bebouwd. Het vervulde ook geen rol meer als verbinding tussen enerzijds het winkel- en uitgaansleven van Coolsingel, Hoogstraat en Lijnbaan en omgeving, en anderzijds de rivier. De ontwikkeling van nieuwe bouwprojecten aan de rivieroevers zelf werd bovendien bemoeilijkt door de dijkverhogingswerkzaamheden die er in de jaren vijftig en zestig plaatsvonden.

Het gehele gebied tussen de Blaak, als de zuidelijke 'mentale' grens van het nieuwe centrum, en de rivier, bleef meer een periferie van het centrum, op sommige plekken (zoals rondom de Oude Haven) zelfs een 'wasteland'.

De vernieuwde Schiedamsedijk, de Boompjes en de Maasboulevard kregen voornamelijk een betekenis als autoweg. Van een menging van verkeer met andere stedelijke functies was geen sprake meer. En zoals uit de benadering van het 'zeemanskwartier', de waterstad en de omgeving van de Oude Haven blijkt, was er ook geen duidelijke visie, laat staan een stedebouwkundige strategie om de relatie tussen stad en rivier een nieuwe concrete inhoud te geven.

Een en ander betekende ook dat het gebied van de Kop van Zuid steeds meer in een perifere positie kwam te liggen, zowel ten opzichte van de haven als ten opzichte van de stad. Het zwaartepunt van de haven verwijderde zich steeds meer van de stad in westelijke richting;





Rotterdam als dynamische havenstad, gefotografeerd door Cas Oorthuys, 1959.

de nieuwe verkeersinfrastructuur van de stad omzeilt de Kop van Zuid of duikt er onderdoor, zoals de metrolijn (en sinds kort ook de spoorlijn). Eind jaren zestig is de Kop van Zuid grotendeels een perifere enclave in de stad geworden, waar het Havenbedrijf de kaden niet meer onderhoudt en Gemeentewerken de straten niet meer plaveit.

DE MYTHE VAN DE HAVEN IN HET STADSBEELD

De nadruk op de betekenis van de aanwezigheid van de haven in het stadsbeeld was voor de oorlog al onderwerp van cultivering, maar kreeg na de oorlog het karakter van ware mythevorming. Met name de Kop van Zuid, als het meest nabij, tegenover het stadscentrum gelegen havengebied, vervulde een belangrijke rol in die cultivering en mythevorming.

Vanaf het eind van de 19e eeuw tot het eind van de jaren zestig van de 20e eeuw vormde dit gebied een bron van fascinatie en euforie, die tot uiting komt in een grote reeks picturale, literaire, fotografische en filmische impressies van het gebied: van de schilderijen en tekeningen van Paul Signac tot en met de foto's van Cas Oorthuys, van de beroemde film van Joris Ivens over de Hefbrug tot en met het boek van C.B. Vaandrager over hetzelfde onderwerp.

Niet alleen het gebied van de Kop van Zuid zelf, maar vooral de rivier en de rivieroeververbindingen spelen een belangrijke rol in die beeldvorming. De bruggen en veerponten bieden niet alleen zicht op de rivier als belangrijkste levensader van al die nieuwe dynamiek, maar ze representeren ook de verbinding tussen oude en nieuwe stad. Wie gefascineerd werd door het zicht vanaf de bruggen, kon zich volop identificeren met het idee dat Rotterdam het centrum van een wereld vol dynamiek, beweging en veranderlijkheid was. Dit beeld is terug te vinden in talloze schilderijen, foto's, films en literaire beschrijvingen, zoals in het boek *In de draaikolk* van A.M. de Jong, waarin beschreven wordt hoe Merijntje, een tienjarige jongen van een uit Brabant geëmigreerde arbeidersfamilie, op zaterdagavond met zijn ouders terugkeert van een bezoek aan de opwindende havenwereld van de Kop van Zuid: 'Maar bij de Maasbruggen werd hij weer



Gezicht vanaf de Euromast, gefotografeerd door Frits Rotgans, 1960.

klaarwakker. Want de bekoring van de toverachtige rivier was sterker dan alle vermoeienis en slaperigheid. Hij kwam nooit uitgekeken naar die duizenden lichtjes, aan weerszijden van de brug hangend in de lucht boven de zwarte, glansdoorvlamde wateren, de groene en rode en gele pinkoogjes van al die schepen, al die wonderlijke, zwervende huizen, waarop mensen woonden en voeren van de ene plaats naar de andere, al maar door... En dan ruiste het stromende water rond de pijlers en klukte en spatte en een sleepbootje hakkepofte onder hen door en ergens in de nacht loeide de zware, weemoedige stem van een zeeschip... En een verlichte trein reed donderend over de spoorbrug en floot gillend en hij zag de rosse gloed van het open gegooide vuur even laaien tegen de witte rookpluim... Daar werd hij even klaar wakker bij en wendde het hoofd van links naar rechts en wist niet, waar de grootste lichtpracht in de duisternis bloeide... [...] En Merijntje sliep al haast eer hij uitgekleed was en voelde zich bevoorrecht, dat hij zúlke dingen mocht beleven, terwijl de jongens op het dorp niet eens vermoeden konden, dat er zoiets bestond... de arme boerensuffers...'[56]

Eind jaren vijftig lijkt de cultivering van dit havengebied tot een hoogtepunt te zijn gekomen. Het fotoboek van Cas Oorthuys, *Rotterdam dynamische stad* uit 1959, is daarvan een belangrijke exponent. Het boek is een in neorealistische toonzetting gevat eerbetoon aan Rotterdam, door de stad te presenteren als een stad met een grote mate van verscheidenheid: de haven- en werkstad met het stadslandschap van havens en kranen naast de lichtstad met noviteiten als het Groothandelsgebouw met zijn lichtreclames en naast de groene tuinstad van de naoorlogse woonwijken. Deze fotografische beelden laten van de Kop van Zuid niet alleen een ruimtelijke typologie zien van watervlakten en ensembles van pakhuizen met kaden en straten, maar ook wordt zichtbaar en bijna hoorbaar en ruikbaar dat zware rookslierten, kolen- en graanstof, zweet en bloed, ratelende treinen en gillende stoomfluiten karakteristieke elementen waren van het gebied.

Het boek *Rotterdam dynamische stad* is in feite een laatste oprisping geweest van een positieve, romantiserende interpretatie van de betekenis van de haven voor de stad. Het brengt in beeld wat Van Traa voor ogen had met het 'Venster

op de rivier' en de Maasboulevard, die 'het beeld van den arbeid' tot onderdeel van het stadsbeeld wilde maken. Maar met het verdwijnen van dit beeld bleef alleen nog de leegte over.

In 1960 werd nog één keer een poging ondernomen stad en haven visueel met elkaar te verbinden: met de bouw van de Euromast, ter gelegenheid van de Floriade-manifestatie die dat jaar in Het Park plaatsvond. De Euromast werd gebouwd op het uiterste puntje van het grondgebied dat nog als stadscentrum beschouwd kon worden, het uiteinde van de groene wig van Witteveen, vlak naast het kruispunt van de twee belangrijkste autowegen dwars door de stad: de Tunneltraverse en de Westzeedijk. Vanuit de Euromast konden de nieuwe havens van Botlek en Europoort met de verrekijker worden bekeken: een uitkijkpost van de stad op de haven.

De Euromast symboliseert de poging om vanuit het stadscentrum reikhalzend, op het puntje van de tenen en turend naar de horizon, nog een glimp van de werkende haven op te vangen.

4 Na het modernisme: op zoek naar nieuwe grondslagen voor het ontwerp

Tot halverwege de jaren zestig wist men nog vol te houden dat het allemaal prima ging met de wederopbouw van het stadscentrum. In 1965 publiceerde R. Blijstra zijn monumentale lofzang op de wederopbouw, *Rotterdam, stad in beweging*, waarin hij concludeert dat 'de Rotterdamse binnenstad zoveel variatie zal kunnen bieden, dat iedereen er kan vinden wat hij zoekt'.[57] Nauwelijks drie jaar later wordt deze bewering openlijk in twijfel getrokken met het boek *De binnenstadsbeleving en Rotterdam* van R. Wentholt.[58] Behalve dat Wentholt een toenemende ontevredenheid onder de Rotterdamse burgerij signaleerde met de binnenstad, die onvoldoende beantwoordde aan de behoefte aan 'een levendige, gevarieerde, gezellige, prettige, intieme stad',[59] vreesde hij dat een en ander alleen maar erger zou worden als bestaande plannen voor verkeerstracés zouden worden doorgezet.[60] De sloop van de bebouwing rond de Oude Haven ten behoeve van de aanleg van het verkeersplein voor een nieuwe oeververbinding noemt Wentholt als voorbeeld voor zijn stelling 'Onvoorwaardelijke capitulatie voor de alles verslindende expansiviteit van de wegenbouw zonder meer is het laatste wat de stedebouw zich kan veroorloven'.[61]

Essentieel in het betoog van Wentholt was zijn kritiek op de wijze waarop in de wederopbouwplannen werd omgegaan met de restanten van de oude, vooroorlogse stad. Voor het eerst werd hardop gezegd, en dan nog wel in een publicatie die verspreid werd door het warenhuisconcern Vroom & Dreesmann, wat velen waarschijnlijk allang dachten.

Wentholt oefende felle kritiek uit op het eenzijdig modernisme van de wederopbouw en hield een pleidooi voor behoud van het bestaande vanwege 'een specifiek Rotterdamse reden', namelijk 'de belangrijke functie die het overgebleven oude is gaan vervullen in de visuele en psychische stadsbeleving'.[62]

Het pleidooi van Wentholt leidde niet onmiddellijk tot een ommekeer in het gemeentelijk beleid.

Rond 1970 verschenen nog twee plannen, het *Plan 2000+* en de *Structuurnota 1972*, die een extrapolatie voorstelden van het concept van groei en uiteenlegging van de stad waarop de stedebouwkundige ontwikkeling sinds de wederopbouwperiode was gebaseerd.

Het in 1969 door de diensten Stadsontwikkeling, Gemeentewerken en Havenbedrijf gepresenteerde plan *Plan 2000+* betrof de gehele delta van Zeeuwse en Zuid-Hollandse eilanden, waarbij een verdere ontwikkeling van de Rotterdamse haven in relatie tot die van Antwerpen en tot een open middengebied werd getoond. Zowel het stedelijk gebied als de industrialisatie van Rotterdam en Antwerpen zouden nog flink toenemen langs beide flanken van de delta, terwijl de Oosterschelde als kern van een gemeenschappelijk open middengebied zou overblijven (zie pag. 338).

Drie jaar later werd de *Structuurnota 1972* gepresenteerd, toegespitst op een ontwikkelingsmodel voor Rotterdam zelf. De ruimtelijke ontwikkeling werd voorgesteld langs een aantal radiale verkeerstracés en openbaar-vervoerslijnen, die vanuit het stadscentrum naar buiten leidden. De structuurnota bouwde hiermee voort op de al vergevorderde plannen voor de aanleg van nieuwe invalswegen vanuit het noorden (via de te dempen Rotte) en vanuit het zuiden (via de wijk Feijenoord over de nieuwe Willemsbrug) naar het stadscentrum. De realisatie van deze verkeerstracés zouden enorme kaalslagoperaties tot gevolg hebben gehad in de wijken Oude Noorden, Crooswijk, Rubroek en Feijenoord.

Vanaf de eerste wederopbouwplannen was in Rotterdam de toekomst van de oude, uit de 19e en begin 20e eeuw daterende woonwijken onderwerp van studies en discussies, die echter grotendeels zonder praktisch gevolg bleven. De visies van gemeentebestuur en ambtelijke diensten wisselden tussen 'sanering' (waarmee in het algemeen bedoeld werd totale sloop van deze wijken en vervanging door andere bestemmingen) en 'rehabilitatie' (waarmee in het algemeen bedoeld werd totale sloop van de wijken en vervanging door nieuwe woningbouw),[63] waarbij met de fysieke sanering ook een *sociale* sanering werd nagestreefd. De oude wijken werden beschouwd en behandeld als concentraties van onmaatschappelijkheid, een ongewenste smet op het blazoen van de moderne stedelijke gemeenschap.[64]

Terwijl de grote hoeveelheid plannen voor deze wijken in de jaren vijftig en zestig grotendeels onuitgevoerd bleven, was het voornaamste effect ervan dat zowel particuliere eigenaren als het openbaar bestuur vrijwel niets meer investeerden in deze wijken, die daardoor aan verwaarlozing ten prooi vielen.

Vanaf de tweede helft van de jaren zestig maakte de aanvankelijke vanzelfsprekendheid om deze wijken te slopen plaats voor een twijfel over en verzet tegen deze plannen. Het thema van de onmaatschappelijkheid was op de achtergrond geraakt en strijdbare wijkorganisaties die behoud en herstel van de woonkwaliteit van hun wijken eisten, werden een steeds belangrijker factor in de stedelijke politieke verhoudingen.

De *Structuurnota 1972* was de druppel die de emmer deed overlopen en niet alleen de aanzet vormde voor massale acties vanuit de oude wijken en een machtswisseling binnen het stadsbestuur, maar ook voor een periode waarin de stedebouwkundige dienst haar vooraanstande positie kwijt was.

STADSVERNIEUWING: HOOGTEPUNT VAN SOCIAAL-DEMOCRATISCHE CONSENSUS

In 1974 komt in Rotterdam een geheel vernieuwd, uit linkse partijen samengesteld, stadsbestuur aan het bewind, mogelijk gemaakt door een wisseling van de wacht binnen de sociaal-democratie.[65] Het nieuwe stadsbestuur ging werken op basis van een programma waarvan een nieuw beleid voor de stadsontwikkeling en volkshuisvesting de kern vormde, waarbij men zich radicaal afzette tegen de stedebouwkundige concepten van de wederopbouwperiode. Dit laatste vormde de belangrijkste gemeenschappelijke factor binnen het nieuwe stadsbestuur.

Het model van de uiteengelegde stad, met een stadscentrum exclusief bedoeld voor zakelijke dienstverlening, maakte plaats voor het concept van de compacte stad, waarin absolute voorrang werd gegeven aan de woonfunctie

van de stad, ook in het stadscentrum.[66] De grootste zorg van de nieuwe bestuurders betrof de verdwijning van de stad als de fysieke voorwaarde, broedplaats en generator van de moderne beschaving.[67] Van de stad als beschavingsfactor werden economische, culturele en sociale componenten onderscheiden. De overheersende interpretatie van het stadsbestuur na 1974 was, dat er te lang sprake was geweest van een eenzijdige nadruk op de economische component, ten koste van de culturele en sociale componenten. Deze beide componenten zouden in het nieuwe stadsontwikkelingsbeleid de grootste nadruk krijgen, ten koste van de tot dusver zo grote prioriteit voor de economische component. De economische component, c.q. de havensector, kreeg in de jaren zeventig het imago van een hinderlijk, overlast veroorzakend element, dat niet in de stad thuis hoorde.

Na een kwart eeuw plannen maken voor de sanering en ontmanteling van de oude wijken werd vanaf 1974 stadsvernieuwing tot 'politieke prioriteit nummer 1' uitgeroepen, en na een kwart eeuw nadruk op het stadscentrum als 'Central Business District', kreeg vanaf 1974 de woon- en uitgaansfunctie van de binnenstad de grootste nadruk.

Vanuit deze doelstelling werd een beleid ingezet dat gekarakteriseerd kan worden als een *reparatie van de stad*. De stad dreigde uiteen te vallen, er vielen gaten in, en wat nodig was, was een grootscheepse reparatiebeurt. Die reparatie betrof zowel een herstel van fysieke, bouwkundige en stedebouwkundige kenmerken van de stad, als de sociaal-culturele structuren.

De noodzakelijk geachte sociale vernieuwing en de culturele vernieuwing van de stad lagen echter niet als vanzelfsprekend in elkaars verlengde. Binnen de vernieuwde sociaaldemocratie bestond een stroming die de nadruk legde op de sociale vernieuwing, terwijl anderen de culturele vernieuwing voorop stelden. Dit onderscheid werd opgelost door middel van een territoriumverdeling in de stad: het stadscentrum werd het territorium van de culturele vernieuwing, terwijl in de 19e-eeuwse wijken het accent op de sociale vernieuwing kwam te liggen.

Voor de uitvoering van het stadsvernieuwingsbeleid verkeerde de gemeente in een relatief comfortabele situatie. In politiek opzicht heerste een grote mate van consensus over dit beleid: dankzij de numerieke meerderheid van linkse partijen in de raad, de terugkeer van de sociaal-democratie in de landelijke regering en een actieve basis van wijkorganisaties bestond er een ongekend breed politiek en maatschappelijk draagvlak voor het beleid. In financieel opzicht kon Rotterdam zich verheugen in de opbrengsten van het Gemeentelijk Havenbedrijf, die voor een deel aangewend werden voor het noodzakelijke aankoopbeleid in de stadsvernieuwingswijken. Ook wat betreft het opdrachtgeverschap was er sprake van een grote mate van consensus tussen het gemeentebestuur en de feitelijke opdrachtgevers in de stadsvernieuwingswijken, de woningbouwcorporaties. Op het gebied van de stedelijke politiek kunnen de jaren zeventig ongetwijfeld het hoogtepunt van de naoorlogse sociaal-democratische consensus genoemd worden.

Deze politiek-maatschappelijke consensus ging echter niet gepaard met nieuwe stedebouwkundige concepten. Hoewel het pleidooi van Wentholt voor een 'integratie van oud en nieuw' een adagium werd voor de nieuwe stadspolitiek na 1974, was er geen consensus ten aanzien van de vraag *hoe* die integratie vormgegeven zou moeten worden. Terwijl het gedaan was met de dominante positie van de functionalistische stedebouw, was er niet een duidelijk alternatief voor in de plaats gekomen. In de tweede helft van de jaren zeventig is een compleet spectrum van verschillende posities en opvattingen naar boven gekomen over het ideale stadsbeeld. Deze posities en opvattingen konden wel in beleidsnota's worden vertaald, maar niet in nieuwe stedebouwkundige concepten.

Drie thema's bepaalden in de jaren zeventig en begin jaren tachtig het stadspolitieke

debat in Rotterdam: het ideaal van de cultureel vitale stad, het ideaal van de sociaal evenwichtige stad en het ideaal van de economisch vitale stad.

Het ideaal van de cultureel vitale stad

Het reparatiebeleid werd in alle opzichten gekenmerkt door een reactie op het modernisme van de wederopbouwperiode, en met name op de verloren gegane relatie tussen stadscentrum en rivier. 'De rivier teruggeven aan de stad' was het parool van de nieuwe wethouder Ruimtelijke Ordening, H. Mentink, die de verantwoordelijkheid voor de vernieuwing van het stadscentrum kreeg en zich met name profileerde door de nieuwe kantoortoren van de Shell aan het Hofplein te betitelen als 'de laatste erectie van het grootkapitaal'. Dergelijke erecties zouden elders in de binnenstad, en zeker bij de rivier, uit den boze zijn.

In eerste instantie werden twee projecten ontwikkeld die dit streven vertegenwoordigden, en die tevens een radicale breuk vormden met de voormalige voorrang voor autoverkeer en kantorenbouw: het Leuvehaven-project en het Oude Haven-project. Het eerste betrof een woningbouwcomplex op de landtongen in de Leuvehaven, op de plek waarvoor in 1973 nog een principe-overeenkomst was gesloten tussen gemeente en pensioenfondsen over de bouw van een Wereldhandelscentrum. Het nieuwe woningbouwcomplex maakte onderdeel uit van het project 'Waterverband', dat de architect J. Hoogstad samen met de Dienst Stadsontwikkeling had ontworpen, en dat via de laatste restanten open water in de binnenstad een wandelroute naar de rivier moest vormen.

Het nieuwe Leuvehaven-project vormde een van de meest manifeste voorbeelden van het nieuwe beleid, dat kantorenontwikkeling in het centrum afremde en woningbouw en culturele vernieuwing stimuleerde.

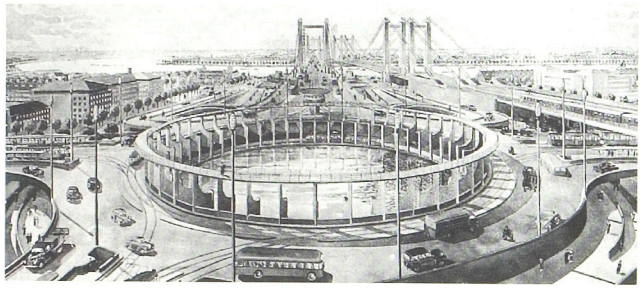
Maar nog spectaculairder zou het nieuwe bouwproject rond de Oude Haven worden. De Oude Haven had een martelaarsrol gekregen in de kritiek op het modernisme van de wederopbouw: als laatste restant van het oude stadscentrum was het in de jaren zestig alsnog gesloopt om plaats te maken voor het nieuwe verkeerstracé dat vanuit Rotterdam-Zuid naar het stadscentrum zou leiden.

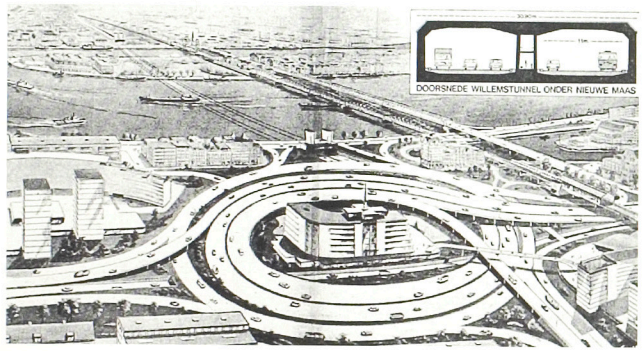
De nieuwe brugverbinding zelf kon inmiddels niet meer door het nieuwe gemeentebestuur geannuleerd worden, maar wel het doorgaande tracé en het geplande verkeersplein op de plek van de Oude Haven. Het resultaat was dat in 1980 een nieuwe Willemsbrug gereedkwam, met een aanpassing van de aansluitingen van de brug op het bestaande verkeersnet, waardoor deze oeververbinding een lunaparkachtig stelsel van bochten, slingers en hellingen is geworden.

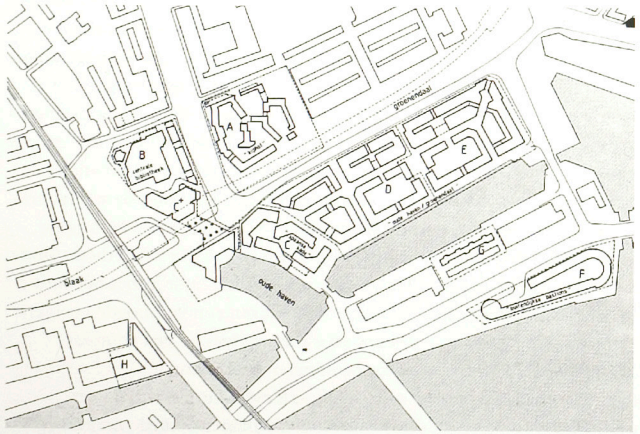
Met het annuleren van het verkeersplein kon de wederopbouw van de Oude Haven het demonstratiemodel worden van wat het gemeentebestuur voor ogen stond met de compacte stad. Het bouwproject demonstreerde het *herstel* van de stad: herstel van de woonfunctie in het stadscentrum, met een menging van alle sociale categorieën, het herstel van de uitgaansfunctie van het centrum, met een diversiteit aan horecagelegenheden, en het herstel van historische, vooroorlogse beelden en functies, met de aanwijzing van deze haven tot ligplaats van historische zeilschepen.

Een nieuw onderkomen voor een belangrijke stedelijke functie als de Centrale Bibliotheek werd vlakbij de Oude Haven gebouwd, naast de Gedempte Binnenrotte waar de weekmarkten plaatsvonden. De nieuwe aaneenrijging van stedelijke functies markt-bibliotheek-Oude Haven werd benadrukt door in het ontwerp voor de Oude Haven een verhoogde voetgangerspassage met winkels en een complex 'kubuswoningen' op te nemen.

Het Oude Haven-project is ook een demonstratie van de hernieuwde nadruk op een harmonisch stadsbeeld, met name op de architectonische verschijningsvorm. Het gemeentebestuur had zich een grotere greep op het eindbeeld verschaft door zelf de architectenkeuze te bepalen (Piet Blom) en direct







Drie van de vele plannen voor de Oude Haven.
Boven: Ontwerp verkeersrotonde en brug, ir. Emmen, 1941.
Midden: Rotonde Willemstunnel, 1964.
Onder: Stedebouwkundige situatie Oude Haven en Groenendaal, 1981.

met de architect te onderhandelen. Het resultaat is grote aandacht voor de samenhang van de verschillende onderdelen van het gehele ensemble, en samenhang tussen de architectuur van de bebouwing en de inrichting van het openbaar gebied.

Voor de Boompjes, de belangrijkste verbinding tussen Oude Haven en Leuvehaven, werden eveneens plannen ontwikkeld voor de realisatie van een aantal woongebouwen, die tevens een nieuw rivierfront moesten vormgeven.

Hoewel er wel naar gestreefd is de nieuwe projecten voor Oude Haven en Leuvehaven op te nemen in grotere verbanden, bleven het toch vooral incidenten in een groter geheel. De grotere greep op het stadsbeeld, waarnaar het gemeentebestuur streefde, betrof vooral het schaalniveau van het incidenteel stedebouwkundig ensemble. De 'verbanden' waarin beide projecten een rol geacht werden te spelen, waren vooral voetgangersroutes en deze functioneerden als zodanig nauwelijks. Ze vormden in ruimtelijk noch functioneel opzicht krachtige structuren in de stad.

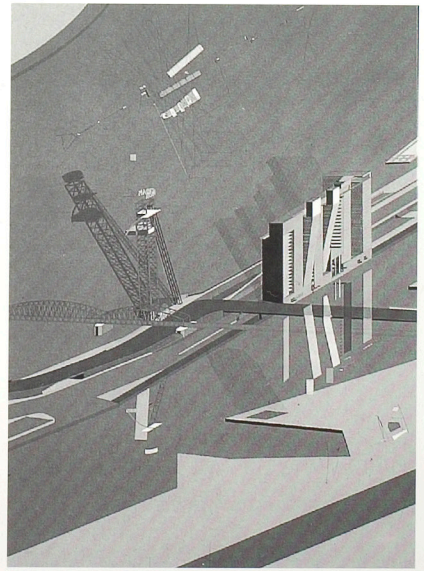
Er was bovendien geen brede consensus ten aanzien van het nieuwe beleid om eventueel ongewenste ontwikkelingen te stoppen. Dat kwam duidelijk naar voren bij wat de apotheose van het nieuwe rivierfront had moeten worden: op de plek waar de Boompjes en de Oude Haven bij elkaar komen, bij de aanlanding van de oude Willemsbrug. Op deze historisch beladen plek was een nieuwe impuls gepland voor het vernieuwde stadsbeeld, in de vorm van een multifunctioneel en transparant gebouw naar ontwerp van Rem Koolhaas, gecombineerd met een verticaal geplaatst segment van de gesloopte oude Willemsbrug.

In plaats daarvan verscheen op deze plek het nieuwe kantoorgebouw van NedLloyd, de grootste scheepvaartmaatschappij van Nederland en een der grootste ter wereld. De NedLloyd-directie had het stadsbestuur onder druk gezet om deze locatie af te staan ten behoeve van haar nieuwe hoofdkantoor. Dit gebouw, ontworpen door W. Quist, werd een monoliete

De Oude Haven in 1990, gezien vanuit het zuiden.



De Boompjes volgens OMA: voorstel voor twee gebouwen aan de Boompjes. Ontwerp OMA (Rem Koolhaas, Kees Christiaanse), 1981.



wand van honderd bij honderd meter, en met een dermate grove overschrijding van rooilijnen dat het maaiveld ter plaatse niet anders ingericht kon worden dan met minimale trottoirs en meanderende fietspaden.[68]

Hiermee was duidelijk geworden dat een eenzijdige nadruk op culturele vernieuwing van de binnenstad, die werd vormgegeven door van incident naar incident te hobbelen, zijn langste leven inmiddels alweer had gehad.

Het ideaal van de sociaal evenwichtige stad

In de 19e-eeuwse wijken rondom het stadscentrum richtte het beleid van het gemeentebestuur zich op het tegengaan van een 'eenzijdige bevolkingssamenstelling' in de stad, het uiteenvallen van traditionele buurtgemeenschappen en aanpassingsproblemen met nieuwe stadsbewoners. Deze thema's vormden de kern van beleidsnota's van het gemeentebestuur en vrij-

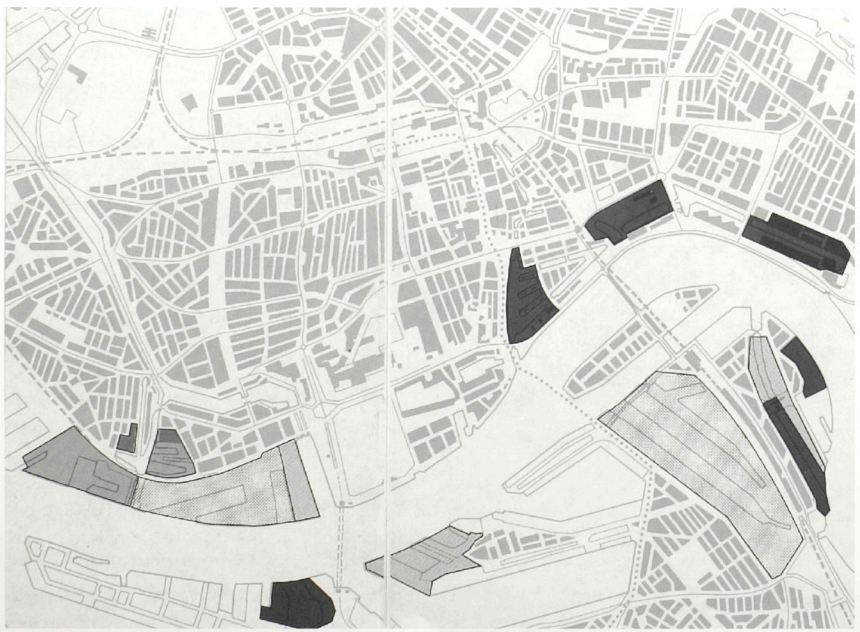
wel alle beleidsplannen voor de stadsvernieuwingsgebieden in de jaren zeventig.[69] De wijze waarop deze doelen werden gerealiseerd, verschilde echter van wijk tot wijk en werd voor een groot deel overgelaten aan de inzichten van afzonderlijke wijkorganisaties, betrokken ontwerpers en woningbouwcorporaties.

Het leidde in eerste instantie tot een sterke 'introversie' van de afzonderlijke stadswijken en tot een ontbreken van enige ruimtelijke en functionele samenhang op het niveau van de stad als geheel.[70]

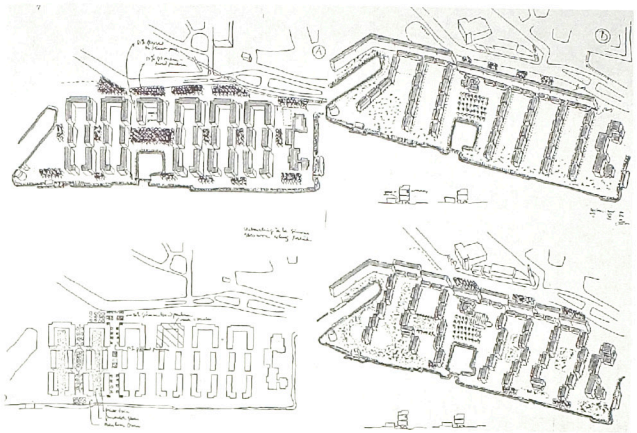
Terwijl in het nieuwe beleid voor het stadscentrum de 17e-eeuwse waterstad een belangrijke ontwikkelingslocatie vormde, vormden de 19e-eeuwse havengebieden voor het stadsvernieuwingsbeleid een deus ex machina. De 19e-eeuwse havengebieden grensden aan de stadsvernieuwingswijken en kregen in de eerste plaats de functie om de desintegratie van de stadsvernieuwingswijken tegen te gaan en het woningverlies in de stadsvernieuwing als gevolg van sloop en woningsamenvoeging te compenseren. Ook hier gold dat het economisch beleid naar de achtergrond werd geschoven.

Deze claim op havengebieden als woningbouwlocaties was opmerkelijk voor een stad waar van oudsher de groei van de haven en het zakenleven het primaat in de stedelijke politiek bepaalden. Naast het inzetten van de winsten van het Gemeentelijk Havenbedrijf voor de stadsvernieuwing, vormde de claim van het gemeentebestuur op de haventerreinen ten behoeve van woningbouw een tweede aantasting van de hegemonie van de haveneconomie in het gemeentelijk beleid.[71]

Een directe relatie van de herstructurering van de oude havengebieden met het stadsvernieuwingsproces was vooral op de Linker Maasoever aan de orde.[72] In totaal werden deze oude havens op de Linker Maasoever geschikt geacht voor ruim 7500 woningen. Het grootste deel hiervan, 5000 woningen, zou op de Kop van Zuid, op de haven- en rangeerterreinen van de Binnen- en Spoorweghaven en de Wilhelminapier gerealiseerd kunnen worden.



Voormalige havengebieden die voor woningbouw in aanmerking komen volgens de nota Herstructurering Oude Havens en het Structuurplan Rotterdam Binnen de Ruit, 1977.



Ontwerpstudies voor een Gedetailleerd Stedebouwkundig Plan (GESP) voor woningbouw op het gebied Delfshaven-Buitendijks. Gijs Snoek in samenwerking met Carel Weeber, 1980.

Begin jaren tachtig werden plannen gerealiseerd voor de kleinere havengebieden in Feijenoord, Katendrecht en Charlois. Het grote voordeel van deze locaties was dat ze relatief klein waren en direct aangesloten konden worden op de stedebouwkundige structuur van het bestaande woongebied in die wijken – zeker wat betreft de Katendrechtse havens en de havens in Feijenoord.

De grotere greep op de architectonische verschijningsvorm van het stedebouwkundig ensemble die in de Oude Haven was toegepast, werd ook wenselijk geacht voor de stedebouwkundige projecten in de stadsvernieuwingswijken. Voor deze wijken werd verordonneerd dat voor grote bouwlocaties een zogenaamd Gedetailleerd Stedebouwkundig Plan (GESP) gemaakt zou worden, waarin vooral de verschijningsvorm van de bebouwing nauwkeurig geregeld werd via tekeningen van axonometrische projecties van de plannen.[73]

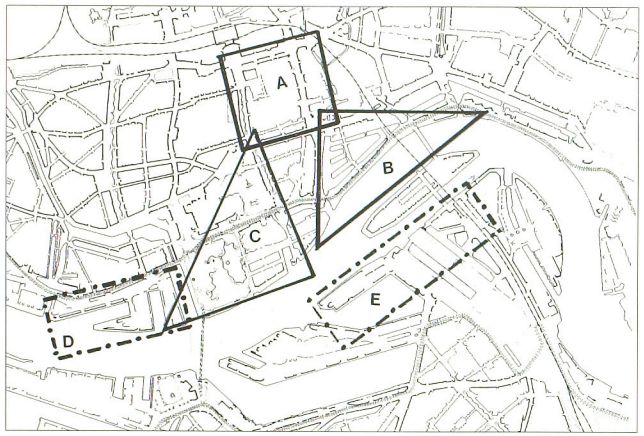
Voor de stedebouwkundige plannen voor diverse oude havenlocaties, zoals Delfshaven-buitendijks en de Dokhaven op de Linker Maasoever, is deze GESP- procedure in 1980 toegepast.

De eerste generatie woningbouwplannen op de oude havengebieden waren reproducties uit het repertoire van bestaande woningbouwtypologieën in de stad. Zo waren de typologie en het verkavelingsmodel van het 'Simonsterrein' in Feijenoord afgeleid van suburbane uitbreidingen in diezelfde periode, terwijl voor Delfshaven-buitendijks een van de eerste woningbouwprojecten van de wederopbouw, de Warande, model stond. Deze willekeurige inzet van verkavelingsmodellen werd gaandeweg steeds meer bekritiseerd als een uiting van het ontbreken van een heldere en samenhangende stedebouwkundige grondslag voor de transformatie van de oude havengebieden.

Het ideaal van de economisch vitale stad: oude havens als hoogwaardige vestigingsmilieus

Hoewel ook in de jaren tachtig nog lange tijd sprake zou zijn van een dominantie van de sociaal-democratische consensus, werden al snel de eerste barsten in deze consensus zichtbaar. In het formele politieke en publieke debat mochten dan lange tijd de sociale en culturele vertogen de boventoon hebben gevoerd, het ontbreken van duidelijk stedebouwkundige concepten begon zich langzamerhand te wreken. Op de burelen van het Gemeentelijk Havenbedrijf, de Erasmus Universiteit, de Scheepvaartvereniging Zuid – en in de jaren tachtig langzamerhand ook binnen de Dienst Ruimtelijke Ordening en Stadsvernieuwing – werd de noodzaak gevoeld van nieuwe concepten voor de gewenste economische en ruimtelijke ontwikkeling van de stad.

Deze noodzaak drong steeds meer op de voorgrond naarmate twee zaken zich duidelijk aan de stad openbaarden. Het duidelijkst was het snelle verlies van arbeidsplaatsen vanaf eind jaren zeventig, met als gevolg een snelle toename van de werkloosheid.[74] Minder zichtbaar maar even alarmerend was de ontwikkeling van de economische netwerken op wereldschaal, die deden vrezen dat Rotterdam haar leidende positie als doorvoerhaven zou gaan verliezen als er geen drastische maatregelen ten aanzien



De deelgebieden van het Rotterdamse stadscentrum volgens het Binnenstadsplan 1985: (a) de centrumruit of city-quadrant, (b) de waterstad en (c) de parkendriehoek. Daarnaast de twee potentiële uitbreidingsgebieden van het stadscentrum: (d) Mullerpier en Schiehavengebied en (e) de Kop van Zuid.

van de vernieuwing van de haveninfrastructuur en van het stedelijk economisch klimaat in het algemeen genomen zouden worden.

Tot dusver was Rotterdam vooral een doorvoerhaven, een overslagpunt op een enkelvoudige transportlijn naar het Duitse industriegebied en vice versa. Vanuit het Gemeentelijk Havenbedrijf werd vanaf begin jaren tachtig gepleit voor het ombouwen van de haven tot *mainport* van Europa: de plaats waar Europa verknoopt is met de intercontinentale transportnetwerken, en van waaruit de distributie van goederen over geheel Europa georganiseerd zou moeten worden.[75]

Er ontstond een pleidooi voor een omschakeling van de haven 'van grootschalige overslag naar logistieke conceptie', hetgeen betekent dat de havenstad omgevormd moest worden 'van werkstad naar logistiek knooppunt'.[76]

Deze omvorming zou een economische *revitalisering* op velerlei terrein vereisen. Niet alleen de directe havenbedrijvigheid zelf zou moeten beschikken over een geavanceerd informatiesysteem waarmee goederenstromen over de hele wereld getraceerd kunnen worden, maar de gehele stad als zodanig zou omgevormd moeten worden tot een aantrekkelijke vestigingsplaats voor geavanceerde ondernemingen op het gebied van handel, transport en distributie. In dit laatste aspect zit de belangrijkste boodschap aan de stad: het beleid ten aanzien van de gehele dienstverlenende sector, het onderwijs en de wetenschap, het midden- en kleinbedrijf, het werkgelegenheidsbeleid en, last but not least, het vestigingsbeleid ten aanzien van mensen en bedrijven zou in het kader van deze nieuwe doelstelling herzien moeten worden.

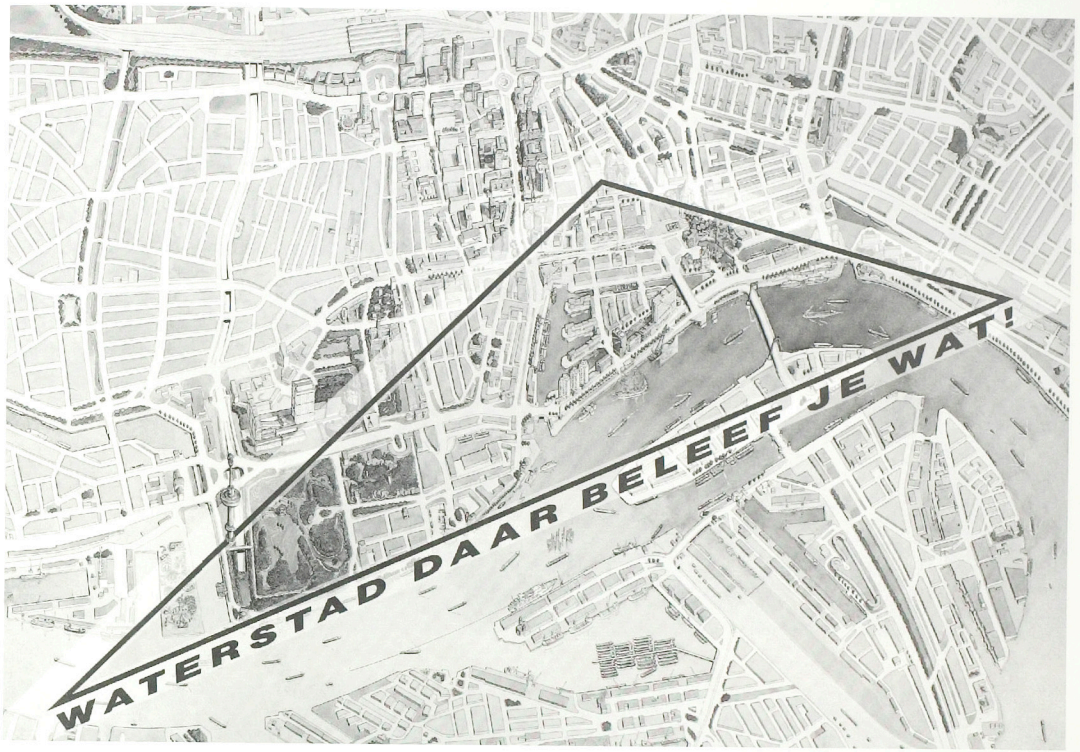
Deze gedachte werd met name uitgedragen door een groep die opereerde onder de naam 'Rotterdam Morgen' en samengesteld was uit mensen afkomstig van de Erasmus Universiteit, het daarmee gelieerde Nederlands Economisch Instituut en de Kamer van Koophandel.[77]

Een nieuwe coalitie tussen cultureel en economisch beleid

Terwijl vanuit het economisch vertoog de noodzaak van een versterking van culturele functies was 'ontdekt', waren tevens naar aanleiding van de NedLloyd-affaire de beperkingen van een gemeentelijk beleid duidelijk geworden dat louter op culturele vernieuwing gericht was en op incidentele ingrepen gebaseerd. Het economisch en het cultureel vertoog hadden elkaar nodig, met als gevolg dat er een gezamenlijk streven ontstond naar een herstel van een ruimtelijke relatie tussen stad en haven. Vooralsnog leidde dit streven alleen tot grotere aandacht voor de voltooiing van de binnenstad. Pas later zou ook de haven zelf in beeld komen.

In 1985 werd, voor het eerst sinds het Basisplan voor de Herbouw van de Binnenstad uit 1946, weer een nieuw integraal plan voor de gehele binnenstad gepresenteerd.[78] In dit Binnenstadsplan werd een aanzet gegeven om de verschillende stedebouwkundige incidenten van de jaren 1975-1985 van een integraal kader te voorzien, waarbij twee belangrijke concepten van het vooroorlogse Rotterdam gerehabiliteerd werden.

Ten eerste werd de waterstad volgens het Binnenstadsplan voorzien van 'een totaal nieuwe functie: uitbreidingsgebied van de binnenstad. Naast veel woningen en kantoren krijgt de



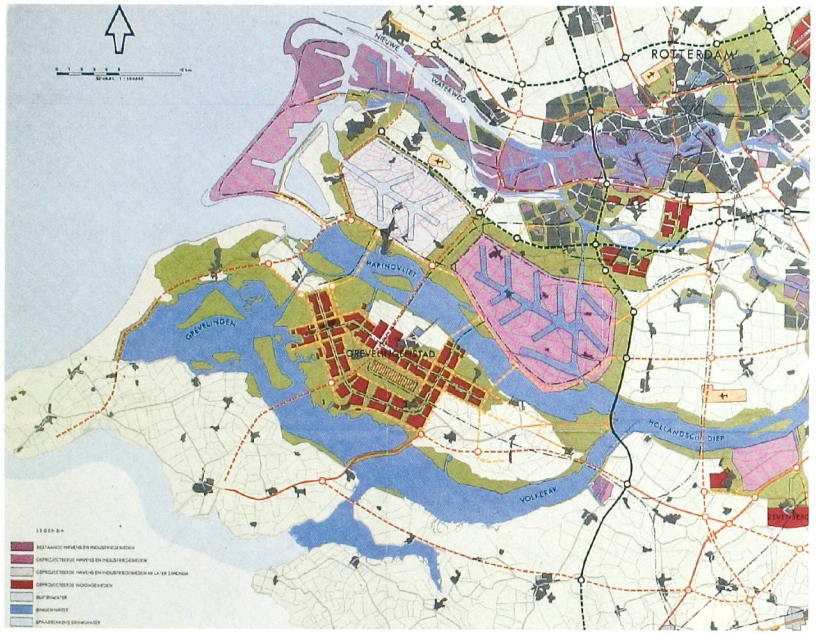
De Waterstad. Promotietekening van het projectbureau Waterstad, 1986.

Waterstad een belangrijke recreatieve functie'.[79]

Ten tweede werd het concept van de groene wig van Witteveen nieuw leven ingeblazen als 'parkendriehoek', waar culturele functies (musea) en een samenhangende parkenstructuur de nadruk zouden krijgen. Een derde belangrijk ontwikkelingsgebied bevond zich direct naast de waterstad: het tracé van het spoorviaduct, dat door de aanleg van een spoortunnel geheel vrij zou komen. Aan 'uitbreidingsgebied voor de binnenstad' leek voorlopig geen gebrek te zijn.

Met name het Waterstad-concept bleek een goede grond voor een nieuwe samenwerking tussen gemeente en zakelijke elite, in de hoedanigheid van de groep Rotterdam Morgen. Het beeld dat Rotterdam Morgen voor ogen stond was dat van de vernieuwde Inner Harbor in Baltimore, met welke stad de gemeente Rotterdam op voorspraak van Rotterdam Morgen een zusterstadrelatie aan was gegaan.[80] Baltimore werd vooral interessant geacht vanwege de betekenis die culturele en toeristische voorzieningen daar hebben voor de lokale economie en de werkgelegenheid.

Het plan Waterstad dat de gemeente in samenwerking met Rotterdam Morgen in 1986 presenteerde, was een eerste poging om de inspiratie uit Baltimore om te zetten in een nieuw beleid, en bouwde voort op de ontwikkeling van de Oude Haven. Het Waterstadproject voorzag in een verdere versterking van de woonfunctie van het gehele gebied van de 17e-eeuwse waterstad, gecombineerd met een uitbreiding van museale functies en diverse toeristische en recreatieve voorzieningen, en een

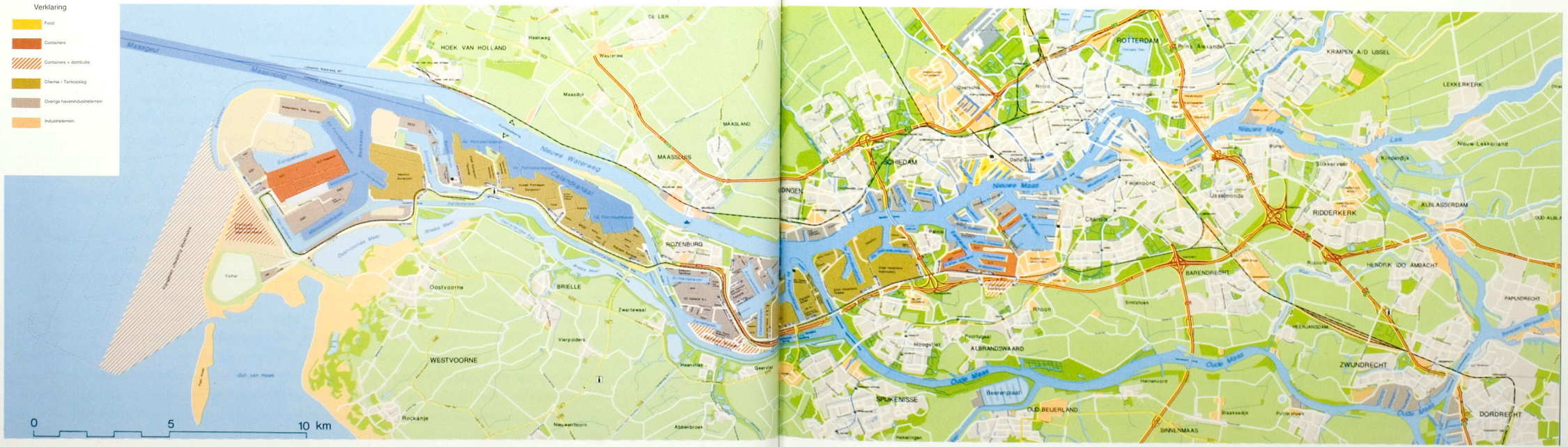


Plan 2000+.

De Botlek, het eerste na-oorlogse havencomplex. Op de achtergrond, linksboven, de binnenstad van Rotterdam. Situatie 1990.



Plattegrond van de haven van Rotterdam, situatie 1996.



transformatie van het stadsbeeld met de realisatie van een aantal hoge woon- en kantoorgebouwen aan de Boompjes.

Maar terwijl de Leuvehaven en Oude Haven nog als stukjes ideaalstad gerealiseerd konden worden vanwege de 'tabula rasa'-situatie die op deze locatie was ontstaan, was de waterstad zelf grotendeels al bebouwd. Het realiseren van het doel om van de waterstad 'uitbreidingsgebied van de binnenstad' te maken, zou een ingrijpende transformatie van het reeds bebouwde gebied noodzakelijk maken.

Alleen de randen van het plangebied konden snel tot ontwikkeling worden gebracht, aangezien hier sprake was van sinds de wederopbouwperiode braakliggende gronden. Aan de Schiedamsedijk verrezen een nieuw Maritiem Museum, een Imaxtheater en een hotel, terwijl een zondagsmarkt op de Schiedamsedijk de 'verovering' van dit gebied door het publiek moest bevorderen.

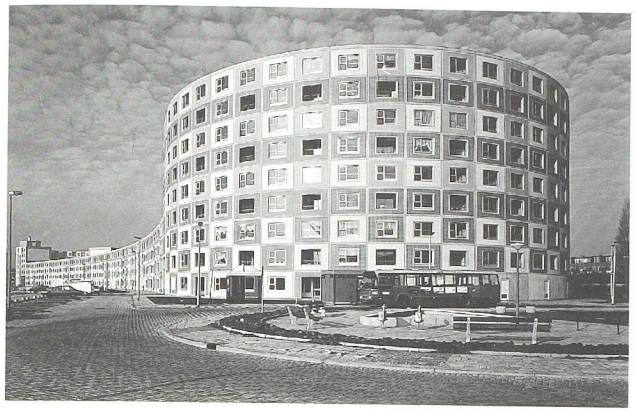
Het herstel van de relatie tussen binnenstad en rivier kreeg daarmee voetje voor voetje vorm, maar had nog steeds onvoldoende massa om werkelijk als een voortzetting van de Coolsingel naar de rivier beschouwd te kunnen worden.

Voor de realisatie van het ideale stadsbeeld van de economisch vitale stad was kennelijk meer nodig dan plannen en een locatie. Zowel bij de groep Rotterdam Morgen als bij het stadsbestuur groeide de overtuiging dat voor de creatie van het nieuwe stadsbeeld twee voorwaarden nodig waren: een locatie die vanuit een 'tabula rasa'-situatie kon worden ontwikkeld, en een strakke stedebouwkundige regie. De belangstelling voor twee oude havengebieden direct bij het centrum werd hierdoor groter: de zgn. Mullerpier aan de westzijde van het stadscentrum en de Kop van Zuid aan de overzijde van de rivier. Hiermee was het aloude dilemma van de richting van de groei van het stadscentrum weer aan de orde: moest de nieuwe ontwikkeling aan de westzijde worden geprojecteerd, voortbouwend op de erfenis van De Jongh's monumentale singels en lanen in dit stadsdeel, en op de erfenis van Witteveen's groene wig en tunneltraverse, of moest de nadruk toch op de overzijde van de rivier komen te liggen, de draad oppakkend van Rose's concepten voor uitbreiding van de waterstad en van Van Traa's 'Venster op de rivier'?

HET PROFESSIONELE DEBAT: OP ZOEK NAAR NIEUWE CONCEPTEN VOOR RUIMTELIJKE SAMENHANG

Naast de culturele, sociale en economische motieven die het stedelijke politieke debat beheersten, werd in de kringen van stedebouwkundigen en architecten gepoogd weer zelfstandig een positie te bepalen en nieuwe grondslagen voor de stedebouwkundige planvorming te ontwikkelen. De professie krabbelde weer overeind. Hierin speelde met name de Rotterdamse Kunststichting (RKS) een belangrijke voortrekkersrol. De RKS, opgericht in de eerste wederopbouwjaren om het culturele leven in Rotterdam van impulsen te voorzien, besloot in het 'keerpunt-jaar' 1974 een aparte sectie voor de architectuur op te richten. Deze organiseerde in de periode 1979-1982 een reeks activiteiten onder de noemer 'Architecture International Rotterdam' (AIR); de opzet hiervan was om met het vakinhoudelijk debat in Nederland aansluiting te verkrijgen bij de actuele theorievorming in Europa, waarin tijdens de jaren zeventig vanuit Nederland met name Italiaanse architecten en architectuurhistorici als toonaangevend werden beschouwd. Een aantal van hen, Francesco Dal Co, Giorgio Grassi, Aldo Rossi, figureerde als centrale kern van de AIR-activiteiten.[81]

AIR werd uiteindelijk toegespitst op een meervoudige opdracht aan vier buitenlandse ontwerpers (Josef Paul Kleihues, Aldo Rossi, Oswald Mathias Ungers en Derek Walker) voor een stedebouwkundig ontwerp voor de Kop van Zuid: een schitterend laboratorium om nieuwe ontwerpconcepten en ontwerpstrategieën uit te proberen. De twee belangrijkste initiatiefnemers van AIR, Carel Weeber en Jacques Nycolaas,[82] hadden zelf al een voorschot genomen met het initiatief voor de 'Peperklip'. Weeber's ontwerp voor dit sociale-woningbouwcomplex was een provocatie van de heersende stadsvernieuwingsconcepten in die periode. De vormgeving en schaal verwijzen naar de havens en scheepvaart en benadrukken als zodanig de zelfstandige status van het buitendijkse havengebied in plaats van aansluiting te zoeken bij de morfologie van het aangrenzende Feijenoord. Het project is een eerste signaal dat binnen de vakwereld gezocht wordt naar nieuwe experimenten, naar een eigen inbreng van de stedebouwkunde die minder afhankelijk is van de gangbare procedures en concepten van de stadsvernieuwingsorganisatie.



De Peperklip, het eerste woningbouwcomplex in het havengebied van de Kop van Zuid. Architect Carel Weeber, 1981.

Ook de AIR-manifestatie was uitdrukkelijk bedoeld als een *interventie* in de door stadsvernieuwingsprocedures overheerste stedebouwkundige en architectonische praktijk in Rotterdam,[83] waarbij de RKS zelf overigens geen preoccupaties wilde uitspreken met deze of gene optie ten aanzien van het stadsbeeld.[84]

Weeber zelf had zich al eerder laten kennen als een pleitbezorger van een heldere taakverdeling tussen architectuur en stedebouw: in plaats van het stedebouwkundig werk te concentreren op het bepalen van de mate van pluriformiteit van de bebouwing, propageerde hij dat de stedebouwkunde zich zou moeten richten op het definiëren van de openbare ruimte.[85]

Toch kwam in de AIR-manifestatie de nadruk wel degelijk te liggen op stedebouwkundige plannen waarin het *beeld* van de stad, in de vorm van een specifieke architectonische verschijningsvorm van de bebouwing, de nadruk kreeg. Het kwam er vooralsnog niet van de vormgeving van de openbare ruimte als zelfstandige opgave te formuleren.[86]

Het resultaat van de AIR-manifestatie was dat er een scala van opvattingen en benaderingen ten aanzien van het ontwerp van de stad werd gemobiliseerd, waarbij verschillende opvattingen naar voren kwamen ten aanzien van de relatie tussen stedebouw en architectuur, en tussen historie en ontwerp. Bij de relatie tussen architectuur en stedebouw gaat het om de vraag in hoeverre stedebouwkundige plannen richtinggevend moeten zijn ten aanzien van de architectonische verschijningsvorm van de bebouwing; bij de relatie tussen historie en ontwerp gaat het om de vraag in hoeverre historisch onderzoek en historische gegevens een productieve rol kunnen spelen in het stedebouwkundig ontwerp.

Stadsvormonderzoek: naar een herstel van een eenheid van structuur en vorm

Een belangrijke impuls in het debat over de relatie tussen historie en ontwerp was afkomstig vanuit de Faculteit Bouwkunde van de TU Delft. Hierin speelde met name Rein Geurtsen een belangrijke rol, die het stadsvorm-onderzoek en het stadsontwerp aan de afdeling Bouwkunde introduceerde en vanaf eind jaren zeventig samen met studenten een groot aantal studies op dat terrein zou verrichten.[87]

De 'ontdekking' van de geschiedenisopvattingen van de Franse Annales-school van Fernand Braudel, en van reeds langer ontwikkelde experimenten met stadsvormonderzoek in de mediterrane landen, met name Italië, vormden de ingrediënten van een nieuwe benadering



De Waterstad in 1994 (zie ook foto op pag 324).

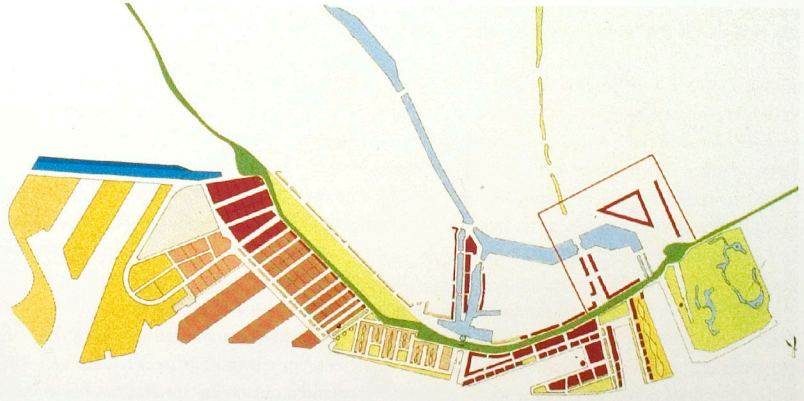
Herinrichting van de Boompjes (Ontwerp OMA, Kees Christiaanse). Situatie 1992.







De parkendriehoek, gezien vanuit het zuidwesten. Op de voorgrond Het Park met de Euromast. Foto 1995.



Voorstel voor een parklane in Rotterdam-West. Dienst Stadsontwikkeling (Roy Bijhouwer e.a.), 1987.

van het stedebouwkundig ontwerpen, welke benadering, ter benadrukking van het onderscheid met het 'traditionele' stedebouwkundig ontwerpen, *stadsontwerp* werd genoemd.[88]

Rotterdam werd in de jaren tachtig een uitgebreid proefgebied voor het Delftse stadsvormonderzoek. In 1987 publiceerde één van de ontwerpers van de nieuwe Delftse generatie in de Dienst Stadsontwikkeling, Frits Palmboom, een analyse van Rotterdam: *Rotterdam, verstedelijkt landschap*. In deze analyse wordt Rotterdam beschreven als resultaat van verschillende productieprocessen van het stedelijk landschap.[89] Indirect vormt het boek een kritiek op de naoorlogse functionalistische ontwerppraktijk en op de stedebouwkundige effecten van de stadsvernieuwingsstrategie van de jaren zeventig. Zowel de poging van Van Traa om Rotterdam te voorzien van een orthogonaal grid als de introverte ruimtelijke concepten van de stadsvernieuwing kwamen onvermijdelijk in de knoop met de continuïteit van de lange lijnen van de oorspronkelijke polderwegen en ontginningslinten, en boden geen oplossingen voor de conflictrijke knooppunten.

Palmboom's boek is een pleidooi voor een ontwerpbenadering van de stad, die een combinatie vormt van enerzijds eenduidige, systematische behandeling van samenhangende structuren en anderzijds specifieke oplossingen voor knooppunten van dergelijke structuren, als 'voorwaarde om het dynamisch spel tussen ingreep en ondergrond bewust verder te kunnen spelen'.

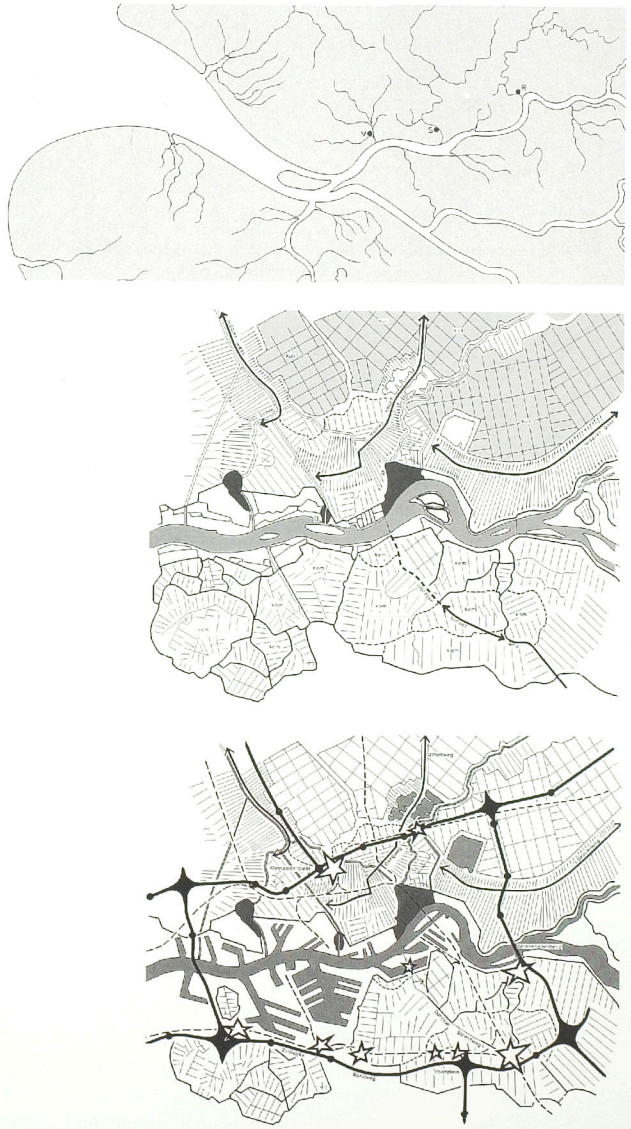
Met Palmboom's boek wordt een operationeel verband gelegd tussen historisch onderzoek en stedebouwkundig ontwerp, waarbij het historisch onderzoek zich vooral richt op de geschiedenis van de morfologische ontwikkeling.

Het boek was een exponent van de herwaardering van de betekenis van structurerende elementen in de stad, de 'lange lijnen', veelal het resultaat van een door de eeuwen heen gevormde combinatie van territoriale karakteristieken (ontginningslinten, dijken) met belangrijke onderdelen van de infrastructuur van openbare ruimten. Deze benadering vormde een pleidooi voor meer aandacht voor de vormgeving van de structurerende elementen van de stad, zonder zich daarbij in eerste instantie te laten leiden door een beleid ten aanzien van de functionele organisatie van de stad. In *Rotterdam, verstedelijkt landschap* komen de structurerende elementen van de stad bovendrijven als elementen die relatief ongevoelig zijn voor specifieke soorten gebruik, en die in de loop der tijd verschillende functies hebben zien komen en gaan.

Deze benadering van het stadsvormonderzoek heeft in de jaren tachtig een belangrijke positie verkregen in het werk van de Dienst Stadsontwikkeling[90] en leidde ertoe dat de betekenis van *de rivier* voor het stadsbeeld op twee manieren aan de orde werd gesteld: ten eerste als een structurerende lijn in de stad als geheel, die niet zozeer als scheiding maar juist als gemeenschappelijk element van de twee stadsdelen op beide rivieroevers gezien kan worden; ten tweede als een element dat nauw verweven is met het gehele buitendijkse gebied, dat ruimtelijk gekenmerkt wordt doordat het plaats biedt aan grootschalige bebouwing en infrastructuren van de transporteconomie, en daarin sterk contrasteert met het dichtbebouwde en kleinschalige binnendijkse stedelijk gebied.

De geschiedenis van architectonische en stedebouwkundige beelden en typen

Van de vier gepresenteerde ontwerpen voor de Kop van Zuid in het kader van de AIR-manifestatie bleek dat van Rossi het meest op de gestelde problematiek in te gaan. Ten eerste wat betreft de relatie historie-ontwerp: Rossi introduceerde de methode van de historische analogie. Hij zette niet zozeer de specifieke morfologie van het aangrenzende woongebied, maar vooral de analogie van de Kop van Zuid met andere havensteden als Venetië en New York in om een repertoire van architectonische vormen en beelden voor het gebied te ontwikkelen. De analogieën verwijzen naar steden waar een specifiek architectonisch instrument het beeld van



Rotterdam volgens Frits Palmboom. De grondslagen van de ruimtelijke structuur van de stad: (boven) het natuurlijke rivierenlandschap, (midden) het cultuurlandschap van dijken en waterreguleringssystemen, en (onder) de verkeersmachine.

Pagina 346 en 347 kaart Rotterdam 1990, schaal 1:25.000.

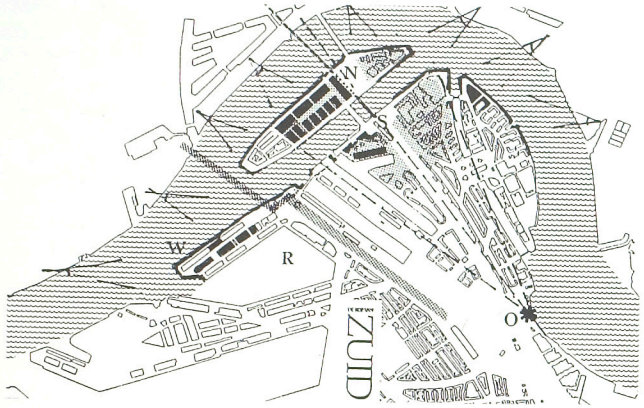
de stad essentieel heeft veranderd en bepaald: zoals in Venetië de vooruitgeschoven Palladiaanse villa's aan het Canal Grande en aan de Giudecca, en zoals in New York de wolkenkrabbers van Manhattan. Rossi zet beide beeldtypen in in zijn ontwerp voor de Kop van Zuid, niet als verwijzing naar de geschiedenis van het gebied, maar als verwijzing naar de geschiedenis van de architectonische beeldproductie in steden aan het water. Rossi's voorstel was het meest vergaand en expliciet ten aanzien van de betekenis van de Kop van Zuid voor het beeld van de stad als geheel. Met zijn ontwerp wilde Rossi aan de orde stellen dat de transformatie van de Kop van Zuid niet alleen betekenis had voor de locatie zelf, maar een potentiële verandering van het stadsbeeld van Rotterdam als geheel zou kunnen bewerkstelligen. Met een serie hoge gebouwen op de Linker Maasoever, van de Wilhelminapier tot de Dokhaven, zou het stadsdeel op Zuid een substantieel 'gezicht' aan de rivier krijgen en in een gelijkwaardiger positie komen ten opzichte van de Rechter Maasoever.

Op de ontwikkeling van een nieuwe beeldtypologie van hoogbouwtorens aan de Linker Oever werd door de Dienst Stadsontwikkeling in eerste instantie voorzichtig voortgeborduurd met een stedebouwkundig ontwerp voor een woongebied op de Katendrechtse havens.

Enkele jaren later zou het idee van 'Manhattan aan de Maas' niet alleen op het niveau van de architectonische beeldvorming van de bebouwing, maar ook op het niveau van de intensivering van programma's, van openbare ruimte en van verkeersverbindingen, tot een apotheose komen.

De geschiedenis van de stedebouwkundige concepten

Een belangrijke bijdrage aan het debat werd geleverd door de Italiaanse architect Giorgio Grassi, die een pleidooi hield om te stad te beschouwen als een 'spectrum' van bewuste vormkeuzes, en om historisch onderzoek te richten op 'de stad zoals die in de loop van de tijd is getekend, de geconcipieerde en verbeelde stad'.[91]



Cultuurhistorische waardenkaart voor de Kop van Zuid. F. van Voorden, 1991.

Deze benadering, en meer specifiek de benadering om uit een analyse van de geconcipieerde stad conclusies te trekken die voor het hedendaags ontwerp van belang zijn, heeft in Nederland vooral wortel geschoten in de wereld rond de monumentenzorg. Deels vanuit bezuinigingsoverwegingen, deels vanuit een poging aansluiting te krijgen bij de vernieuwingen in de stedebouwkunde, met de toenemende nadruk op het stadsontwerp, heeft zich in de monumentenzorg een verschuiving afgetekend van de traditionele nadruk op individuele bouwwerken naar een grotere aandacht voor historische stedebouwkundige structuren en de erfenissen van historische stedebouwkundige ontwerpconcepten.[92] In het beleid ten aanzien van de monumentenzorg is het begrip 'historische structuuranalyse' een belangrijke rol gaan spelen.

Later zou in opdracht van de gemeente door Frits van Voorden, afkomstig uit de Rijksdienst Monumentenzorg en hoogleraar Restauratie aan de TU Delft, een 'cultuurhistorische structuuranalyse' van de Kop van Zuid opgesteld worden, om tot een afweging te komen wat in cultuurhistorisch opzicht waard was om te behouden.[93] De cultuurwaardenkaart van Van Voorden legt vooral nadruk op de betekenis van de erfenis van de nog steeds herkenbare structurele elementen van het plan van Rose uit 1860 (met name de oriëntatie op de Laurenskerk, met het Stieltjesplein als centraal punt, en de stedebouwkundige structuur van het Noordereiland) en op vijf grote gebouwen op de Wilhelminapier die tezamen bepalend zijn voor zowel de stedebouwkundige structuur als de karakteristieke stedelijke ruimte die tussen deze gebouwen is ontstaan.

Als aanvulling op het historisch-morfologisch onderzoek werd door Van Voorden vooral het historisch onderzoek naar de bewuste, cultureel bepaalde, *bewerkingen* in die morfologische structuur, in de vorm van stedebouwkundige en civieltechnische ontwerpen, operationeel gemaakt ten behoeve van het nieuwe stedebouwkundig ontwerp.

Collectief geheugen versus geschiedenis

Een van de meest problematische aspecten in het debat over de relatie tussen historie en ontwerp is de geschiedenis van de culturele *betekenissen* van stedelijke structuren, vormen en beelden.

Naar aanleiding van de aanleg van een spoortunnel, waardoor het spoorwegviaduct door de stad, inclusief de spoorbrug over de rivier en de hefbrug ('de Hef') over de Koningshaven, overbodig werden, introduceerde Willem Frijhoff, hoogleraar maatschappijgeschiedenis in Rotterdam, het begrip 'collectief geheugen' als een onmisbaar aspect voor het alledaagse gebruik van de stad door haar bewoners.[94] Frijhoff stelt het geheugen uitdrukkelijk naast of tegenover de geschiedenis: het geheugen is geen 'objectieve' reconstructie van historische feiten, maar is het resultaat 'van een complexe wisselwerking tussen de historische, materiële structuur en infrastructuur van de stad en de veelheid aan sociale praktijken van haar inwoners'. Het geheugen is een reorganisatie, een bewerking van de geschiedenis, aan de hand van ankerpunten die uit de geschiedenis zijn overgebleven. Waar sprake is van een gemeenschappelijke herkenning van dergelijke ankerpunten kan gesproken worden van een 'collectief geheugen'.

Frijhoff onderscheidt drie soorten ankerpunten voor het geheugen: materiële objecten, sociale rituelen en 'getuigenissen': literatuur, muziek, beeldende kunst, film, en dergelijke. In Rotterdam is het verleden onderwerp van nostalgie geworden, omdat het in de naoorlogse stad ontbreekt aan dergelijke ankerpunten.[95]

De Hef vormde een treffende illustratie van het betoog van Frijhoff. Deze brug voldeed aan alle drie de kenmerken van 'ankerpunten voor het collectieve geheugen': het was een materieel object met een sterk rituele betekenis die in tal van literaire, filmische en fotografische getuigenissen is vastgelegd, van de film *De Hef* van Joris Ivens tot het gelijknamige boek van C.B. Vaandrager, waarvan de openingszin 'De Hef is vol beweeglijkheid, die ik begeer', onsterfelijk is geworden.[96] Het is wellicht ook de enige brug in Nederland waaraan een hele biografie is gewijd[97] en die als beeldmerk is gebruikt door bedrijven, voor aankondigingen van evenementen. Het gemeenteraadsbesluit in 1994 voor handhaving van de Hef is opzienbarend, omdat het voor de eerste keer is – zeker in de Rotterdamse geschiedenis – dat een overbodig geworden deel van een oude infrastructuur, zonder een 'officiële' erkenning als cultuurhistorisch waardevol object – en met een onderhoudslast van enkele tonnen per jaar – gehandhaafd wordt vanwege de associatieve, emotionele of mentale betekenis.[98]

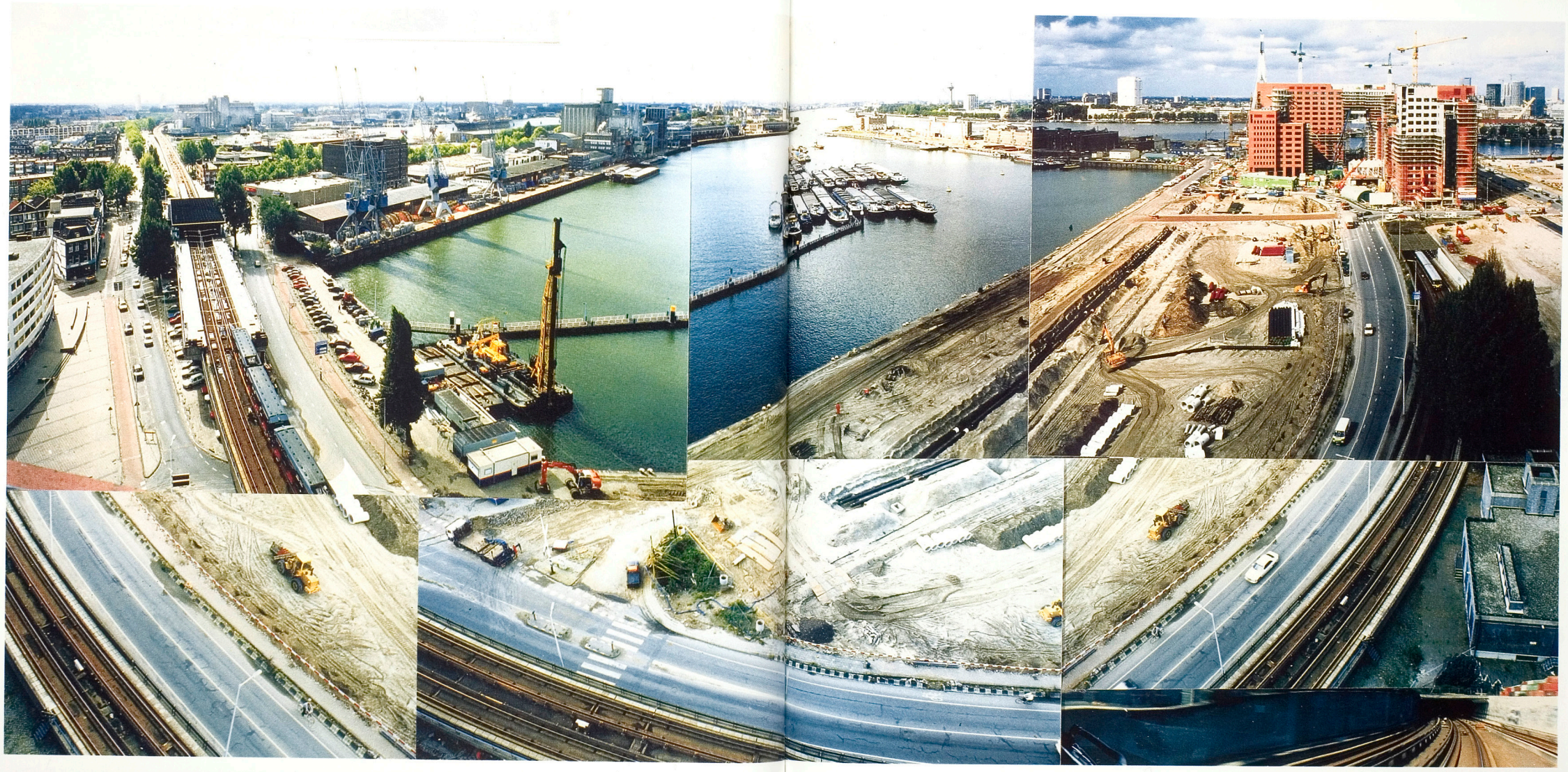
Tegenover dit succes staat echter de afwezigheid van een duidelijk operationeel instrumentarium waarmee het 'collectieve geheugen' verder in kaart gebracht zou kunnen worden. Terwijl bij de andere benaderingen van de relatie tussen geschiedenis en ontwerp sprake is van de ontwikkeling van technieken waarmee deze relatie gelegd kon worden (reconstructie van kaartbeelden, morfologische analyses, referentie-analyses, enzovoort), bleef het vertoog over het collectief geheugen, op enkele experimentele pogingen na,[99] grotendeels steken in een intentieverklaring.

Historische motieven als wapen tegen functionalisme

De diverse benaderingen in het professionele debat over de nieuwe grondslagen voor stedebouwkundige planvorming verschillen niet totaal van elkaar, ze overlappen elkaar voor een groot deel, maar leggen wel verschillende accenten. Het belangrijkste gemeenschappelijke kenmerk is echter dat elke benadering een pleidooi vormt voor een stedebouwkundige ontwerppraktijk die niet in de eerste plaats door functionele overwegingen wordt ingegeven. Tezamen vormden ze een bombardement van motieven en argumenten voor de Rotterdamse stedebouw om definitief te breken met de zo sterk op functionalistische leest geschoeide stedebouw van de wederopbouwdecennia.

De herwaardering van historische componenten in het stedebouwkundig ontwerp was eigenlijk een herwaardering van de stedebouw als een publieke zaak. De aandacht voor historische componenten werd in alle vier gevallen gemotiveerd met het belang dat gehecht wordt aan die historische componenten voor het 'gewone', openbare stadsleven. De historische continuïteit, of althans de bewuste bewerking van historische elementen, werd van verschillende kanten ingezet als een factor die in staat is het stedebouwkundig ontwerp in sterke mate onafhankelijk te maken van specifieke functionele eisen, en weerbaar te maken in verband met onvoorziene functionele veranderingen in de stad.

Nu vooral *de rivier* met de havens 'ontdekt' zijn als cruciale elementen van de stadsvorm, als dragers van een geschiedenis van stedebouwkundige concepten, en als onderdeel van een collectief geheugen, is het de vraag in hoeverre de nieuwe stedebouwkundige strategieën, die betrekking hebben op de positie en betekenis van de rivier, de functionalistische traditie werkelijk hebben weten te ontworstelen.



De transformatie van de Kop van Zuid in volle gang. Situatie 1995. Rechtsboven de Wilhelminahof in aanbouw. Langs de Rijnhaven zijn net de 19e-eeuwse pakhuizen gesloopt om het tracé van de weg langs het water te kunnen leggen. Fotocollage Piet Rook.

HET IDEAAL VAN DE COMPLETE STAD: DE KOP VAN ZUID ALS VERBEELDING VAN EEN NIEUWE CONSENSUS

In de loop van de jaren tachtig was een zeer gecompliceerde situatie ontstaan. De vertogen waarop de sociaal-democratische consensus berustte, het culturele en het sociale vertoog, waren aan het wankelen gebracht door de opkomst van een nieuw economisch vertoog en een nieuw professioneel-stedebouwkundig vertoog.

Vanuit al deze vertogen, elk met eigen woordvoerders en achterban, werd een claim gelegd op de hegemonie in het stadsontwikkelingsbeleid en met name op de stedebouwkundige planvorming voor de Kop van Zuid, waarbij binnen die vertogen ook nog sprake was van uiteenlopende opvattingen en posities.

De Kop van Zuid dreigde een strijdveld van verschillende groeperingen met verschillende claims te worden.

Het magische jaar 1987

Het jaar 1987 bracht daarin de grote ommekeer en kan een magisch jaar in Rotterdam worden genoemd.

Ten eerste bereikte de vernieuwingsdrang vanuit de drie verschillende vertogen een hoogtepunt, die onder andere vorm kreeg met de presentatie van een aantal spraakmakende publicaties.[100] De titels van nota's, boeken en conferenties waren veelal voorzien van het adjectief *nieuw*: *Het nieuwe Rotterdam*, *Vernieuwing van Rotterdam*, enzovoort.

Ten tweede werd 1987 een jaar waarin uitdrukkelijk gepleit werd voor een integratie van de verschillende idealen en vertogen, voor consensusvorming. Het nieuwe Rotterdam was 'een opdracht voor alle Rotterdammers'.[101]

De bepleite verandering werd alleen mogelijk geacht als er een brede consensus was onder alle lagen van de Rotterdamse samenleving over de noodzaak van verandering. Het verlangen naar en herstel van een ideologische consensus en een civic culture à la de jaren vijftig klinkt duidelijk door in de verschillende rapporten, inclusief citaten van markante ondernemers als K.P. van der Mandele uit die periode.[102]

Het belangrijkste document in dit verband was de nota van het stadsbestuur *Vernieuwing van Rotterdam*. Hierin werd het concept van de *complete stad* gepresenteerd, waarmee de verschillende vertogen in één omvattend vertoog werden samengebracht. Het concept van de complete stad werd voorgesteld als een zeshoek, waarvan behalve het doel van de complete stad zelf de doeleinden *vernieuwing van de economie*, *aantrekkelijke woonstad*, *attractief stadsbeeld*, *breed draagvlak* en *ondernemend bestuur* deel uitmaakten.[103]

Ten derde kwam in 1987 een nieuw stedebouwkundig plan voor de Kop van Zuid gereed, dat werd gepresenteerd als bij uitstek de exponent van 'Het nieuwe Rotterdam', een plan waarin een vernieuwing van de economische, culturele, sociale en ruimtelijke ontwikkeling van de stad met elkaar gecombineerd zijn.

De aanzet voor dit plan werd een jaar eerder gegeven, toen Riek Bakker aantrad als directeur van de Dienst Stadsontwikkeling. Onder haar leiding werden de verschillende ruimtelijke plannen voor afzonderlijke stadsdelen geïnventariseerd en werden de belangrijkste van die plannen als 'speerpunten' op een kaart van Rotterdam gezet. Deze kaart fungeerde als het eerste tastbare plandocument dat de al jaren heersende slogan 'stedelijke vernieuwing' vertaalde in concrete projecten, verspreid over het gehele territorium van de stad.[104]

Op deze kaart namen twee gebieden een prominente positie in. Beide kwamen in aanmerking voor vernieuwing ten behoeve van een nieuwe symbiose van stad en haven: het gebied Delfshaven-buitendijks in het westelijk stadsdeel en de Kop van Zuid. Wederom was hiermee het dilemma aan de orde van de 'richtingenstrijd' in de Rotterdamse stadsontwikkeling: moest de stad het accent op de zuidelijke of de westelijke richting leggen?

De voorstellen voor Delfshaven-buitendijks bouwden voort op initiatieven van het Gemeentelijk Havenbedrijf om de oude havens in dit stadsdeel tot een grote, geïntegreerde haventerminal voor fruit en fruitsappen te transformeren. Ook werd voortgebouwd op de voorstellen van de groep Rotterdam Morgen om de Mullerpier te benutten voor stedelijke centrumfuncties, en op het concept van de parkendriehoek, die ook in de 'speerpuntenkaart' ruimschoots over de Mullerpier en Lloydspier was getekend.



Speerpuntenkaart Stadsontwikkeling, Dienst Stadsontwikkeling 1987.

Door de Dienst Stadsontwikkeling waren voorstellen gemaakt om het spoorwegrangeerterrein langs deze havens om te vormen tot een 'parklane'. Deze parklane zou een combinatie vormen van stadspark, als voorziening voor het aangrenzende stadsdeel, en stadsweg, als verbinding tussen het stadscentrum en de snelweg A13 en vliegveld. Langs de parklane zouden in het stadspark nieuwe kantoorvestigingen van havenondersteunende bedrijven gevestigd kunnen worden. Deze plannen werden uitgebreid met voorstellen die de Dienst Stadsontwikkeling in samenwerking met het Franse architectenbureau Nouvel en Alba had ontwikkeld voor de Lloydspier aan de Schiehaven. Deze voorstellen behelsden een nieuw stedelijk gebied met een mediacentrum op de landtong.

Met deze plannen werd een nieuwe en zeer directe symbiose tussen stedelijke vernieuwing en vernieuwing van de haven nagestreefd. De combinatie van stadspark, parklane, fruitterminals en nieuwe stadsuitbreiding met nieuwe stedelijke functies had deze symbiose gestalte moeten geven (zie afbeelding op pag. 343).

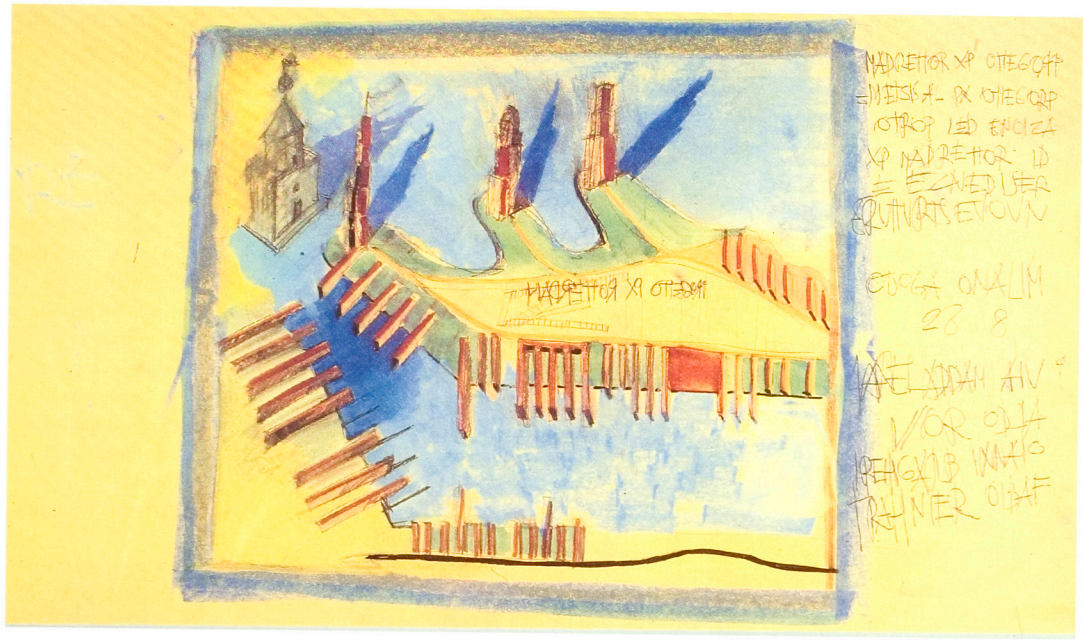
De kern van de plannen voor Delfshaven-buitendijks werd gevormd door een spectaculaire bewerking van het openbaar gebied: een langgerekt stadspark en ter hoogte van de Lloydspier een langgerekte 'duinenrij', die tevens als hoofdwaterkering zou moeten functioneren.

Het ontwikkelen van beide projecten, Delfshaven-buitendijks en Kop van Zuid, zou te veel zijn voor het middelgrote Rotterdam. Het in ontwikkeling brengen van de plannen voor Delfshaven-buitendijks leek het meest voor de hand te liggen. Het zou een belangrijke en al lang gewenste uitbreiding van het openbaar gebied in dat stadsdeel betekenen, en het sloot aan op de 'natuurlijke' groeirichting van de stad. Als er een nieuwe symbiose tussen stad en haven moest plaatsvinden, zou deze plek de meest logische zijn: daarop hadden zowel De Jongh als Witteveen al geanticipeerd, en daar verwees ook de Euromast nog naar.

Toch werd niet Delfshaven-buitendijks maar de Kop van Zuid gelanceerd als het paradigma van de *complete stad*.

De Kop van Zuid als collage-stad

De grote omslag die met de presentatie van het nieuwe plan van Teun Koolhaas Associates voor de Kop van Zuid in 1987 werd gerealiseerd, was dat het plan een nieuwe synthese tot stand bracht tussen de afzonderlijke vertogen. Het ontwerp voor de Kop van Zuid bevatte twee nieuwe benaderingen. In de eerste plaats bouwde het ontwerp voort op het professionele



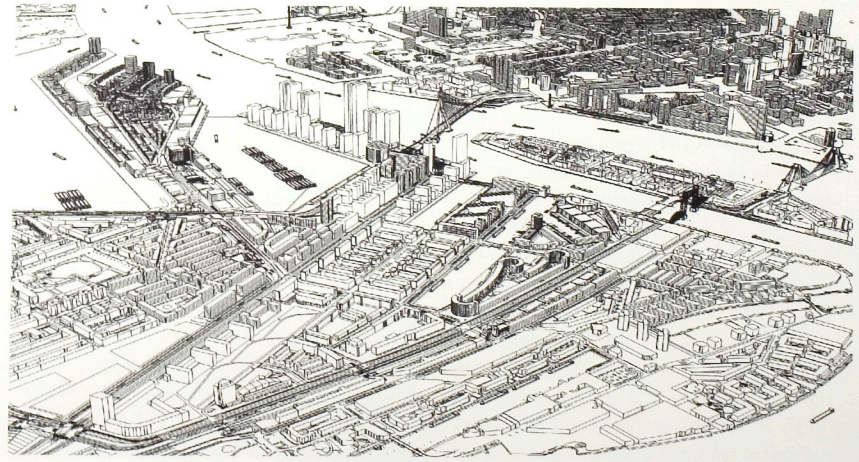
Ontwerpschets voor de Kop van Zuid, Aldo Rossi 1982. Fragment Katendrecht.



Maquette van het stedebouwkundig plan voor de Kop van Zuid, Teun Koolhaas Ass., 1987.

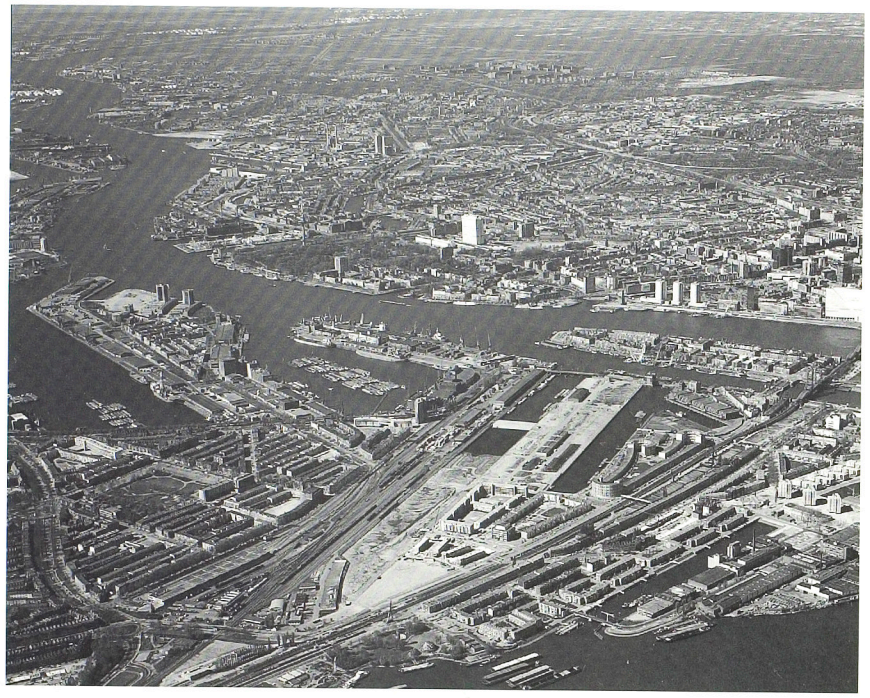


Stedebouwkundig Masterplan Kop van Zuid, 1996. Plattegrond.



Masterplan Kop van Zuid 1996, impressie vogelvluchtperspectief.

Luchtfoto Kop van Zuid gezien vanuit het zuidoosten, 1986.



debat door speciale aandacht te schenken aan de bijzondere betekenis van deze plek voor de relatie tussen stad en rivier. Het gebied werd door Teun Koolhaas en Hubert De Boer geïnterpreteerd als een centraal onderdeel van het buitendijkse rivierenlandschap in de stad. Met de congestie van grote en hoge bouwvolumes op de Wilhelminapier werd de traditie van grootschalige bebouwing van het buitendijkse gebied voortgezet en tegelijk de centrale betekenis van het rivierenlandschap in het stadsbeeld benadrukt. In de tweede plaats speelde het ontwerp in op de behoefte om de relatie tussen stad en haven te herstellen en te intensiveren. Vooral het gebied van de Wilhelminapier zou volgens het ontwerp een betekenis kunnen krijgen als vestigingslocatie voor bedrijven die direct of indirect met de haven zijn verbonden en tegelijk veel waarde hechten aan een 'hoogwaardig vestigingsmilieu'.

De ontwikkeling van de Waterstad, die net gestart was, en waarin net de eerste, zeer broze verbanden tussen stadscentrum en rivier tot stand waren gebracht, werd door het nieuwe plan voor de Kop van Zuid volledig overvleugeld en in de schaduw gesteld. Niet de Waterstad, met zijn reeds volgebouwde Wijnhaveneiland, maar de Kop van Zuid kreeg de rol toebedeeld om *uitbreidingsgebied van de binnenstad* te worden. Het herstel van de relatie tussen stadscentrum en rivier werd niet met een stap-voor-stap strategie in het Waterstad-gebied nagestreefd, maar met een spectaculaire sprong óver de rivier, of liever gezegd: met een sprong over de Waterstad en de rivier.

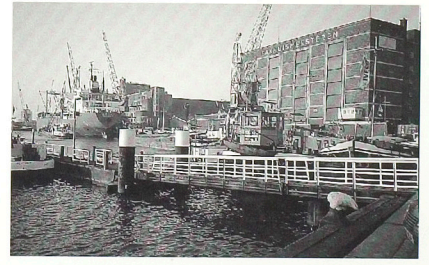
De belangrijkste kracht van het plan voor de Kop van Zuid lag in zijn hoedanigheid om als consensusplan in de Rotterdamse politieke en culturele context te kunnen functioneren. De

Situatie Kop van Zuid, 1986.











verschillende vertogen die in de loop van de jaren tachtig onverzoenlijk ten opzichte van elkaar leken te gaan staan, waren hier in één plan bij elkaar gebracht. Het stedebouwkundig ontwerp vormde niet zozeer de *uitdrukking* van een maatschappelijke consensus, zoals in de naoorlogse decennia het geval was; het ontwerp voor de Kop van Zuid was zelf een middel geworden om een nieuwe consensus tussen verschillende groeperingen en belangen te vormen.

In programmatische zin vormde het ontwerp een vertaling van de in het economisch vertoog geformuleerde behoefte aan aantrekkelijke vestigingsmilieus voor geavanceerde bedrijven en aantrekkelijke woonmilieus in of vlakbij het stadscentrum. Het plan bevatte een fors kantorenprogramma van 278.000 m², dat later uitgebreid werd tot 400.000 m². Hoewel dit programma steeds als een noodzakelijke uitbreiding van het stadscentrum is gepresenteerd, lagen er ook zeer pragmatische redenen aan ten grondslag. In de loop van de jaren tachtig was het gehele financiële regime dat aan de sociale woningbouw ten grondslag lag aan het wankelen gebracht. Was het plan voor 8000 woningen op oude havengebieden in 1980 nog tot stand gekomen met een grote rijksbijdrage, anno 1987 was een dergelijke steun van het rijk niet meer te verwachten. Wel waren grotere rijksbijdragen te verwachten op het gebied van projecten die een economische revitalisering van de grote steden tot doel hadden. Tegelijk vereiste ook de nieuwe infrastructuur van de oeververbinding en het metrostation een gronduitgiftebeleid met een hogere opbrengst dan van louter woningbouw te verwachten zou zijn.

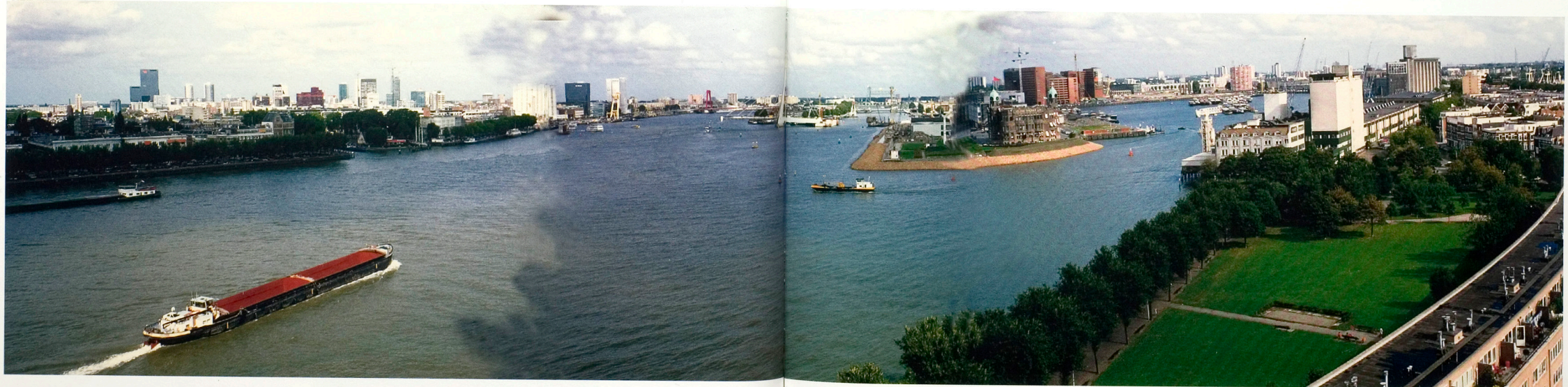
Om de vele twijfels over de haalbaarheid van het omvangrijke kantorenprogramma te weerleggen,[105] is naderhand in een 'Stadsplan' (1992) gepoogd de positie van de stad in de regionale, nationale en internationale context in beeld te brengen. Aansluitend op het zogenaamde A-, B- en C-locatie-beleid van de rijksoverheid[106] heeft de Kop van Zuid tezamen



De rivier met het buitendijkse stadslandschap als centrum van Rotterdam, volgens het *Kop van Zuid Kwaliteitsboek Buitenruimte*, (ontwerp Paul Achterberg, Jaap van den Bout, Stefan Gall), 1990.

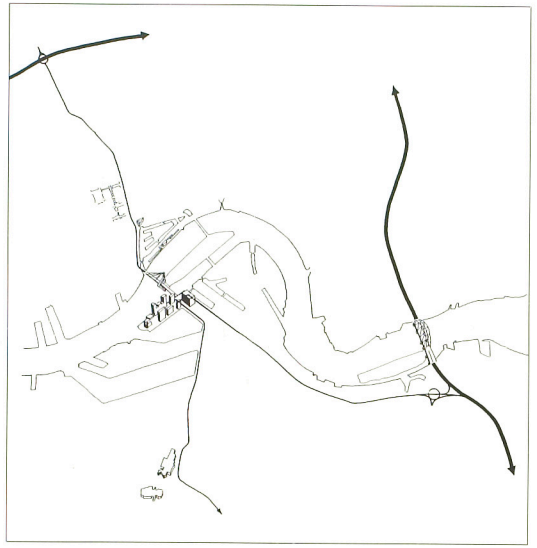
Beleidsplan Buitenruimte Kop van Zuid, 1993. Ontwerp Frank Josselin de Jong.





Panorama vanuit het westen: de brugpyloon en de nieuwe gebouwencomplexen op de Kop van Zuid zijn wat betreft hun afmetingen van eenzelfde orde als de rivier, de havens en de silo-complexen.





Links: Rotterdam als schakel tussen de ring van tertiaire bedrijven langs de snelwegen van de Randstad, en de ring van industriële en transportbedrijven langs de snelwegen Rotterdam-Antwerpen. Stadsplan Rotterdam, 1992.

Rechts: De Kop van Zuid gekoppeld aan het interlokale netwerk.

met het stadscentrum op de Rechter Maasoever de status van A-locatie gekregen.

Deze status wordt gemotiveerd door Rotterdam als schakel te presenteren tussen twee belangrijke maar van karakter verschillende ruimtelijk-economische zones: de zone van tertiaire bedrijvigheid langs de snelwegring van de Randstad, en de zone van haven- en industriële bedrijvigheid tussen Rijnmond en Antwerpen. In de verknoping van deze twee zones vormt Rotterdam en met name de Kop van Zuid, *of all places*, de essentiële schakel. Deze schakelfunctie zou de Kop van Zuid bij uitstek geschikt maken voor de vestiging van bedrijven die op het 'dubbelspoor' opereren van havenindustrie en tertiaire dienstverlening, 'op het snijvlak van de natte en de droge economie, bijna letterlijk te lokaliseren op de Wilhelminapier, [...] de "schrijftafel" van de haven, het logistieke zenuwcentrum van Nederland'.[107]

De haven zelf is in het plangebied in ieder geval aanwezig in de vorm van een nieuw opleidingscentrum voor nautisch personeel, het nog te bouwen hoofdkantoor van het Gemeentelijk Havenbedrijf, ligplaatsen voor binnenvaartschepen in de Rijnhaven en een cruiseterminal.

In sociale zin werd het plan gepresenteerd als een essentiële schakel die de gelijkwaardigheid tussen de twee stadsdelen op beide rivieroevers zou bevorderen. De nieuwe oeververbinding tussen noord en zuid, de ontwikkeling van de Wilhelminapier tot een deel van het stadscentrum werd gemotiveerd met de stelling dat Rotterdam-Zuid eindelijk uit de achtergestelde positie van de gestigmatiseerde 'boerenzij' bevrijd zou worden, 'een psychologisch gebaar van de eerste orde, symbool van de ongedeelde stad, van Rotterdam één'.[108]

Tegelijk zou de ontwikkeling van het project gepaard gaan met een werkgelegenheidsprogramma waarvan met name de omliggende wijken, die kampten met de hoogste werkloosheidspercentages van Rotterdam, zouden profiteren. Dit programma kreeg voornamelijk vorm met de optuiging van een speciale organisatie die zorg moest gaan dragen voor een 'social return' van het project, geïnspireerd door met name Amerikaanse ervaringen met 'linkage': het organiseren van concrete effecten van nieuwe stedebouwkundige projecten op de



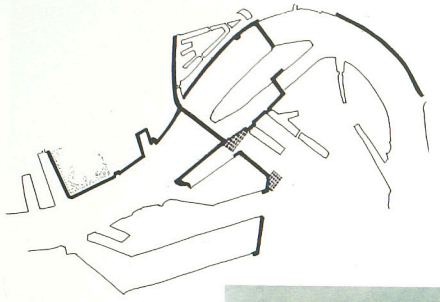
De stadsboulevard verbindt het stadscentrum en de Kop van Zuid met elkaar en met het achterland.

bestaande stad, in de vorm van contractuele voorwaarden aan beleggers en investeerders op het gebied van werkgelegenheid, huisvesting en openbare voorzieningen ten behoeve van de lokale bevolking.[109]

Het ontwerp voor de Kop van Zuid kan ook worden geïnterpreteerd als een 'collage city' van enerzijds het beeld dat verwijst naar New York als het paradigma van de succesvolle, economisch vitale stad, waar de onbeperkte vrijheid voor het particulier initiatief tot uiting komt in de opeenhoping van wolkenkrabbers; anderzijds het beeld van de tuinstad als het paradigma van de sociale vooruitgang, de succesvolle, beheerste, rechtvaardige, harmonieuze stad.[110]

Een scherpe scheidslijn tussen beide delen, en tegelijk de gemeenschappelijke verbinding met de stad als geheel en met het snelwegennetwerk van de Randstad, wordt gevormd door het tracé van een nieuwe stadsboulevard, die tevens een nieuwe oeververbinding zou vormen.

Het *water* – de rivier en de havens – heeft in het plan de betekenis gekregen van de grote bindende, collectieve factor, niet alleen tussen de afzonderlijke fragmenten van het plan, maar ook tussen Kop van Zuid en stadscentrum, tussen Linker en Rechter Maasoever. De nieuwe Erasmusbrug is de totem die deze betekenis van de rivier benadrukt en vrijwel overal

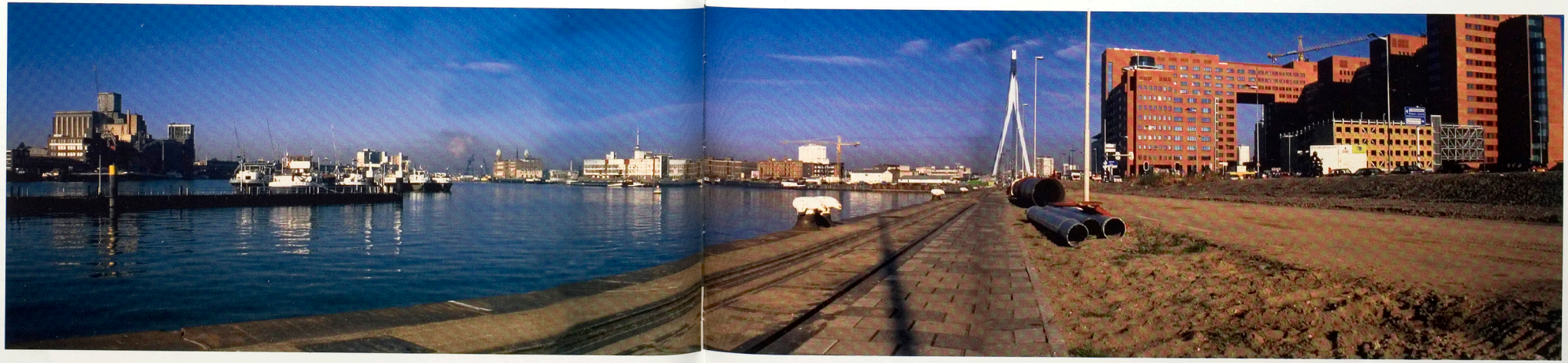


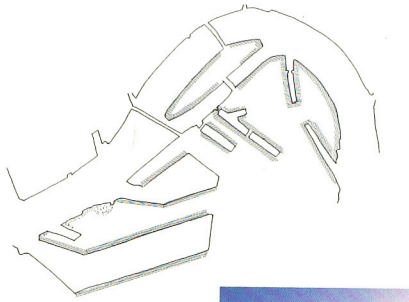
Boven: Haven- en rivierkaden met een stedelijk karakter.

Rechts: Erasmusbrug, aanlandingsplein en Wilhelminakade. Situatie 1996.



De stadsboulevard langs de Rijnhaven: een stedelijke kade in wording. Situatie 1996.





Boven: Woonkaden aan havens en rivier.

Rechts: De Binnenhaven: domein van woonkaden. Situatie 1996.



De stadsboulevard op de Rechter Maasoever, richting Erasmusbrug en de Kop van Zuid. Links de Leuvehaven.



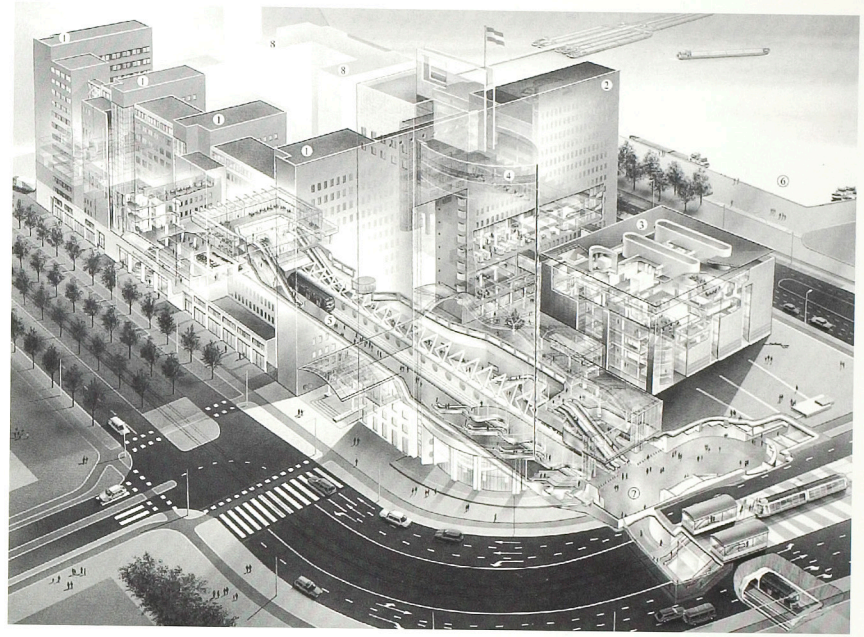
in het stadsbeeld zichtbaar maakt. De rivier is niet alleen letterlijk de verbindende factor, de rivier figureert ook als de drager van een 'collectieve identiteit', waarmee de diversiteit van opvattingen en idealen onder een gezamenlijke noemer is gebracht.

In de structuur van het openbaar gebied is naderhand bovendien een verschuiving van het zwaartepunt in het plan aangebracht. De betekenis van de Kop van Zuid als schakel tussen het noordelijk en zuidelijk stadsdeel, en de rol van het water als bindend element, werd later versterkt door het hoofdtracé van de stadsboulevard direct langs de oostzijde van de Rijnhaven te situeren, waardoor het gehele traject vanaf het stadscentrum tot het Zuidplein het karakter krijgt van een geënsceneerde route op de grens van water en land, een route die over een afstand van drie kilometer een serie uiteenlopende watervlaktes passeert: achtereenvolgens Leuvehaven, Nieuwe Maas, Koningshaven, Rijnhaven, Maashaven.

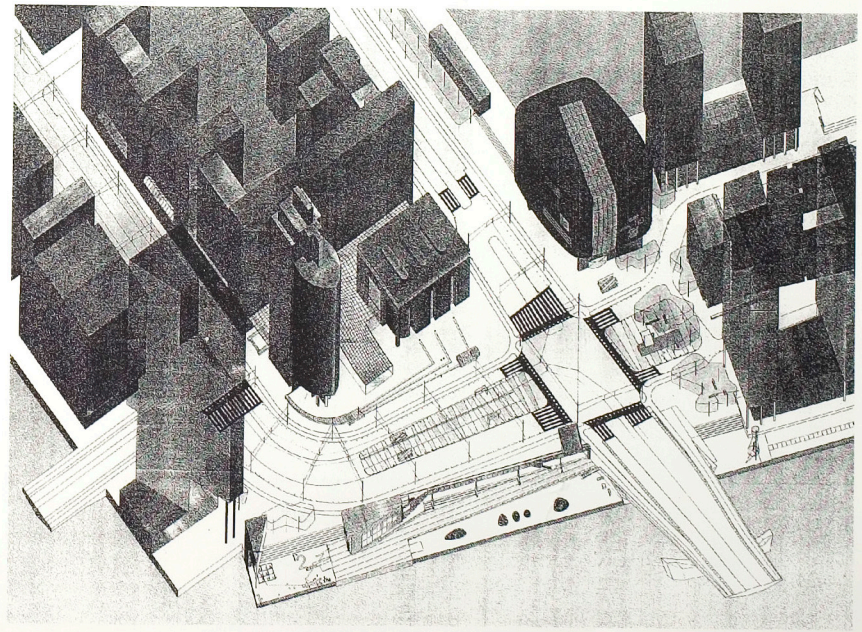
De aanlanding van de brug op de zuidoever kreeg in deze context een speciale betekenis als centrale entree van Rotterdam-Zuid. Het aanlandingsplein kan beschouwd worden als een nieuw arrangement van verkeersstromen, bebouwing en stedelijke programma's direct aan het water: niet alleen de aanlanding van de brug, maar ook een nieuw metrostation, het nieuwe gerechtsgebouw, een theater en winkel- en horecavoorzieningen zijn rond dit plein gesitueerd.

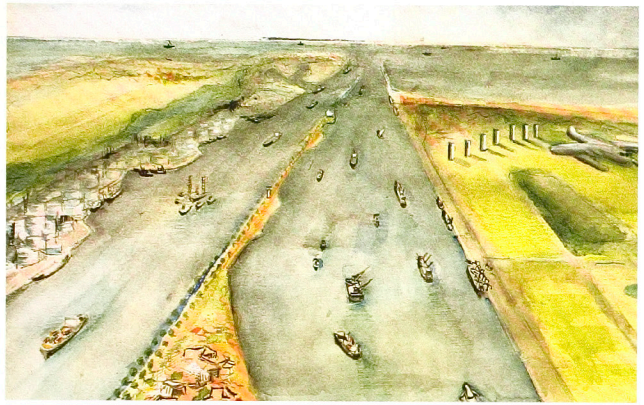
Met deze verlegging van het tracé en de centrale betekenis van het aanlandingsplein als een plein voor de gehele stad kreeg ook de discussie over de brug zelf een nieuwe lading. Tegenover een ontwerp van de Dienst Gemeentewerken voor een brug als een neutraal civieltechnisch bouwwerk, gaf het stadsbestuur de voorkeur aan een ontwerp van Ben van Berkel voor een brug als monumentaal architectonisch kunstwerk.[111] Met dit ontwerp voor de brug en de verlegging van het hoofdtracé van de stadsboulevard langs de Rijnhaven was de nadruk definitief komen te liggen op de betekenis van de brug als 'psychologisch gebaar', als een element dat de eenheid van de stad en de band van de stad met de rivier benadrukt en nauwelijks nog als onderdeel van het snelwegennetwerk van de Randstad, zoals aanvankelijk was voorgesteld.[112]

De Wilhelminahof, opengewerkte impressie.



De Kop van Zuid, aanlandingsplein. Inrichtingsplan.



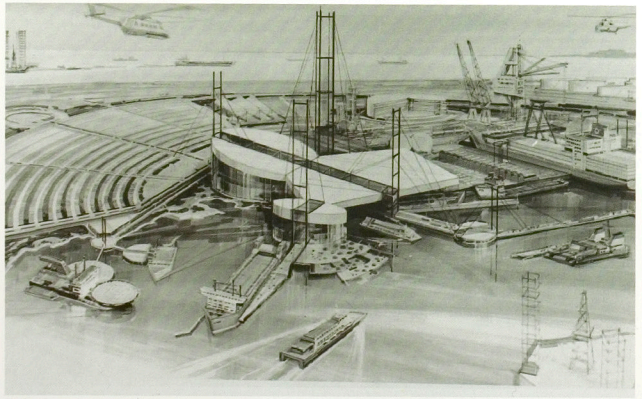


'Konfrontaties' van stad en haven. Inzending Han Meyer en Arnold Reijndorp voor prijsvraag 'Nederland-Rivierenland' van de Eo Wijers Stichting, 1986.

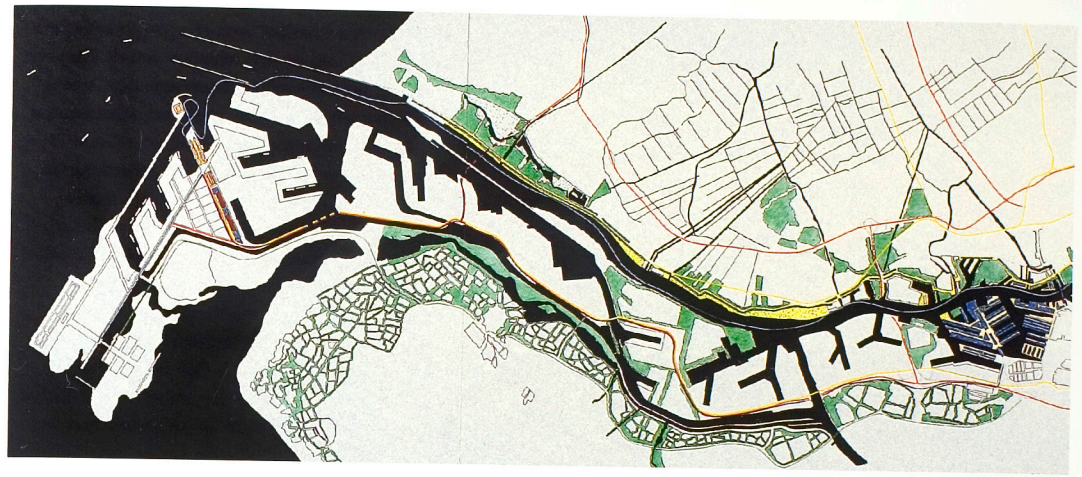
De Europoort als recreatielandschap. Aquarel Jenneke ter Horst.



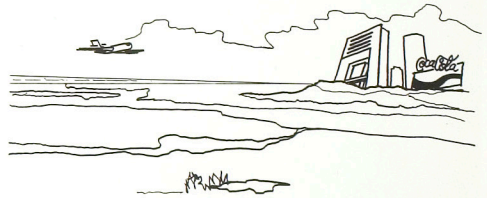
De Rijnhaven als recreatielandschap. Aquarel Loes Verhaart.

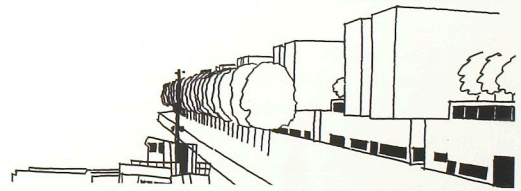


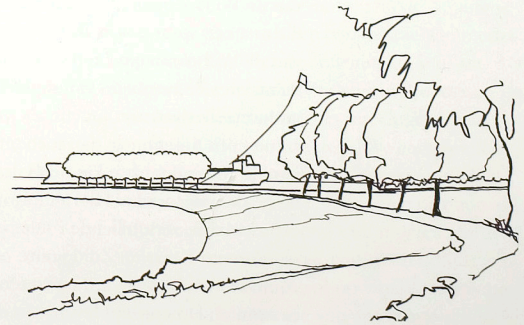
Voorstel voor een Wereldhavencentrum, 1989. op de Maasvlakte. Ontwerp Jean Nouvel.



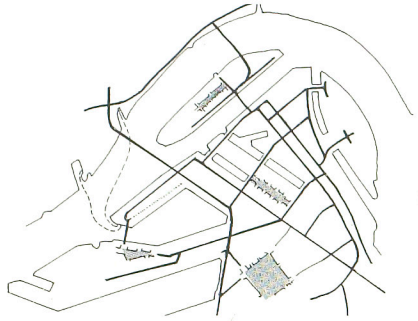
De haven als integraal onderdeel van het stedelijk landschap van het Rijnmondgebied. Ontwerp van Bureau voor Stedebouw DBSV (Roel Bakker), 1995.







Rechts: De Kop van Zuid gekoppeld aan het lokale netwerk van omliggende stadswijken.



Onder: De Kop van Zuid, 1996: Hotel-restaurant 'New York', gevestigd in het voormalig hoofdkantoor van de Holland-Amerika Lijn.



Om het gebied van de Kop van Zuid aan het stadscentrum te koppelen, kon, naast de introductie van de nieuwe stadsboulevard met de brug, voortgebouwd worden op reeds bestaande initiatieven: ten eerste de nieuwe betekenis van de Westersingel als 'culturele boulevard', die met een sprong over de rivier op de kop van de Wilhelminapier uitkomt; ten tweede het debat over de betekenis van de Hefbrug, die, na het verlies van zijn functie als spoorbrug, zo niet een functionele dan toch tenminste een visuele verbinding zou kunnen vormen tussen de beide rivieroevers. Hieruit kwam het concept van drie verschillende routes tussen stadscentrum en Kop van Zuid voort: een 'culturele route', de stadsboulevard en een 'marktpleinenroute'. Dit concept leverde in de eerste plaats een handvat voor een programmatische invulling van de drie 'entrees' van de Kop van Zuid: het voormalige kantoorgebouw van de Holland-Amerika Lijn kreeg een bestemming als café-restaurant, het Entrepot-gebouw kreeg, voortbouwend op het uitgaansgebied van de Oude Haven, een bestemming als 'festival market', en bij de aanlanding van de brug werd, als verlengstuk van de Coolsingel, een gebouwencomplex als huisvesting van de rechtbank en het belastingkantoor gepland. Behalve een programmatische specificering had het concept van de drie routes ook een strategisch aspect: de drie entrees zijn bedoeld als de eerste projecten, als de toonzetters van het gebied.

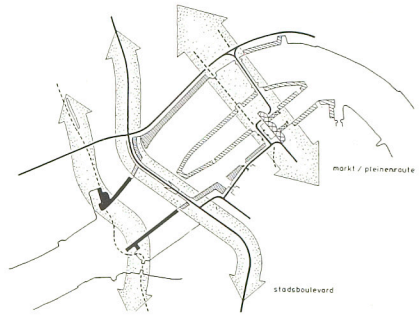
De paradox van de vormgeving van stedelijke complexiteit

In hoeverre is men in de planontwikkeling voor de Kop van Zuid erin geslaagd een nieuwe verhouding te realiseren tussen de structurering van de stad en de vormgeving van afzonderlijke stedebouwkundige ensembles? Tijdens de wederopbouw was een sterke scheiding tussen beide ontstaan, met als gevolg een sterke betekenisvermindering van de structurerende delen van het openbaar gebied, die aanvankelijk een belangrijke rol als openbare ruimte toegedicht hadden gekregen, zoals de Maasboulevard en het 'Venster'.

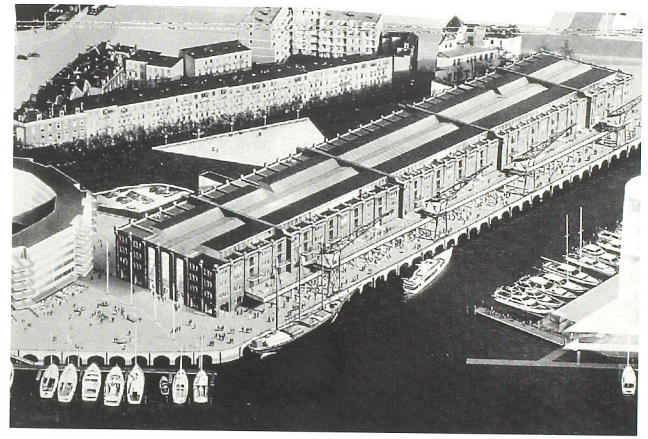
In het systeem van stedebouwkundige richtlijnen voor de Kop van Zuid is veel aandacht besteed aan zowel de openbare ruimte, de bebouwingstypologie als de programmatische inhoud van de bebouwing, waarvoor aparte 'kwaliteitsboeken' zijn opgesteld.[113] De kwaliteitsboeken vormen een intentieverklaring van de gemeente ten aanzien van een na te streven uitwerking van het stedebouwkundig plan en hebben geen formele status als plandocument. Zij vormen echter een grondslag voor het speciale 'Quality Team', dat als een aparte kamer van de Welstandscommissie toeziet op de handhaving van de gestelde kwaliteitsnormen.

Aanvankelijk was het streven gericht op een

Rechts: 'Programmatische routes' die de Kop van Zuid met de rechter Maasoever moeten verbinden.



Onder: Het Vrij Entrepot, verbouwd tot 'Exotic Festival Market'.



sterke verwevenheid tussen deze drie categorieën. Dat gold vooral voor de twee onderdelen in het plan die bij uitstek de complexe stedelijkheid van een bruisend, vitaal stadscentrum tot uitdrukking zouden moeten brengen, namelijk het ensemble rond het aanlandingsplein van de nieuwe brug (de Wilhelminahof) en dat van de aangrenzende Wilhelminapier.

De complexiteit is bij beide ensembles op drie niveaus gedefinieerd:
– op het niveau van de ruimtelijke compositie van het ensemble: een nadruk op een sterke variëteit van de typologie en de architectonische verschijningsvorm van afzonderlijke onderdelen van de bebouwing;
– op het niveau van het programma: een nadruk op een gevarieerd programma met in de onderbouw van de bebouwing een 'stedelijke plint' met publieksvoorzieningen;
– op het niveau van de openbare ruimte: een combinatie van openbare ruimte met semi-openbare en private ruimten.

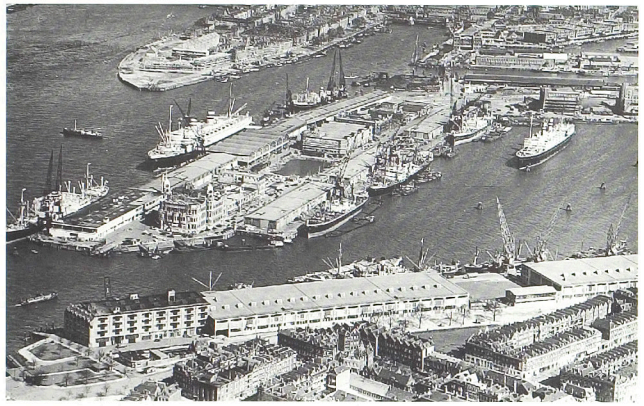
Met name het laatste aspect, de combinatie van openbare met feitelijk private open ruimten, is zowel voor de Wilhelminapier als voor de Wilhelminahof ingezet als middel om vanuit de stedebouwkundige dienst greep te kunnen houden op de vormgeving en invulling van het ensemble als geheel. De Wilhelminahof, die als eerste grote kantorenproject in ontwikkeling werd gebracht, werd de proef op de som.[114]

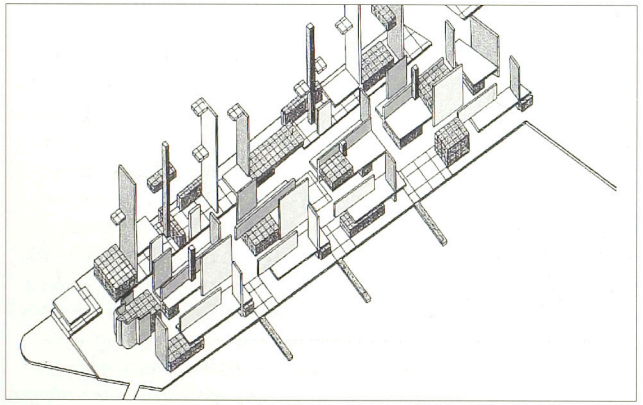
Dit kantorencomplex is tegelijk openbaar vervoersknooppunt, met het nieuwe metrostation als onderdeel van het project, terwijl op de begane grond 20.000 m2 winkelruimte gepland was, met name in de 'stedelijke plinten'.

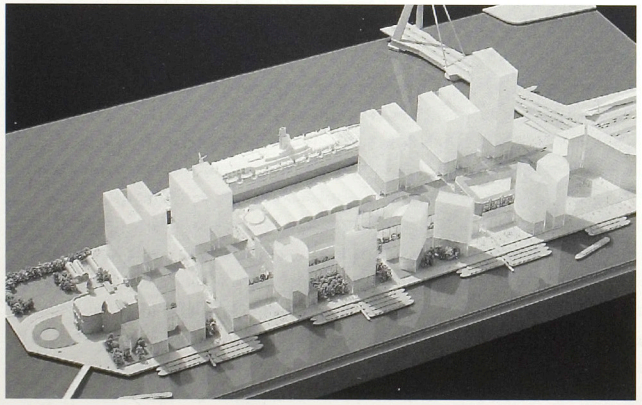
Door de ontwikkelaar werd echter een plan voorgelegd waarin de begane grond gedomineerd werd door een parkeergarage. Een 'stedelijke plint' met publieksvoorzieningen werd niet lucratief geacht. Uiteindelijk werd tussen gemeente en ontwikkelaar een compromis gesloten: de parkeergarage verdween grotendeels in de grond, terwijl de gevel aan de Rijnhavenzijde zodanig werd vormgegeven, dat op termijn eventueel publieksvoorzieningen gerealiseerd kunnen worden.

In plaats van een stedelijke plint aan alle zijden van het gebouwencomplex is juist aan de Rijnhavenzijde, waarlangs de stadsboulevard is geprojecteerd, sprake van een 'dode' straatgevel; en in plaats van een combinatie van metrostation met publieksvoorzieningen, is de uitgang van de metro uiteindelijk in een atrium met louter kantoorfuncties terechtgekomen.

De ambities om de stedelijke complexiteit vorm te geven waren in het geval van de Wilhelminapier nog groter. De gehele pier zou als 'een architectonische eenheid' moeten worden vormgegeven, met een complex en diffuus netwerk van openbare, semi-openbare en private ruimten, naar analogie van een cruise-schip,







Driemaal De Wilhelminapier.

Boven: Situatie 1955.

Midden: De Wilhelminapier als 'cruiseschip', volgens *De Kop van Zuid, kwaliteit en beeldvorming*, 1990.

Onder: De Wilhelminapier. Maquette van het Masterplan voor de Wilhelminaper, 1993. Ontwerp Dienst Stedebouw en Volkshuisvesting (Jaap van den Bout) en Norman Foster.

'waar het sociale en dynamische leven plaats vindt op meerdere "decks", in lounges, restaurants, danszalen, hutten, keukens, kapiteins- en machinekamers, tezamen de voorwaarden voor een plezierige reis', kortom een complex geheel waarvoor 'klassieke stedebouwkundige middelen tekort schieten'.[115]

Uiteindelijk is het plan voor de Wilhelminapier echter sterk vereenvoudigd: de 'leerschool' van de Wilhelminahof maakte duidelijk dat een dergelijke complexe vermenging zowel voor de overheid als voor private partijen te veel onduidelijkheid en risico's oplevert. Tezamen met Norman Foster, die door het ontwikkelingsconsortium voor de Wilhelminapier was aangesteld als stedebouwkundig adviseur, is door de stedebouwkundige dienst een nieuw masterplan ontworpen, dat een helder 'klassiek' onderscheid aanbrengt tussen openbare en uit te geven gronden, en gebruik maakt van klassieke stedebouwkundige middelen: heldere rooilijnen, maximale hoogtematen, zonering van bouwvolumes en programma's, heldere regels voor de ontsluiting van de gebouwen en de aansluiting op het openbaar gebied. Deze meer ontspannen, klassieke benadering maakte het ook mogelijk dat de als historisch waardevol aangemerkte bebouwing op de middenzone van de pier eenvoudig in het stedebouwkundig plan kan worden opgenomen.

Alleen het kwaliteitsboek over de openbare ruimte heeft een nadere uitwerking gekregen in de vorm van een 'beleidsplan buitenruimte'. In dit plan is een nadere differentiatie en hiërarchie in het gehele netwerk van openbare ruimten aangegeven, met een duidelijk onderscheid tussen enerzijds routes, kaden en pleinen die de hoofdstructuur van het gebied vormen en tevens het gebied met de stedelijke context verbinden, en anderzijds openbare ruimten die beschouwd kunnen worden als de interne 'sociale' ruimten van woonbuurten en kantoorcomplexen. Elk type openbare ruimte is voorzien van nauwkeurige regels voor de inrichting, materialisering en beplanting.

Met deze grotere nadruk op de structurering en vormgeving van de openbare ruimte is de ontwikkeling van het plan voor de Kop van Zuid minder afhankelijk geworden van het realiseren van een specifiek programma voor het gebruik van de bebouwing. De realisering van de grote hoeveelheid kantoorruimten op de Wilhelminapier is uiteindelijk vooral belangrijk voor de exploitatie van het plan: de enorme bedragen die door de gemeente zijn geïnvesteerd in infrastructuur en openbare ruimte zullen terugverdiend moeten worden met zo hoog mogelijke grondopbrengsten, die alleen door realisering van het geplande kantorenprogramma verwacht kunnen worden. De ontwikkeling van de Kop van Zuid is daardoor in sterke mate concurrerend geworden met de ontwikkeling van andere potentiële centrumuitbreidingslocaties, zoals met name het Waterstad-gebied, waarvan een verdere ontwikkeling juist essentieel is om werkelijk een samenhang te realiseren tussen het stadscentrum en de Kop van Zuid.

NIEUWE VERBINDINGEN TUSSEN STAD EN HAVEN

Het plan voor de Kop van Zuid is één exponent van een hernieuwd zoeken naar een relatie tussen de stad, de rivier en de haven. Het is een poging de aanwezigheid van de rivier en de haven in de stad opnieuw aan de orde te stellen. De andere exponent van dit hernieuwde zoekproces wordt gevormd door nieuwe plannen voor het werkende, moderne havengebied van Botlek, Europoort en Maasvlakte. Hier werd vanaf de tweede helft van de jaren tachtig het omgekeerde, de aanwezigheid van de stad in de haven, aan de orde gesteld.

Het startsein hiervoor werd gegeven door de onafhankelijke Eo Wijers Stichting, die in 1985 een ontwerpprijsvraag uitschreef voor het gehele Nederlandse rivierengebied. Voor het Rijnmondgebied werd door een aantal inzenders aan de orde gesteld dat een groot deel van het havengebied geschikt is voor stedelijke functies, zoals recreatie en woningbouw.[116] Een deel van de voorstellen van deze plannen is terug te vinden in het 1989 gepubliceerde *Masterplan Wereldhaven* van het Gemeentelijk Havenbedrijf, dat het havengebied als een 'toeristisch-recreatieve uitdaging' presenteert. De kern van dit plan bestaat uit de ontwikkeling van een 'Wereldhavencentrum' op de Maasvlakte, dat zowel congres- en kantoorfaciliteiten als voorzieningen voor toeristen en recreanten zou moeten bevatten. Het zou de eerste aanzet van een verweving van het havengebied met stedelijke functies moeten gaan vormen (zie pag. 366).

Hoewel het plan niet gerealiseerd is, duidt het op een belangrijke wijziging in het denken over de relatie tussen stad en haven. Terwijl beide fenomenen, stad en haven, vanaf de jaren zestig steeds meer als onverenigbare grootheden werden beschouwd en gescheiden van elkaar ontwikkeld werden, begon nu ook de havensector weer voordelen te zien in het vernieuwen van een vervlechting tussen stad en haven. De haven was te veel een terra incognita geworden, waardoor de havensector zowel politiek als maatschappelijk in een geïsoleerde positie terecht was gekomen. Het *Masterplan Wereldhaven* was in belangrijke mate erop gericht het maatschappelijk en politiek draagvlak voor de haven weer te versterken.

Zes jaar later, in 1995, werd op deze ideeën voortgebouwd, in het kader van een terugblik op 50 jaar wederopbouw, die tegelijk aanleiding was voor een manifestatie over '50 jaar toekomst'.[117] In het kader van deze manifestatie werd door de gemeente een aantal ontwerpers uitgenodigd om voorstellen te doen voor locaties die bij uitstek betrekking hebben op de relatie tussen stedelijke ontwikkeling en havenontwikkeling. Naast het weer opvoeren van het gebied Delfshaven-buitendijks als ontwikkelingslocatie, werd Rem Koolhaas uitgenodigd een visie te geven op de mogelijke ontwikkelingen rond de 'A4-corridor', die het westelijk deel van de ringweg van Rotterdam vormt, en werd door de landschapsarchitect Roel Bakker een studie verricht naar mogelijke nieuwe ontwikkelingen in het moderne, naoorlogse havengebied van Rotterdam. Vooral de voorstellen van Koolhaas en Bakker geven aan dat in de toekomst geheel nieuwe ruimtelijke en programmatische ontwikkelingen mogelijk zijn, die het accent van de relatie tussen stad en haven veel meer in westelijke richting doen verschuiven: in de richting van de werkende moderne haven zelf (zie pag. 367).

Koolhaas laat zien dat met een betere aansluiting van de snelweg A4 op het landelijke snelwegennet een nieuwe symbiose kan ontstaan van snelweginfrastructuur en haveninfrastructuur, die een conditie kan vormen voor nieuwe economische activiteit en nieuwe stedelijke programma's. Zowel directe havengebonden transport- en distributiebedrijven als kantoren zouden een plaats kunnen vinden langs deze snelwegcorridor.

Het voorstel van Roel Bakker gaat ervan uit dat de relatie tussen stad en haven niet meer te fixeren is op één plek. In zijn voorstel gaan stad en haven in het bijna 40 kilometer lange gebied tussen Kop van Zuid en zeemond allerlei verschillende relaties met elkaar aan, afhankelijk van de specifieke condities die verschillende plekken daartoe bieden. In het Waalhaven-gebied wordt een intensieve menging van stedelijke functies met havenbedrijvigheid voorgesteld, terwijl op de Maasvlakte, temidden van de containerterminals, een exclusieve kloosterachtige stedelijke enclave is gesitueerd. Wezenlijk is echter dat het plan ervan uitgaat dat geen van deze specifieke voorstellen erg bestendig zal zijn. Een grote nadruk ligt daarom op een 'scenic parkway' die een centraal element in het havenlandschap en een nieuw type multifunctionele openbare ruimte is. Het is in de eerste plaats de centrale ontsluitingsweg voor de havenbedrijven, maar heeft tegelijk een kwaliteit als stedelijke attractie, als een aangename route tussen de stad en de kust, waarlangs nieuwe stedelijke programma's gehuisvest *kunnen* worden. Maar ook zonder die programma's zal deze parkway een stedelijke voorziening van belang zijn.

Met dit concept is wel concreet vorm gegeven aan een nieuwe relatie tussen stad en haven, maar deze relatie is niet gefixeerd op een locatie. De relatie tussen stad en haven wordt vooral via een nieuw soort netwerk van openbare ruimten gelegd. De continue factor in ruimte en tijd wordt gevormd door de nieuwe openbare ruimte c.q. de parkway zelf.

AMSTERDAM: DE CONTINUE VERWIJDERING TUSSEN DE STAD EN HET IJ

De verleiding om nog iets te zeggen over dat andere grote waterfront-project in Nederland, de IJ-oevers, is te groot om te kunnen weerstaan.

De planvorming voor de IJ-oevers in Amsterdam is gebaseerd op een aantal uitgangspunten die sterk verschillen van die in Rotterdam, maar uiteindelijk zijn er ook opvallende overeenkomsten.

De verschillen betreffen de stedebouwkundige plantraditie, de actuele maatschappelijke context en de ontwerpconcepten.

Terwijl in Rotterdam wat betreft de stedebouwkundige plantraditie sprake is van een rusteloos zoeken naar steeds weer nieuwe relaties met het water, wordt in Amsterdam een ijzeren consequentie aan de dag gelegd in een continue verwijdering van de stad ten opzichte van het IJ. Sinds de aanleg van de grachtengordel, ontworpen als comfortabel woongebied voor de welgestelde burgerij, heeft de stad zich afgewend van de zompige en dampige wereld van het IJ. De relatie tussen stad en water kreeg met het grachtenstelsel meer het karakter van – om een modieus woord te gebruiken – een *rhizoom*.

Sindsdien is dit weggroeien van de stad, van het IJ af, alleen maar doorgezet. De aanleg van het station vormde in die ontwikkeling een logisch passtuk, waarmee bovendien bereikt werd dat de centrale positie van het Damrak in de ruimtelijk-functionele organisatie van de stad werd gehandhaafd.

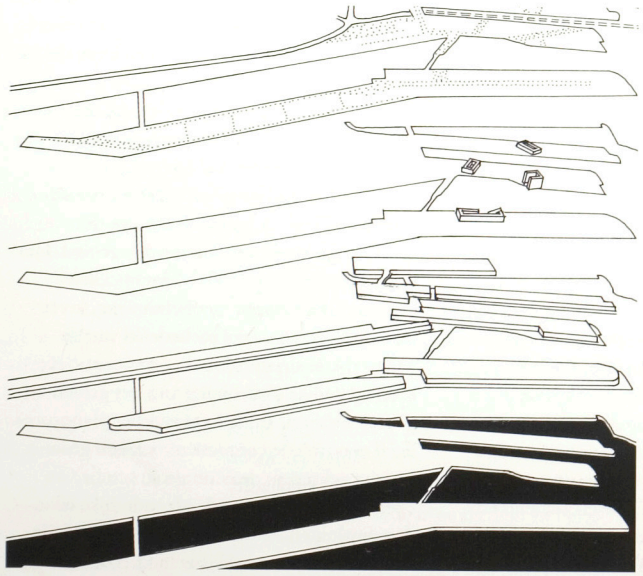
Ook in de 20e eeuw is die verwijdering tussen stad en IJ doorgezet. De ontwikkeling van Amsterdam-Noord is, gezien in de context van de stad als geheel, een incident gebleven, en heeft bovendien ook niet geleid tot een heroriëntatie van de stad op het IJ. Ook in Amsterdam-Noord is overigens meer sprake van een 'rhizomatische' verweving van de tuindorpen met het polderlandschap dan dat er sprake is van een directe oriëntatie op het IJ. Het IJ, dat was iets waar je overheen moest.

Wat in Amsterdam vooral opvalt, is de ijzeren consequentie waarmee planconcepten zijn uitgevoerd. Dat kan wel gezegd worden van de Amsterdamse stedebouwkundige cultuur: als ze iets doen, doen ze het consequent. Dat geldt voor de aanleg van de grachtengordel, de aanleg van Amsterdam-Zuid van Berlage en voor de naoorlogse ontwikkeling waarin tot op de dag van vandaag het concept van het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) van Van Eesteren en Van Lohuizen uit 1934 doorklinkt. Ook in dit Algemeen Uitbreidingsplan is er geen sprake van enige rol van betekenis voor het IJ. Het concept van de lobbenstructuur, waarmee de groei van de stad in westelijke en zuidelijke richting in banen geleid kon worden, is in de loop van de decennia wel aangepast en uitgebreid, maar nooit fundamenteel gewijzigd. Dit vormt een van de belangrijkste gronden voor de relatief voorspoedige ontwikkeling van het Oostelijk Havengebied die de aanzet vormt van een nieuwe lob, die zich via het IJ-eiland in oostelijke richting uitstrekt tot en met wat tegenwoordig IJburg wordt genoemd. Ook het feit dat het programma voor het Oostelijk Havengebied al in een vroeg stadium een vaststaand gegeven vormde (vrijwel 100% woningbouw) en er voldoende geïnteresseerde opdrachtgevers waren, vormde een rustgevende factor.

In Rotterdam vereiste het plan voor de Kop van Zuid een geheel nieuw structuurconcept voor de stad als geheel en werd er een ambitieus programma geprojecteerd waarop de gemeentelijke overheid voor een groot deel (met name wat betreft het kantorenprogramma) geen greep heeft. In het Amsterdamse Oostelijk Havengebied daarentegen kon men rustig voortbouwen op een stedelijk structuurconcept dat al ruim een halve eeuw gehanteerd werd, en werd gewerkt met een vertrouwd programma. Dankzij deze betrekkelijk rustgevende condities kon er ruimschoots geëxperimenteerd worden met het zoeken naar een nieuwe verhouding tussen de samenhang van het geheel en de mate van autonomie van kleinere delen. Die experimenten hebben pas gaandeweg, tijdens de uitvoering van afzonderlijke delen, geleid tot een definitief nieuw concept voor het Oostelijk Havengebied als geheel.[118]

Het belangrijkste uitgangspunt bestond aanvankelijk uit de handhaving van de bestaande eilandstructuur van het gebied. Het water met de afzonderlijke havenbekkens, begrensd door kaden met bebouwing, kreeg van meet af aan de rol toebedeeld van de belangrijkste structurerende component, die een ruimtelijke samenhang van het gebied als geheel verzorgt. In de loop van het planproces heeft een tweede component ook een grote nadruk gekregen: de centrale structuur van openbare ruimten, die de afzonderlijke eilanden ontsluit en daarnaast een extra kwaliteit heeft als park- en verblijfsgebied. Tot slot is





Boven: De lobbenstructuur van Amsterdam: Het oostelijk Havengebied en IJburg als een nieuwe lob in het water.
Onder: Oostelijk Havengebied, van onder naar boven: het water als structurende component; de eilanden als afzonderlijke ensembles; het stelsel van sculpturale bouwblokken; het netwerk van openbare ruimten.

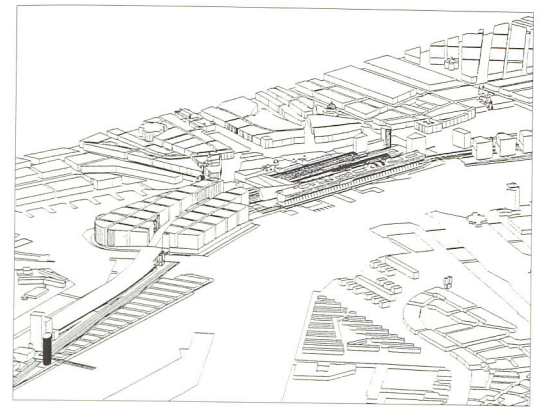
met de planontwikkeling van de laatste eilanden, Borneo en Sporenburg, een derde component geïntroduceerd in de vorm van een serie 'sculpturale bouwblokken'.

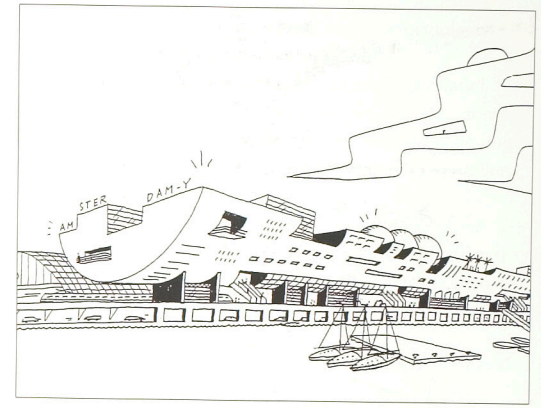
Wat aanvankelijk begon als een pragmatische invulling van afzonderlijke eilanden, is uiteindelijk uitgegroeid tot een stedebouwkundige structuur waarin drie afzonderlijke componenten een samenhang van het geheel verzorgen, die de mogelijkheid biedt voor een relatief vrije en autonome invulling van elk van de eilanden, al naar gelang de inzichten en wensen van de betreffende opdrachtgevers met hun architecten en supervisoren. Ook met de verdere ontwikkeling van nieuwe eilanden in het IJmeer (IJburg), wordt voortgebouwd op het principe om de stedebouwkundige vormgeving in eerste instantie te bepalen met behulp van het benadrukken van ruimtelijke kenmerken van het waterlandschap, de infrastructuur en sculpturale massa's.

De ontwikkeling van de IJ-oevers kan daarentegen niet bogen op een probleemloze inpassing in een Algemeen Uitbreidingsplan-traditie, maar staat ermee op gespannen voet. De IJ-oevers zijn in de Algemeen Uitbreidingsplan-erfenis altijd een blinde vlek gebleven.

Het concept van de 'IJ-as' was vooral gebaseerd op angst voor de dreiging van de ondergang van het stadscentrum als gevolg van de verstedelijking langs de 'zuid-as' (het zuidelijk deel van de ringweg) en rondom 'mainport' Schiphol. Met een omvangrijk programma van 500.000 m² kantoren en 100.000 m² voorzieningen dacht de Amsterdam Waterfront Financieringsmaatschappij (AWF) dat te kunnen voorkomen.

Het ontwerpatelier voor de IJ-oevers van Rem Koolhaas c.s. was een uitvinderslaboratorium, waar gepoogd werd geheel nieuwe bebouwingstypologieën te ontwikkelen die een verbeelding vormden van nieuwe ontwikkelingen op het gebied van bedrijfsorganisatie, wooncultuur en uitgaanscultuur. Hier werd niet gerefereerd aan vertrouwde beelden, het plan was juist een appèl aan de fascinatie voor het nieuwe, onverwachte, onbekende. De





Links: Masterplan van de AWF voor de IJ-oevers, vogelvlucht.

Rechts: Bebouwing aan het IJ op het stationseiland volgens het AWF-masterplan: de 'omgekeerde stationskap'.

wereld werd op z'n kop gezet, zelfs letterlijk met de omgekeerde stationskap. Het plan stelde de IJ-oevers voor als een nieuwe, autonome wereld aan het open water van het IJ, een wereld die onafhankelijk van het traditionele Amsterdam de conditie zou gaan vormen voor nieuwe vormen van stedelijk leven, en die juist door de open relatie met het IJ zich onderscheidde van het traditionele Amsterdam. Het open water werd ingezet als factor die de exclusiviteit van de locatie benadrukt.

Het ontwikkelingsconcept van de IJ-oevers bouwde voort op de eiland-na-eiland-ontwikkeling van het Oostelijk Havengebied. Ook de IJ-oevers vormen een reeks eilanden, die in principe in sterke mate los van elkaar ontwikkeld zouden kunnen worden. Wat bij de IJ-oevers echter ontbrak, was het duidelijk onderscheid tussen hoofdzaken en autonome delen, dat in het Oostelijk Havengebied zo helder was. Bij de ontwikkeling van de IJ-oevers, met het zeer ambitieuze en tegelijk onzekere programma, zou een dergelijk onderscheid des te meer voor de hand liggen.

In plaats daarvan werd een plan gepresenteerd waarin alles tot de hoofdzaak leek te behoren, en waarin de wens doorklonk de ontwikkeling van het gehele plangebied aan één centrale regie te onderwerpen. Hierbij ging de Amsterdam Waterfront Financieringsmaatschappij nog aanzienlijk verder dan bij de Kop van Zuid het geval is. Het uitvoeren van het IJ-oevers-concept, waarin elk 'traditioneel' uitgevoerd onderdeel afbreuk zou kunnen doen aan het vernieuwende elan, vereiste een nauwkeurige regissering. De AWF, in feite een private organisatie, claimde de ontwikkeling en het beheer van de gehele IJ-oevers, inclusief de openbare ruimte.[119] Behalve dat dit een aantasting van het openbaar karakter van de openbare ruimte zou zijn, betekende het ook dat echte verrassingen en onverwachte wendingen in het project werden uitgesloten.

Naast een flinke dosis anarchistische weerzin van het Amsterdamse publiek tegen een dergelijke totaalregie was het terugtreden van investeerders uit de AWF het definitieve signaal dat er geen draagvlak bestond voor deze tegendraadse plannen in de Amsterdamse stedelijke ontwikkeling.

Na de exercities van de AWF lijkt de gemeente Amsterdam nu weer ontnuchterd. In plaats van het ontwikkelen van het meest revolutionaire type kantoorgebouwen, geldt nu een goede inpassing van de IJ-boulevard, in combinatie met de verblijfskwaliteit van het gebied en de centrale rol van het gebied in het openbaar-vervoernetwerk, als het belangrijkste doel. Het stationseiland vormt in dit geheel de centrale spil, die tot een uniek en fascinerend ver-

keers- en vervoersknooppunt aan het water omgevormd zou kunnen worden.

De overeenkomst tussen IJ-oevers en Kop van Zuid betreft dus het feit dat in beide gevallen sprake is van een 'herontdekking' van het openbaar gebied als belangrijk object van stedebouwkundige bewerking, terwijl tegelijk een consequente uitwerking van de nieuwe hoofdonderdelen van het openbaar gebied bemoeilijkt wordt door de vele andere doeleinden waaraan de stedebouwkundige diensten willen voldoen. Hierdoor zijn in beide steden de meest structurele elementen van het openbaar gebied, die essentieel zijn voor de beoogde relatie tussen stad en open water, nog het meest onzeker: in Rotterdam betreft dat de uitwerking van het gehele tracé van de stadsboulevard, in Amsterdam het stationseiland.

5 Balans: de rusteloze relatie tussen stad en rivier

De stedebouwkundige cultuur van Rotterdam wordt gekenmerkt door niet aflatende pogingen om de stad Rotterdam met de rivier en de haven te verbinden. Vooral in de 20e eeuw lijkt elke generatie stedebouwkundigen weer een nieuw concept te willen ontwikkelen, terwijl het ontbreekt aan volharding om de concepten echt te voltooien. De stad is als het ware bezaaid met verschillende ontwerpconcepten.

Een belangrijke reden voor deze wispelturigheid is de veranderlijkheid en schaalvergroting van de haven. Tot de 19e eeuw was de haven een duidelijk lokaliseerbaar fenomeen, dat gedurende drie eeuwen nauwelijks van plaats en omvang veranderde. Na het midden van de 19e eeuw kwam aan die duidelijkheid abrupt een einde. De haven groeide niet alleen, maar verschoof ook voortdurend het zwaartepunt. Terwijl de stedebouwkundigen de oriëntatie op de haven wilden gebruiken als een solide en duurzame basis voor de stadsplattegrond, bleek die haven een glibberige aal die voortdurend van positie en omvang veranderde.

De paradox van enerzijds de groeiende onafhankelijkheid van de haven ten opzichte van de stad, en anderzijds de voortdurende pogingen om stad en haven met elkaar te verbinden, werd al in de vooroorlogse decennia belichaamd door de figuur van Backx. De grilligheid van beide fenomenen is sindsdien alleen maar toegenomen. De snelheid van technologische ontwikkelingen en economische processen maakt het vrijwel onmogelijk te voorspellen hoe de moderne distributiehaven over tien jaar zal functioneren, welke rol de stad Rotterdam daarin zal spelen, en welke soorten bedrijvigheid op dat moment het liefst op welke plekken gesitueerd willen zijn. Kortom, het streven naar enige sturing van economische bedrijvigheid kan een belangrijk doel voor een stad zijn, maar het wordt steeds riskanter om het welslagen van een stedebouwkundig plan afhankelijk te laten zijn van het realiseren van specifieke programma's.

In de verschillende ontwerpconcepten van de afgelopen anderhalve eeuw is de relatie tussen stedebouwkundig plan en specifieke programma's op verschillende manieren gedefinieerd, waarbij een belangrijk verschil aanwijsbaar is tussen de eerste generaties ontwerpen en de latere generaties. Een aantal van de 19e-eeuwse ingrepen van Rose en De Jongh zijn sterk genoeg gebleken om de tand des tijds te doorstaan. Ruim honderd jaar later zijn de meeste van die 19e-eeuwse werken nog steeds betekenisvolle elementen in de stad, ondanks het feit dat ze niet meer de stad op de haven oriënteren, zoals aanvankelijk bedoeld, en ondanks het feit dat het gebruik van de bebouwing vaak aanmerkelijk gewijzigd is, en in veel gevallen ook de architectonische verschijningsvorm van de bebouwing. Terwijl de levensduur van alles wat gebouwd wordt in deze 'dynamische stad' volstrekt onzeker is – ook de naoorlogse stad wordt alweer op grote schaal afgebroken –, blijken de betere onderdelen van de openbare ruimte te functioneren als een structuur van de 'longue durée', van een historische continuïteit. De oriëntaties zijn niet zozeer verschoven, maar er zijn voortdurend nieuwe oriëntaties bijgekomen.

Het geheim van deze 19e-eeuwse structurerende elementen zit in de meerdere gebruiksmogelijkheden ervan, mogelijk gemaakt door een zorgvuldige vormgeving van deze elementen als belangrijke onderdelen van het openbaar gebied. De Westersingel, Westerkade en Heemraadsingel zijn over de volle lengte voorzien van prachtige profielen. De vormgeving van deze openbare ruimten was niet een directe afgeleide van de primaire functies die de aanleiding vormden voor de aanleg ervan: de singels waren niet puur als waterverversingssystemen of als snelverkeerroutes vormgegeven, de kaden waren niet puur als laad- en loszones vormgegeven. Secundaire motieven speelden een hoofdrol in de vormgeving, waardoor een combinatie van functies van het openbaar gebied mogelijk werd gemaakt. Ze vormden belangrijke onderdelen van de technische infrastructuur voor verkeer en transport in de stad, het werden nieuwe centra voor het openbare stadsleven, en tevens werden het de belangrijkste representatieve ruimten van de stad. Dankzij deze relativering van de primaire functies in de vormgeving van deze kaden en singels kunnen ze ook nu nog steeds een belangrijke rol spelen als structurerende delen van de betreffende stadsdelen, ondanks het feit dat ze inmiddels geen wezenlijke rol meer spelen als onderdelen van de transportinfrastructuur en als verbindingen tussen stad en haven.

Zo nauwkeurig als het openbaar gebied werd vormgegeven en voor meerdere gebruiksmogelijkheden geschikt gemaakt, zo globaal bleef de regulering van de bebouwing. De 19e-eeuwse stadsbouwmeesters waagden zich niet aan een vergaande sturing en regissering van de architectonische verschijningsvorm en het gebruik van de bebouwing; via bouwverordeningen werd een aantal regels geformuleerd waaraan men zich te houden had.

Juist het feit dat deze elementen relatief onafhankelijk zijn van een precieze functionele invulling van de bebouwing, maakt dat ze nog steeds zo'n belangrijke rol in de stad vervullen.

In de 20e eeuw wordt de stedebouw echter steeds meer beheerst door de ambitie van een nauwkeurige regissering van de architectuur en het gebruik van de stad via het stedebouwkundig plan.

In de wederopbouw werd de stedebouwkundige ontwerppraktijk sterk gedomineerd door het streven naar een samenhang tussen programma en architectonische verschijningsvorm op het schaalniveau van het ensemble. Uiteindelijk heeft die sterke nadruk op het schaalniveau van het stedebouwkundig ensemble tot een sterkere fragmentatie van de stad geleid. De krachtige structuurbepalende elementen van de 19e-eeuwse stad zijn afwezig in de 20e-eeuwse stad, enkele belangrijke uitzonderingen daargelaten – de Maastunneltraverse van Witteveen, de Maasboulevard en de Coolsingel kunnen als zodanig worden aangemerkt.

Andere naoorlogse plannen voor openbare ruimten die een structurerende rol in de stadsplattegrond zouden moeten spelen, zijn lange tijd een lege huls gebleven, met het mislukte 'Venster op de rivier' als meest markante voorbeeld.

Zodra het 'Venster op de rivier' zijn letterlijke betekenis als venster had verloren, door de dijkverzwaring en het vertrek van de Holland-Amerika Lijn, bleef er niets meer over om de Schiedamsedijk betekenis te verlenen.

Verschillende recente plannen kunnen beschouwd worden als pogingen de draad van de 19e-eeuwse stedebouw weer op te pakken. De voorstellen voor de parklane in Rotterdam-West, voor de 'scenic parkway' in het Europoort-gebied en voor de A4-corridor zijn bedoeld als nieuwe typen openbare ruimte, toegevoegd aan het bestaande netwerk van

openbare ruimten dat stad en haven met elkaar verbindt. Het doel van deze nieuwe typen is in eerste instantie het scheppen van condities voor nieuwe stedelijke activiteit en bedrijvigheid. Maar het is niet zeker in welke mate en welke vorm stedelijke activiteit precies door deze nieuwe toevoegingen aan het netwerk ontplooid zullen worden. De vormgeving van deze nieuwe elementen is daarom opgevat als een opgave om deze elementen van een eigen, autonome ruimtelijke kwaliteit te voorzien, die niet afhankelijk is van de grilligheid van stedelijke en havengebonden programma's.

Ook de nieuwe stadsboulevard door de Kop van Zuid kan als een dergelijke nieuwe toevoeging aan het netwerk van openbare ruimten worden opgevat. Het belangrijkste aspect van het project Kop van Zuid wordt immers gevormd door het nieuwe stelsel van openbare ruimten dat aan de stad wordt toegevoegd, met de stadsboulevard als centrale spil. De nieuwe stadsboulevard met de nieuwe brug zou voor het eerst in de naoorlogse geschiedenis een nieuw structurerend element in de stadsplattegrond kunnen worden, die van betekenis is op verschillende schaalniveaus: als verbinding met het snelwegennetwerk, als stedelijke verbinding tussen twee stadsdelen en als gemeenschappelijk element van aangrenzende stadsbuurten. Het vormgeven van dit nieuwe stelsel als een duurzaam netwerk van openbare ruimten is de belangrijkste opgave voor de ontwikkeling van de Kop van Zuid, waarop dit stadsdeel later, na twintig, vijftig of honderd jaar, beoordeeld zal worden.Het realiseren van een uitgebreid programma van 'hoogwaardige bedrijvigheid' is weliswaar een van de belangrijkste aanleidingen voor de ontwikkeling van het project, maar tegelijk ook een van de meest onzekere factoren. Juist de grilligheid van de havenontwikkeling en de veranderende relaties tussen stad en haven, maakt het noodzakelijk de kwaliteit van een dergelijk project niet te laten afhangen van het al of niet slagen van een ambitieus programma voor de bebouwing. En mocht het programma nu gerealiseerd worden, dan nog is niet zeker hoe de situatie en het gebruik van de bebouwing er over enkele decennia zullen uitzien.

Voor de nieuwe stadsboulevard zijn in principe voldoende uitgangspunten aanwezig om er een nieuw belangrijk structuurbepalend element van de stad van te maken: niet alleen als een element dat belangrijke stedelijke functies aan elkaar rijgt, maar vooral als een helder tracé dat de stad leesbaar en begrijpelijk maakt, en de bijzondere karakteristiek van Rotterdam als een stad in een rivierendelta tot uiting brengt, met het passeren van de reeks havenbekkens en de rivier. Vooral de uitwerking van de Rijnhaven-Oostzijde en de Maashaven-Oostzijde zal belangrijk zijn. Hier vormen het water, de weg en ook (bij de Maashaven) de waterkering en het metro-viaduct de basisingrediënten voor het ontwerp van de stadsboulevard als centrale stedelijke openbare ruimte. Het uitwerken en benadrukken van deze kwaliteit maakt de stadsboulevard tot een duurzaam element voor de langere termijn, zodat over vijftig of honderd jaar, wanneer veel gebouwen inmiddels veranderd zullen zijn van vorm en gebruik, en het 'logistieke zenuwcentrum' inmiddels ergens anders is gehuisvest of geheel opgelost in netwerken van 'virtual companies', de stadsboulevard toch net zo betekenisvol zal zijn zoals nu de 19e-eeuwse openbare werken nog zijn.

Hoofdstuk 6

Stad en territorium: samenhang of fragmentatie

Samenvatting en conclusies

Veranderingen en constanten in de relaties tussen stad en territorium

Is het mogelijk tot een nadere definitie te komen van 'cultuur' en 'culturele kwaliteit', en is het mogelijk nader aan te geven welke culturele betekenis toegekend kan worden aan grootschalige infrastructuur en aan het water in het ruimtelijk ontwerp van de stad?

Als er iets duidelijk wordt uit de vier stadsmonografieën dan is het dat er tussen diverse perioden en tussen de diverse steden grote verschillen aanwijsbaar zijn in de opvattingen over wat 'cultuur' is en wat de culturele betekenis van havens en water is voor de vormgeving van de stad. Tegelijk vertonen de vier steden een grote mate van historische continuïteit op het gebied van de specifieke verhouding tussen stad en territorium, die enerzijds bepaald wordt door de eigenaardigheden van het territorium zelf, anderzijds door continuïteit in de waardering en behandeling van dat territorium door de stedelijke gemeenschap.

TWEE 'STEDEBOUWKUNDIGE ARRANGEMENTEN'

Op welke wijze wordt met stedebouwkundige plannen geanticipeerd op de noodzaak om tijdens transformatieprocessen nieuwe verhoudingen te organiseren tussen de stad als residentie en de stad als open systeem, oftewel nieuwe verhoudingen tussen openbaar, sociaal en privaat domein?

Ondanks alle culturele en territoriale verschillen tussen de in dit boek beschreven steden blijken er gedurende die twee eeuwen en in die vier steden steeds twee hoofdcategorieën antwoorden te zijn, twee soorten 'stedebouwkundige arrangementen'. Het ene soort arrangement is gebaseerd op het streven naar een grote mate van stabiliteit van de residentiële functie van de stad en naar de creatie van een stabiel eindbeeld van de stad. Voorop staat het regelen van een veilige, zekere en berekende toekomst. De verkeersfunctie van de stad wordt daarbij beoordeeld als een bedreigende, ontregelende factor voor het gewenste eindbeeld. De nadruk in dit arrangement ligt op een grote mate van regulering van het beeld en het gebruik van overzichtelijke fragmenten van de stad. Het stedebouwkundig paradigma

van deze categorie is dat van het stedelijk ensemble als 'Gesamtkunstwerk', waarin sprake is van een nauwe samenhang tussen de architectuur van de bebouwing, de vormgeving van de openbare ruimte en het gebruik [ervan]. Inherent aan deze benadering is een sterke scheiding van verschillende soorten openbare ruimten met verschillende functies en betekenissen.

Het andere arrangement is gebaseerd op een acceptatie van de dynamiek, onzekerheid en veranderlijkheid die inherent is aan de verkeersfunctie van de stad. Het moderne stadsleven wordt beschouwd als uitdagend, spannend, mogelijkheden scheppend voor ontdekkingen en vernieuwingen. Dit arrangement is gericht op het scheppen van condities voor een verdere ontplooiing van de stedelijke dynamiek. De nadruk in dit arrangement ligt op een grote mate van vrijheid in de ontwikkeling van het eindbeeld en het gebruik van de stad. Het stedebouwkundig paradigma van deze categorie bestaat uit de vormgeving van het netwerk van openbare ruimten, dat geschikt gemaakt is voor meerdere vormen van gebruik.

Essentieel in het verschil tussen beide arrangementen is de verhouding tussen (a) het ontwerp van de stadsplattegrond, (b) de ruimtelijk-functionele organisatie van de stad en (c) de architectonische verschijningsvorm van de bebouwing.

Laten we beide arrangementen nog eens beter tegen het licht houden.

Het arrangement van een stabiel eindbeeld van de stedelijke fragmenten: een scheiding tussen stedelijke fragmenten en stedelijke netwerken

Wanneer we de geschiedenis van de verschillende varianten van dit arrangement overzien, valt op dat er steeds sprake is van een grote macht van bepaalde maatschappelijke klassen of belangengroepen. Het nagestreefde stabiele eindbeeld is in deze situaties niet alleen een uitdrukking en representatie van die macht, maar wordt ook praktisch mogelijk gemaakt door een grote samenhang in het opdrachtgeverschap van zowel het stedebouwkundig ontwerp van het stedelijk fragment als het architectonisch ontwerp van de bebouwing.

Deze situatie deed zich in de 19e eeuw bij uitstek voor in Londen.

In de loop van de 20e eeuw vond internationaal in de stedebouw een ontwikkeling plaats die neerkwam op een brede adoptie van het Engelse 'model' van scheiding tussen residentiële stad en verkeersnetwerk.

In Europese landen (Engeland, Nederland) was de ontwikkeling van nieuwe stedebouwkundige ensembles als 'Gesamtkunstwerken' het resultaat van een institutionele verstrengeling tussen de stedebouwkundige ontwerp- en planvormingspraktijk van woningbouwensembles en een door de overheid gereguleerd volkshuisvestingsinstrumentarium. In de Verenigde Staten vond een soortgelijke ontwikkeling in mindere mate plaats, maar werd tegelijk geëxperimenteerd door particuliere ontwikkelaars met de schepping van complete instant-steden.

Deze laatste ervaringen spelen een belangrijke rol in de ontwikkeling van de nieuwe, huidige generatie 'stabiele eindbeeldplannen', waarin sprake is van publiek-private samenwerkingsconstructies, die de hoofdrol van plan-

ontwikkelaar weer hebben overgenomen van de stedelijke overheid. Deze ontwikkeling vindt plaats binnen de context van twee processen die tegelijk plaatsvinden. Ten eerste is dat de 'regionalisering' van de stad, dat wil zeggen schaalvergroting van de verstedelijking op het niveau van de regio. Ten tweede het ontbreken van een heldere politieke en maatschappelijke consensus op het schaalniveau van de regio. In deze context nemen publiek-private samenwerkingsorganisaties hun toevlucht tot overzichtelijk afgebakende deelgebieden, waarvan verwacht wordt dat ze in de verdere ontwikkeling van de stadsregio een strategische positie als knooppunten van nieuwe netwerken zullen gaan innemen. Binnen de grenzen van deze deelgebieden is wel een nieuw soort consensus mogelijk tussen de verschillende deelnemende partners: binnen de grenzen van het deelgebied zijn de wispelturigheid van de markt en de onzekerheid van de politieke verhoudingen als het ware buiten spel gezet. In dit arrangement wordt de openbare ruimte vooral beschouwd als een onderdeel en waardetoevoegende factor van het ensemble.

Deze ontwikkeling is met name kenmerkend voor een aantal steden in de Angelsaksische landen. In Londen is gepoogd deze strategie toe te passen in de Docklands. Hier is vooral gebruik gemaakt van het bestaande autoritaire planvormingsinstrument van de Development Corporations. Met deze Development Corporations is echter vooral een traditie in het naoorlogse Engeland opgebouwd op het terrein van de ontwikkeling van grote woongebieden, maar nauwelijks op het terrein van stedelijke centra met veel bedrijvigheid. Dit gebrek aan ervaring heeft de ontwikkeling van de Londense Docklands lelijk opgebroken.

Meer succesvol zijn projecten als Battery Park City en South Street Seaport in New York, de Inner Harbor in Baltimore, enzovoort. Hier is in feite de Amerikaanse traditie van grootschalige projecten van private ontwikkelaars geïmplanteerd in de oude havengebieden van de steden.

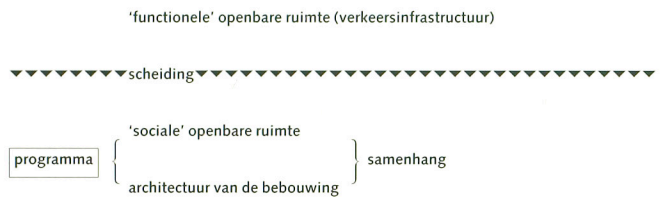
'Culturele kwaliteit' wordt in deze projecten in de eerste plaats omschreven als een nader aan te geven samenhang in het visuele beeld tussen de architectuur van de bebouwing, de vormgeving van het openbaar gebied en het gebruik van bebouwing en openbaar gebied. Deze opvatting over culturele kwaliteit is in sterke mate nog een erfenis van de periode waarin sprake was van een sociaal-democratische consensus. Het nader omschrijven, reguleren en bewaken van deze samenhang werd als een vanzelfsprekende taak beschouwd van de overheid, c.q. de gemeentelijke stedebouwkundige diensten. Door het verdwijnen van de sociaal-democratische consensus is het vertrouwen in de overheid afgenomen. In plaats van een boven de partijen staande instantie, wordt de overheid zelf steeds meer als een partij beschouwd. Tegelijk is de opvatting over de definiëring van 'culturele kwaliteit' in dit arrangement vrijwel gelijk gebleven. De taak van het reguleren en controleren van de samenhang tussen architectuur, openbare ruimte en gebruik, wordt toebedeeld aan andere 'boven de partijen staande' deskundigen, die een aparte status krijgen als supervisoren of 'Quality Teams'.

De toetsing betreft alle onderdelen van zowel het publieke als het private

domein: Nauwkeurige richtlijnen worden opgesteld voor zowel de vormgeving van de openbare ruimte als voor de architectuur van de bebouwing en de gebruiksdoeleinden van de bebouwing.

Bij al deze projecten is sprake van een sterke scheiding tussen netwerken van openbare ruimten op verschillende schaalniveaus, tot uiting komend in een zorgvuldig in samenhang met de bebouwing ontworpen verblijfsgebied, en een louter 'technische' infrastructuur voor het doorgaande verkeer.

Arrangement I



De grote aandacht voor integrale vormgeving van de urban projects gaat gepaard met een gebrek aan aandacht voor de vormgeving van de *verbindingen* tussen de knooppunten. Terwijl de urban projects zelf uitgebreid worden onderworpen aan criteria als 'culturele identiteit' en 'ruimtelijke kwaliteit', ontbreken dergelijke criteria bij de infrastructuur van nieuwe verbindingen vrijwel volledig. De nieuwe infrastructuur van snelwegen en railverbindingen wordt louter getoetst op de technische merites als verbinding tussen de afzonderlijke knooppunten, en niet op het vermogen om een verbinding aan te gaan met de tussenliggende delen van het stadslandschap. Het stadslandschap wordt daardoor des te meer gefragmenteerd, waarbij een groot deel van dit stadslandschap buitengesloten wordt van de nieuwe netwerken. In de eerste plaats is er vaak de praktische situatie van de financiering, uitvoering en beheer van deze infrastructuren, die moeilijk is in te passen in de publiek-private samenwerkingsconstructies. Maar belangrijker zijn de inhoudelijke motieven van de opdrachtgevers, die een al te grote toegankelijkheid van het project als een bedreiging voor de exclusiviteit ervan beschouwen – zoals ook de squares van het Londense West End in de 19e eeuw met hekken van de buitenwereld werden afgeschermd.

Het arrangement van een veelzijdig gebruik van de stad:
de vormgeving van de vervlechting van netwerken van verschillende schaalniveaus

In dit arrangement ligt een nadruk op de vormgeving van de structurerende delen van het netwerk van openbare ruimten op stedelijke en regionale schaal, en op de vormgeving van 'intermediaire' openbare ruimte, die een verweving vormt tussen het netwerk van de moderne hoofdverkeersinfrastructuur en de netwerken van afzonderlijke stedelijke fragmenten.

Dit arrangement is gebaseerd op drie uitgangspunten of vooronderstellingen. Het eerste uitgangspunt is van principiële aard: de openbare toegankelijkheid van netwerken die van structurele betekenis zijn voor het stedelijk leven is een politieke basisvoorwaarde voor een democratisch functionerende maatschappij, waarin vrijheid en politieke gelijkheid centrale begrippen zijn. Juist aan die netwerken waarmee de grootste publieke investeringen gemoeid zijn, kan de eis gesteld worden dat ze te allen tijde voor iedereen vrij toegankelijk moeten zijn, dat ze voor verschillende soorten gebruik geschikt moeten zijn en verschillende betekenissen toegekend kunnen krijgen. Het is een conditie om de wereld 'vanuit zoveel mogelijk verschillende perspectieven te kunnen zien'.[1]

De tweede veronderstelling betreft het feit dat in dit arrangement de ruimtelijke vorm van de openbare ruimte functioneert als een *conditie* voor de ontwikkeling van specifieke stedelijke programma's, maar waarbij tegelijk de betekenis van de vorm van de openbare ruimte *niet afhankelijk* is van de realisatie van specifieke, gewenste programma's. De ruimtelijke vorm van het openbaar gebied wordt als een algemene conditie voor maatschappelijke dynamiek ontworpen, die deels nog onbekend is – hetgeen niet als bedreigend en subversief, maar juist als uitdagend wordt beschouwd. Volgens dit arrangement kan een openbare ruimte meerdere functies en betekenissen krijgen, zodat deze ruimte ook nog een betekenis kan hebben in het stedelijk leven als de functies die primair de aanleiding vormden voor de stedebouwkundige ingreep niet tot ontwikkeling komen of na verloop van tijd weer verdwijnen.

Hiermee komen we op een derde uitgangspunt, namelijk de duurzaamheid die de producten van dit arrangement kenmerkt. Die duurzaamheid heeft een financieel-pragmatische en een culturele kant. De financieel-pragmatische kant betreft het feit dat met de aanleg van grootschalige openbare netwerken nu eenmaal grote publieke investeringen gemoeid zijn, waarvan het zonde is als die na verloop van tijd nutteloos zouden zijn geworden. De culturele kant betreft de noodzaak van een historische gelaagdheid en complexiteit in de stedelijke structuur, als basis van een rijk en veelzijdig stedelijk leven.

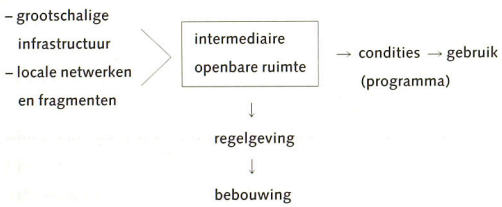
In Rotterdam, New York en Barcelona lag de nadruk in de 19e en het begin van de 20e eeuw op de structuur van het netwerk van openbare ruimten als geheel, en in het bijzonder op de vormgeving van onderdelen die zowel deel uitmaken van een grootschalige infrastructuur als betekenis hebben in de lokale context. Dat gold in sterke mate voor de 19e-eeuwse voorbeelden van de rivierfronten en singelstelsels van Rose en De Jongh in Rotterdam, het havenfront als onderdeel van een parkenstelsel in Barcelona, de parkenstelsels en rivierfronten van Olmsted en de beste producten van Moses in Amerikaanse steden. Doordat structurerende delen van het openbaar gebied werden ontworpen als verwevingen van verschillende soorten netwerken van uiteenlopende schaalniveaus, kregen ze ook een duurzaam karakter. De rivierkaden van Rose waren ontworpen als aanmeerkade, dus als onderdeel van het internationale scheepvaartnetwerk, en tegelijk als onderdeel van het lokale stratennetwerk. Honderd jaar later vervullen diezelfde kaden geen rol meer in internationale transportnetwerken, maar ze zijn voor het stedelijk leven nog steeds van grote betekenis.

'Cultuur' is in deze benadering een dynamisch begrip, dat voortdurend

van inhoud verandert onder invloed van de wisselwerking tussen verschillende netwerken.

In alle vier de steden is in de laatste decennia de stedelijke ontwikkeling op regionale schaal als een belangrijke opgave voor stedebouwkundige planvorming en ontwerp op de agenda gekomen. Infrastructurele elementen die samenhang kunnen verlenen aan de gehele regio en tegelijk de regio kunnen verbinden met grootschalige, internationale netwerken worden van groot belang. Bij het zoeken naar middelen om een ruimtelijke samenhang in de stedelijke regio's tot stand te brengen, is het versterken en uitbuiten van landschappelijke structuurelementen 'herontdekt'. Tezamen met sterke hoogteverschillen behoren grote waterstructuren en de grens tussen water en land tot de meest manifeste voorbeelden van landschappelijke structuurelementen. Het realiseren van een sterke ruimtelijke samenhang tussen de hoofdonderdelen van de verkeersinfrastructuur en de landschappelijke structuurelementen zoals watervlakten en oeverlijnen, vormt een belangrijk deel van de nieuwe ruimtelijke strategieën in Barcelona, New York en Rotterdam. De vormgeving van deze combinatie van verkeersinfrastructuur met de landschappelijke structuur vereist een benadering waarbij 'door de schalen heen' ontworpen wordt: de elementen die een samenhang geven aan de regio als geheel zijn tegelijk van belang voor het stadsbeeld op lokaal niveau en voor de ontsluiting van stadsdelen, buurten, wijken en fragmenten.

Arrangement II



De nieuwe ringweg van Barcelona, de Cinturon, is een van de meest geslaagde voorbeelden: een nieuw element dat de verstedelijkte regio van Barcelona structureert, maar waarvan de vormgeving van elk onderdeel steeds is afgestemd op de specifieke situatie van afzonderlijke fragmenten. Deze benadering staat ook een zekere autonome ontwikkeling van afzonderlijke stedelijke fragmenten toe, zonder dat dit leidt tot een fragmentatie van de stad als geheel. Dit wordt in Barcelona gedemonstreerd met de wijze waarop zeer uiteenlopende stadsdelen als de historische binnenstad, La Barceloneta, en Poble Nou aan de ringweg zijn gekoppeld. En ook de moderne haven is door de koppeling aan de ringweg weer onderdeel geworden van het stadsregionale netwerk.

Juist de aansluitingen van het nieuwe regionale netwerk op afzonderlijke fragmenten vormen een cruciale opgave voor het stadsontwerp. Deze aansluitingen moeten ertoe leiden dat het nieuwe regionale netwerk niet alleen een verkeersinfrastructuur is, maar ook andere functies kan vervullen, en ze

moeten ertoe leiden dat de fragmenten geen autonome introverte werelden worden, maar een duurzame betekenis kunnen krijgen voor de stad(sregio) als geheel. Dit betekent in de eerste plaats dat voor een element als een ringweg er verschillende typologische oplossingen moeten worden ontworpen, die in staat zijn om zowel de continuïteit van de ringweg zelf vorm te geven als aan te sluiten op specifieke lokale aspecten. In de tweede plaats betekent het dat voor de afzonderlijke stadsfragmenten regels opgesteld moeten kunnen worden voor de vormgeving van de randen ervan, zodat deze randen zowel een betekenis hebben voor het stadsregionale netwerk als voor de interne organisatie van het fragment zelf.

De actuele opgave: het ontwerpen van nieuwe intermediaire openbare ruimten

De geschiedenis van de 19e- en 20e-eeuwse stedebouw is een permanente strijd tussen de twee hierboven beschreven arrangementen.

Het verschil in opvattingen komt vooral tot uiting in de maatstaven die gehanteerd worden bij de vaststelling of een stedebouwkundig ontwerp succesvol is uitgevoerd. In het eerste arrangement vormt het programma voor het gebruik van de bebouwing het belangrijkste doel; de mate waarin dit programma wordt gerealiseerd (aantallen gerealiseerde vierkante meters kantoorvloeroppervlak, aantal woningen enzovoort) bepaalt de mate van succes van het project.

In het tweede arrangement wordt het programma vooral als een *aanleiding* beschouwd en gebruikt om ruimtelijke transformaties van het stedelijk grondgebied te bewerkstelligen. Essentieel is dat uitgegaan wordt van een grote mate van onzekerheid ten aanzien van de beheersbaarheid van het programma van de bebouwing, zeker op de lange termijn. Tegenover de potentiële 'delirious experience' van de bebouwing, zowel wat betreft de architectuur als het gebruik van de bebouwing, staat de 'longue durée' van de structuur en de vorm van de openbare ruimte. Anders gezegd: dat wat in het tweede arrangement 'culturele kwaliteit' wordt genoemd, wordt verondersteld een aanzienlijk langere geldigheidsduur te hebben dan de culturele kwaliteit van het eerste arrangement, die immers afhankelijk is van actuele trends ten aanzien van stedelijke programma's.

Het is echter maar de vraag of beide arrangementen per definitie strijdig met elkaar zijn. De verschillen in benadering en de verschillen in opvattingen over de vraag wat 'culturele kwaliteit' is, kunnen beschouwd worden als een exponent van de complexiteit van de stedelijke samenleving. Deze complexiteit, en het bieden van condities voor complexiteit, kan als een essentie van het stedelijk leven worden beschouwd. In plaats van het opvoeren van de strijd tussen beide arrangementen, vanuit een opvatting dat het ene

arrangement het andere per definitie uitsluit, is het zinvoller condities te creëren waarin beide arrangementen tot ontwikkeling kunnen komen zonder dat ze elkaar in de weg zitten.

De actuele opgave bestaat uit het ontwerpen van nieuwe verbanden, nieuwe symbioses tussen deze twee arrangementen. Het gaat met name om het ontwerpen van de aansluitingen van de fragmenten op de stadsregionale infrastructuur: dit vraagt om een nauwkeurig ontwerp van de openbare ruimte waarmee deze symbiose vorm wordt gegeven. Deze stedebouwkundige benadering vereist in de eerste plaats dat het ontwerp van de 'intermediaire openbare ruimte' op meerdere schaalniveaus van betekenis is: het moet enerzijds een bijdrage leveren aan de continuïteit van de grote schaal van het stadsregionale netwerk, anderzijds moet het ontwerp een logische conditie vormen voor de ontwikkeling van het fragment.

De versnippering en atomisering van het stadslandschap is op dit moment een algemeen punt van kritiek in de vakwereld van stedebouwkundigen en landschapsarchitecten. Merkwaardigerwijs leidt deze kritiek bij verschillende ontwerpers en theoretici tot het standpunt dat het ontwerpen van 'intermediairen' tussen verschillende schaalniveaus geen zin meer zou hebben in de hedendaagse realiteit. Vanuit deze opvatting wordt gepleit voor juist een benadrukking van extreme verschillen tussen schaalniveaus. Enerzijds wordt gepleit voor het ontwerp van de zeer grote schaal, waarbij sprake moet zijn van een integratie van infrastructuurontwerp en landschapsarchitectonisch ontwerp.[2] Anderzijds wordt gepleit voor meer aandacht voor het ontwerp op de zeer kleine schaal: dat van het kleinste stedelijk fragment, het ensemble, de vide of de omsloten tuin. Op dit kleinste schaalniveau wordt geëxperimenteerd met een nieuwe integratie van architectuur, landschapsarchitectuur en urban design in de zin van het ontwerp van het openbaar gebied.

Deze pleidooien voor een hernieuwde nadruk op het verschil tussen uiteenlopende schaalniveaus zijn sterk gebaseerd op twee veronderstellingen. Ten eerste de veronderstelling dat er in de jaren tachtig en negentig een te grote nadruk is geweest op het ontwerp van de middenschaal, waardoor de fragmentatie van de stad sterk is toegenomen.[3] Deze beoordeling strookt met de waarneming van stadstheoretici als Boyer en Sorkin, die de nieuwe stedelijke projecten als 'variations on a theme park' beschouwen.[4] Deze kritieken zijn het gevolg van een fixatie op stedebouwkundige ontwerppraktijken volgens het arrangement van het stabiele eindbeeld en van de scheiding der netwerken. De term 'middenschaal' is echter ooit uitgevonden ter omschrijving van een stedebouwkundige strategie die gericht is op het arrangement van de vervlechting van netwerken van verschillende schaalniveaus. De term 'intermediate scale' is in de jaren tachtig onder andere in Barcelona ingezet als karakterisering van projecten die tot doel hadden de verweving van het stedelijk fragment met het grootschalige, stadsregionale netwerk vorm te geven. Nadien is deze betekenis van de term aan slijtage onderhevig geraakt en is zij gebruikt ter aanduiding van projecten in het kader van het arrangement van het stabiele eindbeeld.

De tweede veronderstelling die aan de nieuwe nadruk op extreme schaalniveaus ten grondslag ligt, betreft de nieuwe levenswijze van de hedendaagse stadsmens, die geacht wordt zich alleen nog met zeer grote snelheid door het moderne stadslandschap te bewegen óf thuis vanachter fax en modem te communiceren met de buitenwereld. Ook deze opvatting beschikt over een theoretische legitimatie.[5] Maar deze waarnemingen gaan voorbij aan datgene wat in dit boek zo centraal staat, namelijk de grote mate van historische continuïteit van bepaalde culturele patronen en vooronderstellingen. Het verhaal van de havensteden is een verhaal dat laat zien dat nieuwe infrastructuren en communicatiemiddelen vooral dan effectief kunnen worden ingezet, wanneer een nieuw soort symbiose heeft plaatsgevonden tussen de moderniteit van nieuwe technieken en netwerken en de hardnekkigheid van bestaande culturele patronen. Juist daar waar ingenieus en creatief *vorm* wordt gegeven aan een dergelijke symbiose ontstaan de meest dynamische stedelijke milieus. Juist waar wordt uitgegaan van complexe gebruiksmogelijkheden van de stedelijke ruimte, en dus waar wordt uitgegaan van veel verschillende soorten stedelingen die zich met verschillende snelheden door de stad bewegen, ontstaan interessante moderniseringen van het stedelijk landschap.

De stedebouwkundige opgave bestaat uit het ontwerpen van een nieuwe typologie van openbare ruimten die in staat zijn een nieuwe symbiose tussen grootschalige netwerken en de kleinschaligheid van stedelijke fragmenten vorm te geven. In plaats van grootschalige netwerken als 'border vacuums' tussen afzonderlijke stedelijke fragmenten te laten functioneren, gaat het erom deze netwerken als 'soft borders' te laten functioneren. Of, anders gezegd, het gaat om het ontwerpen van nieuwe typen 'havens', die dezelfde functie vervullen als de havens in de 18e en 19e eeuw: plaatselijke vervlechtingen van grootschalige en kleinschalige netwerken.

De grootschalige en kleinschalige netwerken hoeven niet in hun geheel met elkaar verweven te worden. Beide soorten netwerken zullen in grote mate hun eigen logica hebben en moeten elk aan specifieke eisen voldoen. Maar juist op strategische plekken waar beide fenomenen met elkaar in aanraking komen, gaat het erom de potentiële aansluiting tussen beide ruimtelijk vorm te geven – zoals ook in de 19e eeuw het scheepvaartnetwerk en het stedelijk netwerk elk een eigen logica hadden, maar waar met de ruimtelijke vorm van de kade een lokale symbiose tussen beide netwerken vorm kreeg.

Voor dergelijke vervlechtingen komen specifieke onderdelen van de moderne verkeersinfrastructuur in aanmerking: zowel de in dit boek behandelde 'binnenstedelijke' voorbeelden van de Westway in New York, de ringweg met de Moll de la Fusta in Barcelona, de Maastunneltraverse in Rotterdam en in de toekomst wellicht ook de nieuwe stadsboulevard in Rotterdam.

Op grote schaal doet deze opgave zich echter voor in de periferieën van de steden, waar het snelwegenlandschap en het stedelijk landschap als twee autonome werelden op elkaar botsen. Hier ontstaan de nieuwe equivalenten van de havenkaden, die stedebouwkundig om een nadere vormgeving vragen ten einde de mogelijkheden van deze locaties nader uit te buiten.

In de steden en periodes waarin sprake is van een stedebouwkundige praktijk volgens het arrangement van de vervlechting van netwerken, blijkt steeds sprake te zijn van twee belangrijke voorwaarden. Ten eerste is er sprake van een stedebouwkundig vakmanschap waarmee de vervlechting van netwerken, de relatie tussen stedelijke fragmenten en nieuwe netwerken, concreet kan worden vormgegeven. Ten tweede is er sprake van een maatschappelijk, cultureel en politiek 'klimaat' van een civic culture dat een uitvoering van dit vakmanschap mogelijk maakt en stimuleert.

De ene voorwaarde kan niet zonder de andere, maar dat wil niet zeggen dat zonder een maatschappelijke consensus, zonder een civic culture het onmogelijk of niet nuttig zou zijn om het stedebouwkundig vakmanschap te verbeteren en te richten op de nieuwe opgaven. De geschiedenissen van de verschillende steden laten zien dat de stedebouwkundige vakpraktijk zelf onderdeel uitmaakt van het culturele en maatschappelijk klimaat, en daarin ook een eigen verantwoordelijkheid heeft en een stimulerende rol kan spelen. Belangrijke stedebouwkundige vernieuwingen zijn juist ontwikkeld in periodes waarin een maatschappelijke consensus ontbrak, waarin sprake was van politieke besluiteloosheid of onmacht. De stedebouwkundige vakpraktijk heeft zelf vaak voorwerk verricht voor de totstandkoming van een gunstig maatschappelijk klimaat. Dit voorwerk bestond uit het maken van ontwerpstudies en het lanceren van voorstellen, door al werkend en ontwerpend af te tasten wat niet alleen de technische en ruimtelijke mogelijkheden zijn, maar ook wat de maatschappelijke mogelijkheden zijn. Dit voorwerk zelf bleek een belangrijke conditie te zijn om uiteindelijk, wanneer het politieke en bestuurlijke klimaat rijp bleek te zijn, ook daadwerkelijk bruikbare ontwerpen en plannen te kunnen produceren.

Dat was bijvoorbeeld het geval in het midden van de 19e eeuw, met de voorstellen van landschapsarchitecten als Downing en Olmsted voor de aanleg van parken en parkenstelsels in deze steden, met de eerste projecten van Robert Moses in de jaren twintig van de 20e eeuw, die bijdroegen tot het scheppen van een klimaat waarin een grootschalige aanpak van de aanleg van parkway-systemen mogelijk werd. Dat was ook het geval met de situatie waarin Rose en De Jongh in het 19e-eeuwse Rotterdam moesten werken: de uiteindelijk uitgevoerde projecten waren het resultaat van jarenlang voorstellen doen die steeds weer gewijzigd moesten worden. Het was ook bij uitstek het geval in Barcelona, waar al vanaf eind jaren zestig op en rond de architectuurfaculteit een klimaat ontstond waarin de stad object van studie en bewerking was, hetgeen een belangrijke conditie was om na 1980 op grote schaal stedebouwkundige interventies in de stad te kunnen plegen waarover een grote mate van maatschappelijke consensus bestond.

De jaren negentig worden in Nederland eveneens beheerst door een afwezigheid van een groot maatschappelijk draagvlak voor stedelijke transformaties volgens het tweede arrangement, vooral als het gaat om de aanleg van nieuwe infrastructurele netwerken en de koppeling van steden en stedelijke fragmenten aan deze netwerken. Het plan voor de Kop van Zuid is een van de weinige voorbeelden van een nieuw grootschalig experiment op dit gebied. De meeste van de overige actuele stedelijke transformaties blijven binnen de veilige marges van het eerste arrangement.

Welke eisen stelt de opgave van de nieuwe aansluitingen tussen infrastructuren en fragmenten aan het stedebouwkundig vakmanschap?

Ten eerste vereist het voldoende *technisch* vakmanschap: om stedebouwkundige constructies van de openbare ruimte te kunnen ontwerpen die deze nieuwe aansluitingen kunnen vormgeven, en om regels voor de bebouwing te kunnen stellen zodat de bebouwing bijdraagt aan het bedoelde karakter van de aansluiting. Het vereist kennis en vaardigheid om nieuwe vormen van een meervoudig te gebruiken openbare ruimte te kunnen ontwerpen en aan te passen aan de specifieke eigenaardigheden van het grondgebied. Het ontwerp van nieuwe intermediaire, symbiotische openbare ruimten vereist ook in vergaande mate een integratie van verschillende ontwerpende disciplines. In plaats van het huidige proces van een nieuwe verzelfstandiging van verkeersontwerp, civiele techniek en landschapsarchitectuur is een sterke integratie van deze disciplines in het stedebouwkundig ontwerp noodzakelijk.

Ten tweede vereist de opgave van de nieuwe aansluitingen tussen netwerken en fragmenten een flinke mate van *cultureel* besef en inzicht, om met het ontwerp te kunnen anticiperen op specifieke culturele condities van de betreffende stad, en om in staat te zijn de verschijningsvormen en betekenissen van het openbaar, sociaal en privaat domein in een bepaalde situatie te herkennen en te bewerken.

In de vier stadsmonografieën is vooral duidelijk geworden dat grootschalige infrastructuren en kleinschalige fragmenten verschillende betekenissen hebben in de verschillende stedelijke culturen. Dit houdt in dat men bij het ontwerpen van intermediairen tussen grootschalige infrastructuur en kleinschalige fragmenten op steeds weer verschillende culturele vooronderstellingen zal stuiten. De kennis van deze vooronderstellingen is een belangrijke voorwaarde gebleken voor succesvolle stedebouwkundige vernieuwingen.

Zoals het in de 19e eeuw mogelijk was de havenkade als een meervoudig te gebruiken openbare ruimte te ontwerpen en construeren, dankzij het vakmanschap van de ontwerpers ervan, moet het ook mogelijk zijn met het juiste, op de huidige situatie aangepaste vakmanschap, een nieuwe typologie van waterfronten, havengebieden, stadssnelwegen, ringwegen en stationspleinen te ontwikkelen, die een nieuw soort meervoudig gebruik van deze openbare ruimten mogelijk maakt, en die enerzijds voortbouwt op bestaande culturele betekenissen van de openbare ruimte in een stad, maar anderzijds ook mogelijkheden schept voor nieuwe betekenissen, nieuwe vormen van gebruik en nieuwe interpretaties van het stedelijk leven.

Summary
The City and the Port

Urban design as a cultural work: changing relations between urban public space and large-scale infrastructures

THE PROBLEM: CONFUSION AS TO THE MEANING OF 'PUBLIC SPACE'

This book is centred on the position and significance of the design of public space within the actual practice of urban design and planning. The research is based on the hypothesis that over the years considerable changes have taken place in the position and significance of public space in the discipline of urban design, and also that there are different design and planning cultures in various countries. Confusion has arisen over the meanings of such terms as public space and public domain. While 'public space' is now, once more, a controversial issue, accorded a central role in treatises and memoranda on 'spatial quality' and 'cultural identity', at the same time it is being discarded as an obsolete concept for today's 'cybercities'. Some clarity is needed, therefore, not least because the design of public space has been, from the outset, the major justification for the existence of the discipline of urban design.

The research presented in this work concerns the practice of urban design and planning in four port cities (London, Barcelona, New York and Rotterdam) in the course of the 19th and 20th centuries. It focuses on a reconstruction of the capacity and conditions of urban design for the creation
of public spaces which facilitate connections (or fulfil an *intermediary* role) between major networks at varying scale levels: between large-scale, regional and international networks on the one hand and small-scale, local networks, i.e. the urban fabric, on the other.

Such specific *intermediary* public spaces are vital to modern urban life for three main reasons. The first of these is of a fundamental nature. Public accessibility of the networks that are structurally significant to urban life is a prerequisite of democratic society. Where freedom and political equality are central concepts, these networks – which require considerable public investment – are expected to serve a number of purposes and acquire

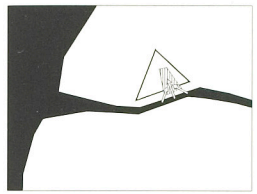
significance in various ways. As Hannah Arendt put it, 'the reality of the public realm relies on the simultaneous presence of innumerable perspectives and aspects in which the common world presents itself and for which no common measurement or denominator can ever be devised.' (Arendt, p. 57) The second reason is the essential role intermediary public space fulfils as a condition for economic, cultural and social dynamics. The third is sustainability, in both financial/pragmatic and cultural terms. The large-scale public investment involved in the creation of these networks would be wasted if the networks were to become useless after a certain time, while historical stratification and complexity in the urban structure is basic to a rich and varied urban life.

Port cities provide a particularly good focus for research into the possibilities involved in the design of intermediary public spaces. Dock areas have historically been good examples of the way various aspects of urban design are brought together. They successfully blend a number of factors: the positioning of the quay – a site where various types of networks meet – within the overall layout of the city; the quay's significance as a portion of the public domain; its organization as an area which provides space for various activities; the urban programmes represented in the adjacent buildings; and the types of buildings involved.

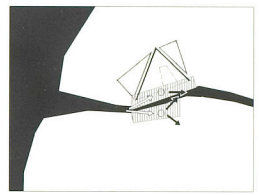
This blending may now have disappeared. But questions are reemerging as to the position of former port areas within general city layout, and the extent to which the various uses of public space within them are to be separated or combined. In the late 20th century, in many of the port areas under discussion, there is again a confrontation between a large-scale infrastructure and the local city network. This applies in particular to port areas which have acquired other large-scale infrastructures, such as motorways and railways, usually with disastrous consequences for local street networks. The task of the creation of a new form to contain the symbiosis between large-scale infrastructure and local networks is a highly topical issue, and it is not restricted to port areas. It applies wherever new international or regional infrastructures (high-speed trains, motorways, regional metro systems etc.) are created and wherever an unsolved legacy of traffic developments were carried out with devastating effects on the existing urban fabric in the 50s and 60s.

The former 19th century port areas can therefore be regarded as an important testing ground for experiments into designing the link between large-scale infrastructure and the urban fabric, whose results have a significance far beyond these actual areas.

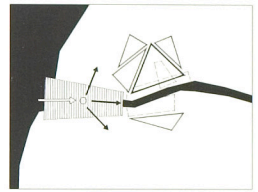
During the 19th and 20th centuries, port cities have been repeatedly confronted with the need for adaptation of the spatial design of the port area to changes in the economics and technology of transport. On each occasion, these adaptations created the task of establishing a new relationship between networks at a large-scale level (the port) and the urban fabric. The transformations which resulted can be categorized into four phases of port-city development: the entrepôt port, the transit port, the industrial port and the distribution port. Not only does the character of the port change in each of the different phases, but so does its position in relation to the city, as well as the structure of the city itself.



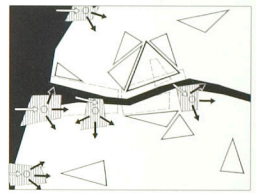
entrepôt port
enclosed city
up to the mid-19th century



transit port
open city
late 19th and early 20th centuries



industrial port
functional city
mid-20th century



distribution port
network city
late 20th century

In the traditional entrepôt port, the quay itself was the prototype of intermediary public space. It was simultaneously a centre of international transport networks and a part of the urban street network. During the first transformation process, from entrepôt port/enclosed city to transit port/open city, there was extensive experimentation with the design and execution of new types of intermediary public spaces: new types of quays, new orientations of the urban street network in relation to the port etc. In the second transformation process, from transit port/open city to industrial port/functional city, a sharp division arose between the various types of public domain: a 'socialized' public domain on the one hand and a purely functional, 'technocraticized' public domain on the other. This division largely corresponded to the distinction between local and large-scale international networks, and was founded on cultural considerations and cultural policy.

The current transformation process, in which the distribution port and network city are being formed, displays similarities to the 19th-century transformation process (the development of the transit port city), even while it struggles with the legacy of cultural preoccupations with functionalism in

respect to public space. These similarities result, not only from the radical transformation processes involved, but also from the considerable uncertainty that exists about the nature and scope of the processes that have led to the urban transformations. Uncertainty has dogged the development of port activities since the 19th century, when ports were deeply affected by the fluctuations of international economic developments over which urban authorities had little or no control. Cities were thus confronted with the paradox of a simultaneous need to create conditions for new developments, and uncertainty regarding the nature and scope of such developments. They had to prepare themselves for a future that was unknown. The outcome of the present transformation process – to create a distribution port and polynuclear network city – is no less uncertain. It is unclear what the results of economic developments will be, and what type of administrative framework will materialize on the regional scale. Now, too, urban plans are based more on speculation, expectation, hopes and bluff, than on any reliable calculations of probability.

This is, in itself, not so strange. The question is simply how the paradox between the need for urban planning and the uncertainty regarding the ultimate form of the plans can be translated into concrete urban designs. The main certainty at present is that urban systems are realised on a regional scale, so the new networks of public spaces are of crucial importance. They can give coherence to the city region as a whole, while creating new relationships between individual city areas (districts, neighbourhoods, centres) and the new centres of the international distribution networks.

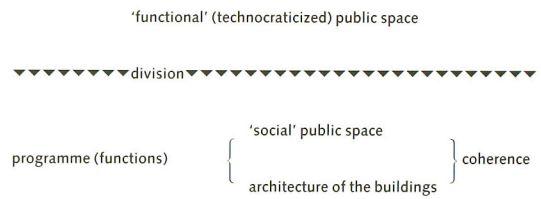
But how should urban designs attempt to anticipate the creation of conditions for modernity? How do they cater for developments which have general features worldwide, while taking into account the specific territorial features and cultural significance of the existing spatial characteristics of the city? Within the urban plan, what particular aspects should be established as conditions for future development and how deeply should they be entrenched in the documents relating to urban design? To what degree must the structure and design of public space, the form of buildings and their use, be embedded in the urban plan?

Despite all the cultural and territorial differences between the four cities investigated, it was found that, in the course of these two centuries, there were always two main categories of responses, two types of 'urban arrangements'. One was based on the aim of realizing a specific programme (i.e. use) for the buildings. Organizing a safe, secure and planned future was paramount. The emphasis in this arrangement was on far-reaching regulation of the image and use of clear-cut fragments of the city. The urban design paradigm was that of the urban ensemble as a 'Gesamt-kunstwerk', which assumed a close relationship between the architecture of

the buildings and the design and use of public space. Inherent in this approach is the sustainance of a strong division between various types of public space with particular functions and significance. The traffic function of the city is treated as a threatening, deregulating factor for the ultimate image desired. The legacy of functionalism is extended through a strict division between 'social' public space and the traffic infrastructure or 'functional' and 'technocraticized' public space.

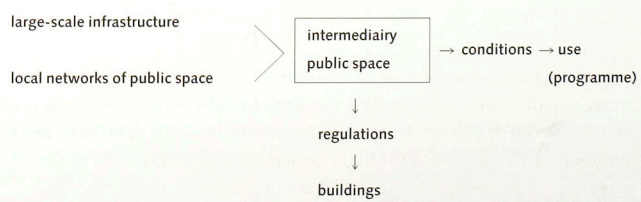
In this arrangement, 'public space' in relation to the architecture of the buildings serves to stimulate the development of the desired programme. A stable ultimate image is practically realised through the close relationship between the urban design of the city fragment and the architectural design of the buildings. This arrangement can be represented through the following diagram:

Arrangement I



The other arrangement is based on the acceptance of the uncertainty and changeability inherent to the traffic function of the city. Modern urban life is regarded as challenging, exciting, creating possibilities for discoveries and innovations. This arrangement therefore aims to create conditions for a further development of urban dynamics. The emphasis is on a large measure of freedom in the ultimate development of the image and use of the city. The urban design paradigm employed implies the creation of a network of multifunctional and 'intermediary' public spaces, which integrate networks of disparate urban fragments with that of the modern traffic infrastructure.

Arrangement II



Of the cities investigated, London most stubbornly maintains the tradition of the first arrangement. The development of the West End, the construction of the Docklands in the 19th century, the post-war Greater London Plan and the planning strategy for the Docklands redevelopment in the eighties are all founded on vigorous control of programmes. The other cities reveal a permanent struggle between both arrangements, in different degrees and in different ways. In these cities (Rotterdam, New York, Barcelona), public space appears to function mainly as intermediary public space under the following conditions:
– There is *an excess of space*. The public area is usually significantly larger/wider than strictly required for the primary traffic functions.
– The primary functions (usually through traffic) do not play a dominant role in the design of the public area. A close relationship with *territorial characteristics* makes the public area more neutral with regard to specific forms of use.
These two conditions are *inherently* present in the case of ports and waterfronts. The task is to use these conditions to the best possible advantage.

The fact that proposals based on the second arrangement constantly have to compete against, and often lose out to, the dominance of the first arrangement is related to two factors:
– social conditions: there must be a social and cultural basis for intermediary public spaces to be appreciated;
– professional skill: the design of intermediary public space which meets the conditions referred to above (excess space and subordination of primary functions in the design), requires professional skill. A major aspect of this professional skill lies in the integration of disciplines which are now increasingly regarded as independent: the integration of traffic-related design, civil engineering, and landscape architecture within urban design.

Han Meyer

Noten

HOOFDSTUK I

1 Belangrijke internationale waterfront-organisaties zijn:
'Citta d'Acqua', gevestigd in Venetië, organiseert internationale congressen en geeft het periodiek *Aquapolis* uit;
'Villes et Ports', gevestigd in Le Havre, organiseert internationale congressen;
'The Waterfront Center', gevestigd in Washington, organiseert jaarlijks een internationaal congres en geeft het periodiek *On the Waterfront* uit.
2 Dit gold aanvankelijk voor de ontwikkeling van delen van de London Docklands en ook voor diverse Noord-Amerikaanse waterfront-projecten. Zie voor de Londense voorbeelden hoofdstuk II, § 4, en voor de Noord-Amerikaanse voorbeelden hoofdstuk IV, § 4.
3 Dit geldt onder andere voor de herontwikkeling van de IJ-oevers in Amsterdam en van de 'kaaien' en 'Het Eilandje' in Antwerpen. Zie voor Amsterdam hoofdstuk V, § 4, en voor Antwerpen; Van Reusel; Uyttenhove.
4 De termen *functionalisme* en *modernisme* worden door mij door elkaar gebruikt.
5 Vooral gezaghebbende Amerikanen als de stedebouwkundige Edmund Bacon en de geograaf Lewis Mumford wijden in de jaren vijftig en zestig lovende woorden aan Rotterdam, als een ideaal voorbeeld van de moderne stad. Bacon schrijft in zijn *Design of Cities*:
'The bombing during World War II was so extensive in the center of Rotterdam that the opportunity was provided here to demonstrate what a new city core could be if it was built afresh. The splendid system of space organization designed around the Lijnbaan, the central pedestrian mall [...] the design influence of the Lijnbaan extends outward into the fabric of the city, successfully overlies and counterpoints the web of arterial streets, and connects with the old city, the cathedral, and the port [...] in the vast planning made necessary by the extent of the damage to the city, the needs of human sensibilities were taken into account.'
Opvallend is dat deze lofzang op Rotterdam in een latere editie van het boek van 1974 niet meer voorkomt. Bacon is dan kennelijk al 'genezen' van zijn onvoorwaardelijke bewondering voor het Rotterdamse wederopbouwproject.
6 Een belangrijk signaal van het einde van de functionalistische droom werd gegeven met het boek van R. Wentholt (1968), geschreven (nota bene) in opdracht van het grootwinkelbedrijf Vroom & Dreesmann ter gelegenheid van het 75-jarig bestaan van deze firma. Wentholt wijst op een groeiend onbehagen van zowel vakmensen als Rotterdamse inwoners en zakenmensen met het nieuwe stadscentrum. In tegenstelling tot de internationale loftuitingen richtte de kritiek zich juist op het *ontbreken* van voldoende aandacht voor 'human sensibilities'.
Parallel aan deze kritiek werd vanaf het eind van de jaren zestig het protest steeds heviger van bewoners van de oude wijken rond het stadscentrum, welke wijken volgens de naoorlogse plannen, culminerend in het structuurplan van 1972, 'wegbestemd' waren. Zie ook hoofdstuk V paragraaf 4.
7 De term 'stadsontwerp' is 'uitgevonden' en in 1979 voor het eerst toegepast door Rein Geurtsen in een lezing voor de Rotterdamse Kunststichting over 'Rotterdam en het stadsontwerp'. Geurtsen was tevens gedurende de jaren zeventig en tachtig een van de belangrijkste vernieuwers van het stedebouwkundig ontwerponderwijs aan de Faculteit Bouwkunde van de TU Delft, waarbij hij met name aandacht besteedde aan de introductie van historisch-morfologische studies als grondslag voor het stedebouwkundig ontwerp.
Zie o.a. de diverse versies van zijn collegedictaat *De stad, object van bewerking*, 1980-1988. Zie ook hoofdstuk V paragraaf 4.
8 Braudel 1979.
9 Harvey.
10 Raban 1974.
11 Idem, p. 10.
12 Calvino.
13 In Nederland zijn vooral veel stedebouwkundige plannen van het bureau Kuiper Compagnons o.l.v. Ashok Bhalotra in de jaren tachtig en negentig voorzien van het jargon van en citaten uit Calvino's *De onzichtbare steden*.
14 In het vervolg van dit boek zal de term 'postmodern' of 'postmodernisme' nauwelijks meer voorkomen. Het gaat mij er niet om te kijken of bepaalde projecten en plannen wel of niet onder de noemer 'postmodern' kunnen worden gerangschikt. Het is bovendien sterk de vraag of 'postmodernisme' een bruikbare term is in het algemeen, maar zeker op het gebied van de stedebouw.
15 Zie de *Nota Architectuurbeleid* van de minister van Welzijn, Vorming en Cultuur, 1990, waarin 'architectonische (en stedebouwkundige) kwaliteit' gedefinieerd wordt met de begrippen gebruikswaarde, toekomstwaarde en cultuurwaarde.
Zie ook Hans van Dijk e.a. Zie daarin wat betreft de culturele kwaliteit van het stedebouwkundig ontwerp: Maurits de Hoog,

'De vorm van de stad: object van onderzoek en ontwerp'.

16 Het meest tragische en absurde voorbeeld van deze wijze van gebruik van het begrip identiteit werd gevormd door de burgeroorlog in voormalig Joegoslavië.

17 Paz.
Met dank aan K. Michel, die met zijn column in het tijdschrift *Krisis* (nr. 60, sept. 1995) mijn aandacht vestigde op dit gedicht.

18 Zie bijvoorbeeld de inleiding in: Davids, Van 't Hart, Kleijer en Lucassen.

19 Frijhoff 1992.

20 Van der Staay.

21 Taeke de Jong 1995.

22 *Nieuwe Winkler Prins Encyclopedie*, 7e druk 1962.

23 Het begin van dit proces is voor Nederland uitgebreid beschreven door Van der Woud 1987 [II].

24 Zie Hanappe, Savy. Zie ook Van der Knaap, L. van der Laan, p. 18.

25 Zie Burke.

26 Het analytisch onderscheid in vier hoofdtaken van de stedebouwkunde is gemaakt door Jan Heeling: De stedebouwkunde stuurt de ruimtelijk-functionele organisatie van de stad, ontwerpt de stadsplattegrond, stelt regels voor het bouwen op en zorgt voor de vormgeving en materialisering van het openbaar gebied. Zie Heeling 1991; Krop.

27 Oosterman.

28 Zie o.a.: Boomkens 1993 en 1994, en Benjamin 1979 en 1992. Verder diverse nummers van *Krisis – tijdschrift voor filosofie*, o.a. 35 en 41.

29 Boomkens 1994, p. 39. Boomkens verwijst op zijn beurt weer naar Richard Sennett, die het thema van de opkomst van de nieuwe privé-sfeer in de 19e eeuw als een 'safe haven' uitwerkt in zijn *The Fall of Public Man*.

30 'The reality of the public realm relies on the simultaneous presence of innumerable perspectives and aspects in which the common world presents itself and for which no common measurement or denominator can ever be devised. For though the common world is the common meeting ground of all, those who are present have different locations on it, and the location of one can no more coincide with the location of another than the location of two objects. [...] The end of the common world has come when it is seen only under one aspect and is permitted to present itself in only one perspective.' Arendt, p. 57-58.

31 Berman.

32 Sennett 1991. Zie met name hoofdstuk 5, 'Exposure – An Exile's Knowledge; The Stranger's Knowledge'.

33 Met betrekking tot de 'moderne levenskunst' verwijst Marshall Berman naar een persoonlijke ervaring, namelijk de sloop van de buurt waarin hij opgroeide, vanwege de aanleg van een expressway: 'De prijs van het steeds maar voortgaande en uitbreidende proces van modernisering is veelal niet alleen het verlies van een "traditionele" en "pre-moderne" wereld, maar – en dit is de ware tragedie – van alles dat vitaal en mooi is in de moderne wereld zelf.' Berman, p. 295. Zie ook hoofdstuk IV paragraaf 3.
Sennett vat deze 'levenskunst' als volgt samen: 'Waar het werkelijk om gaat is de afwezigheid van identiteit, de ontworteling, het gegeven dat je als moderne stedeling voor het leven in het heden geen beroep meer kunt doen op normen uit het verleden. Dat zijn "radicale" aspecten van het moderne leven en ieder zinvolle politieke praktijk moet je in het verlengde daarvan zien.' Interview met Richard Sennett door Irene Klaver en René Boomkens, 'Stilte is een vorm van openbaar leven geworden – Richard Sennett en de voordelen van eenzaamheid in de grote stad: een interview', in: *Krisis, Tijdschrift voor filosofie*, nr. 31.

34 Zie Berman en Sennett.

35 Zie Croutier.

36 Corbin, p. 231 e.v.

37 Corbin.

38 Dat wil niet zeggen dat Baudelaire de havenwereld niet kende. In: *Het spleen van Parijs* schrijft hij: 'De haven is een bekoorlijke verblijfplaats voor een wezen dat moe is van de strijd van het leven. De wijdheid van de hemel, de beweeglijke architectuur van de wolken, de wisselende kleuringen van de zee, het gefonkel van de vuurtorens, vormen een prisma dat buitengewoon geschikt is om de blik te verstrooien zonder hem ooit te vermoeien. De slanke patronen van de schepen, gecompliceerd opgetuigd, waarop de deining harmonieuze schommelingen overbrengt, dienen ertoe in de ziel de liefde voor het ritme en de schoonheid te onderhouden. En vervolgens is het bovenal een geheimzinnig en aristocratisch soort genot voor degene die niet langer nieuwsgierig is en niet langer eerzuchtig, om, liggend op de uitkijktoren of met de ellebogen op het havenhoofd geleund, al die bewegingen gade te slaan van hen die vertrekken en van hen die terugkeren, van hen die nog de kracht hebben om te willen, het verlangen om te reizen of zich te verrijken.'

39 Pons.

40 Genet. Zie ook Choukri, Bowles.

41 Tanger figureert herhaaldelijk als plaats van handeling in Bowles' romans, zoals in *Réveillon à Tanger* en *Een kille regen*. Zie ook van Bowles, *Tanger, Vues Choisies*.

42 Slauerhoff 1934/1992.

43 Arendt, p. 38 e.v. Zie ook Tijmes.

44 Zie Van Engelsdorp-Gastelaars.

45 De twee meest op de voorgrond tredende architectuurscholen waren de zgn. Delftsche School, die vooral met de rooms-katholieke zuil werd geassocieerd, en de architecten van de Nieuwe Zakelijkheid (georganiseerd in de Amsterdamse groep 'de 8' en de Rotterdamse groep 'De Opbouw'), die met de sociaal-democratische zuil werden geassocieerd.

46 Zie noot 30 van dit hoofdstuk.

47 Dit proces wordt met betrekking tot de Verenigde Staten o.a. door Boyer 1994 beschreven, p. 7-11.

48 Zie o.a.: Van Vught; De Liagre Böhl, Nekkers en Slot.

49 Gunn.

50 Een inmiddels klassieke studie over het naoorlogse cultuurpolitieke offensief is de dissertatie van Smiers.

51 Meyer, Kouprie, Sikkens; Meyer, Reijndorp, De Heer; De Klerk, Moscoviter; Reijndorp, Van der Ven.

52 Voor Rotterdam is dit beschreven door Wagenaar.

53 Zie voor het begrip parkways hoofdstuk IV noot 45.

54 Meyer, Ter Horst, De Vries.

55 Zie o.a. Hoekveld; Deben e.a.; Sassen; Castells.

56 Gottmann beschrijft de hernieuwde marktplaatsfunctie aan de hand van drie kenmerken:
– het 'principe de communication', de stad als ontmoetingsplaats; hier ligt het accent op het intern functioneren van de stad als sociaal-cultureel centrum en plaats van ontstaan van nieuwe ideeën en opvattingen;
– het 'principe de circulation', de stad als distributieplaats van goederen, diensten en opvattingen naar zijn omgeving;
– het 'principe de carrefour', de stad als knooppunt in een netwerk van steden op verschillende ruimtelijke schaalniveaus.

57 Webber.

58 Webber, p. 147.

59 Met 'technologisering' doel ik met name op de belangrijke rol die automobiliteit, vliegverkeer en telematica in het alledaagse leven van een groot deel van de bevolking zijn gaan spelen.

60 Zie o.a. Virilio; Mitchell.

61 Mitchell.

62 Friedrichs, Goodman.

63 Burgers. Over 'postmoderne leefstijlen' en de 'culturalisering van de stedelijkheid' is met name door Featherstone 1989 [1] en [11] gepubliceerd.

64 Oosterman.

65 Zijderveld; zie ook Boogaarts.

66 Knight omschrijft het als volgt: 'Om hun hulpbronnen van kennis te behouden moeten de industriële steden hun menselijke en culturele bronnen en hun gebouwde omgeving opwaarderen. Met andere woorden: ze moeten geavanceerde industriële steden bouwen van wereldklasse, steden die efficiënt kunnen wedijveren om talent, wereldwijd. Ze moeten in staat zijn toekomstige hoofdarbeiders een *quality of life* en een stimulerende werkomgeving te bieden die kan concurreren met die van andere wereldsteden.'

67 Castells; Sassen.

68 Zijderveld.

69 Boomkens 1993.

70 Sorkin 1992 [1].

71 Deze classificatie van 'blijvers', 'nieuwe stedelingen' en 'migranten' is afkomstig van Anderiessen en Reijndorp, en inmiddels al zodanig ingeburgerd dat ook *NRC-Handelsblad* in beschouwingen over de grote stad deze classificatie heeft overgenomen. Zie o.a. 'Atlas van het ongenoegen', *NRC-Handelsblad*, 18 maart 1995.

72 Castells.

73 Zie Davies.

74 Davies, p. 155.

75 Sorkin 1992 [1].

76 Zie o.a.: TNO; Ministerie van Verkeer & Waterstaat; Drewe 1995; Drewe 1996.

77 Zo poogt de Nederlandse overheid sinds de tweede helft van de jaren tachtig een nieuw samenhangend infrastructuurbeleid te ontwikkelen onder het concept 'Mainport Holland', waarbij de (nog) sterke positie van de Rotterdamse haven en de luchthaven Schiphol, gecombineerd met verbeteringen op het gebied van autowegen en vooral spoorwegen (Hoge Snelheidslijn, Betuwelijn), in een onderlinge samenhang gebracht moeten worden, hetgeen de Randstad Holland tot hét logistieke knooppunt van Europa moet maken. Drewe 1995; Drewe 1996.

78 Sterker nog, het verwerven van een centrale positie als 'elektronische haven' is niet alleen een conditio sine qua non geworden, maar heeft zelfs de directe nabijheid van de 'gewone' goederenstromen niet eens meer nodig. Met name vanwege het geringe rendement van overslag en doorvoer is naar aanleiding van het beleid van Mainport Holland de vraag gerezen of het niet zo is dat de ontwikkeling van Holland als logistiek knooppunt een veel selectiever beleid ten aanzien van de 'echte' goederenstromen mogelijk maakt. Goederenstromen die bijvoorbeeld relatief weinig economisch rendement opleveren en tegelijk een hoge belasting van het infrastructuurnetwerk en van het milieu veroorzaken, zouden buiten de landsgrenzen om gedirigeerd kunnen worden, terwijl goederenstromen die gekoppeld zijn aan (milieuvriendelijke) verwerkings- of assemblage-industrieën in het land wél via Nederland gedirigeerd kunnen worden.
Zie Roobeek.

79 In de jaren tachtig groeide de luchtvracht in Nederland met 76%, terwijl het wegvervoer met 11% groeide en het vervoer over water met 6%. Beek e.a.

80 Albeda; Wagner.

81 Zie Reijndorp 1992.

82 De veranderende opvattingen over de verhouding tussen het publieke en het private domein betreffen ook het onderwijs en de kunstensector (verstrengeling met het bedrijfsleven door sponsoring, een toenemende druk om 'marktgericht' te denken en handelen), de gezondheidszorg (afbouw en privatisering van diverse sociale verzekeringen), politiek en justitie, het mediabeleid, enz.
Op het moment van afronding van dit boek, voorjaar 1996, worden de voorpagina's van de kranten beheerst door drie onderwerpen op dit gebied: de resultaten van de parlementaire enquête naar de opsporingsmethoden van politie en justitie (het rapport van de 'commissie Van Traa'), de afschaffing van de ziektewet, en het besluit van de Koninklijke Nederlandse Voetbal Bond om voetbalwedstrijden niet meer via de publieke omroep maar via een particuliere televisiezender uit te zenden. Het meest navrante voorbeeld is wellicht het debat over de opsporingsmethoden van de politie. De parlementaire enquête over dit onderwerp is het resultaat van steeds groter wordende meningsverschillen over wat nu prevaleert in de huidige Nederlandse rechtsstaat: de politie als *representant* van de rechtsstaat, die vooral de openbaarheid en veiligheid van het publieke domein garandeert, of de politie als een *bedrijf*, dat dient te zorgen voor een zo hoog mogelijk *product*, uit te drukken in aantallen arrestaties. De laatste optie houdt onvermijdelijk een verval van de grondslagen van de democratische rechtsstaat in.
In een commentaar in *De Groene Amsterdammer* (29 april 1995) wijst Martin van Amerongen erop dat in drie kabinetsperioden het regeringsbeleid is veranderd van het eerste standpunt naar het tweede.

83 Een recent voorbeeld wordt gevormd door de verwikkelingen rond de herinrichting van het terrein van de voormalige Chassékazerne in Breda. Het gemeentebestuur van Breda nodigde in

1994 vijf ontwerpers met vijf ontwikkelaars uit een stedebouwkundig plan te maken. Een commissie van deskundigen werd aangesteld ter beoordeling van de ontwerpen. De keuze van de commissie, die de plannen louter op hun inhoudelijke kwaliteiten beoordeelde, viel op de inzending van het bureau OMA. Voor de realisering van dit plan zou de gemeente circa tien miljoen gulden moeten bijdragen. Een ander plan, dat van Kuiper Compagnons, zou de gemeente echter tien miljoen aan inkomsten opleveren. Louter om die reden passeerde het gemeentebestuur de uitspraak van de commissie en werd het ontwerp van Kuiper Compagnons gekozen. *de Volkskrant*, 16 aug. 1995.

84 J. van Rijs, directeur van de Amsterdam Waterfront Financieringsmaatschappij (AWF), stelde in 1993 dat het ontwerp, de aanleg en het beheer van de openbare ruimte van de IJ-oevers onder verantwoordelijkheid van de AWF gebracht diende te worden. Zie Gall e.a., p. 132-133.

85 Sorkin 1992 [1].

86 Boyer 1994.

87 Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid (WRR), *Van de stad en de rand*, Rapport aan de regering nr. 37, 's-Gravenhage 1990.

88 Frijhoff 1993.

89 De termen *versnelling* en *onthaasting* zijn ontleend aan: Van Teeffelen, Machielse, Hoekstra.

90 De zowel gedwongen als vrijwillige toename van de vrije tijd bij grote aantallen mensen, en het beslag dat deze ontwikkeling legt op het gebruik van de stad, is al enige tijd het object van de zgn. vrije-tijd-sociologie. Zie in dit verband: Bramham; Mommaas. Zie ook Featherstone 1989 [1] en [11].

91 Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid, p. 31. Dit pleidooi voor een 'cultuur van burgerzin' verwijst naar de reeds op langere tradities berustende 'civic culture' in diverse Amerikaanse en Britse steden, waar met 'public-private partnerships' een nieuwe cultuur van gedeelde verantwoordelijkheid voor de stad is ontstaan. Hierbij moet niet zozeer gedacht worden aan de Nederlandse varianten van 'publiek-private samenwerking', die veelal bestaan uit incidentele ad-hoc-samenwerkingen tussen de stedelijke overheid enerzijds en investerings- en ontwikkelingsmaatschappijen anderzijds, en die louter gericht zijn op het tot ontwikkeling brengen (lees: tot een economisch succes maken) van stedelijke projecten. De Angelsaksische voorbeelden zouden gekenmerkt worden door een veel bredere grondslag van samenwerking van verschillende maatschappelijke groeperingen én door een veel breder werkveld, waarbij niet alleen het direct zichtbare economisch rendement, maar ook het vaak moeilijker meetbare sociale, culturele en ecologische rendement een belangrijke rol speelt. Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid, p. 37.

92 Diverse bronnnen. Aangezien de bevolkingsomvang van 1850 vaak geschat is (of een gemiddelde is van bijvoorbeeld de bevolkingsomvang van 1840 en 1860, waarover soms wel nauwkeurige gegevens beschikbaar zijn) zijn alle getallen afgerond op 10.000.

93 Bronnen: Jaarverslagen van Port of London, Port de Barcelona, Port of New York and New Jersey, Havenbedrijf Rotterdam.

HOOFDSTUK II

1 De typologie van het Engelse woonhuis wordt o.a. uitvoerig beschreven in: Rasmussen, p. 292 e.v.; Olsen, p. 89 e.v.

2 Howard (1850-1928) publiceerde in 1898 zijn boek *To-Morrow: a Peaceful Path to Real Reform*, waarin hij het begrip *garden city* ofte wel tuinstad introduceerde. In 1902 verscheen een herziene uitgave van het boek met als nieuwe titel *Garden Cities of To-Morrow*.

3 Samen met Barry Parker ontwierp Unwin de eerste tuinsteden naar het concept van Howard: Letchworth in 1904 en Hampstead Garden Suburb in 1909.

4 Rasmussen.

5 De ideologische onderbouwing van de tuinstadgedachte en van de regionale planning is o.a. uitvoerig beschreven in Hall 1988 en Smit, deel 1, 'Het pad naar de tuinstad'.

6 Canetti, p. 191.

7 Barker.

8 In het midden van de 19e eeuw werd 82% van het wereldtonnage in Engeland gebouwd; het grootste deel daarvan was in Londen geconcentreerd. Mingay, p. 81. Zie ook Hostettler.

9 Disraeli.

10 Eldridge.

11 Chambers. Zie ook Mingay, hoofdstuk 4: 'Workshop of the world'.

12 Himmelfarb, p. 307 e.v.

13 Himmelfarb, p. 312; Canning.

14 *The Spectator* begon als eerste in 1849 met het aansporen van de lezers om de wereld zoals beschreven door Mayhew te bezoeken, 'an area stranger to you than Brussels, Lyon or Genoa'. Himmelfarb, p. 350.

15 Epstein Nord.

16 Zie b.v. Dickens' *Oliver Twist*, waarin meer dan de helft van de hoofdstukken begint met een omschrijving van de atmosfeer buiten als vochtig, mistig, donker, schemerig.

17 Olsen, p. 23.

18 Dickens 1860.

19 Dickens 1863.

20 Rasmussen, p. 271 e.v.

21 Zie Cole; Hostettler; diverse publicaties van The Island History Project, Londen 1980-1987.

22 De vorm die de vakbondsacties in de Docklands aannamen speelde een grote rol, zowel in de organisatievorm van het vakbondswezen in heel Engeland (met een relatief grote zelfstandigheid van bedrijfsgroepen met hun eigen 'shop stewards'), als in de loonpolitiek van Engeland, en zelfs in de internationale politiek. Een van de meest succesvolle acties, waarmee de Docklands een legendarisch faam verwierven als bolwerk van socialistisch internationalisme, vond plaats in 1919, toen een boycot van Poolse vrachtschepen die geladen moesten worden met wapens voor de strijd tegen de bolsjewieken in Rusland, uitmondde in een beëindiging van de officiële steun van Engeland aan het Wit-Russische verzet.
Lord Howie, 'Dock Labour History', in: *Dockland...*.

23 Mingay, p. 167.

24 Rasmussen, p. 426.

25 Rasmussen, p. 427 e.v.

26 *County of London Plan*.

27 Zie voor het begrip parkways hoofdstuk IV noot 45.

28 Hall 1995, p. 229.

29 Ash.

30 Ash, p. 21. Ash merkt op dat het percentage gestapelde woningen in het interbellum nog slechts 17% van de woningproductie bedroeg.

31 Rasmussen, p. 386. In de herziene versie van 1982 zou hij er nog een extra hoofdstuk aan toevoegen: 'A new and more happy ending but no end'.

32 Hall, p. 232.

33 *Greater London Plan* 1944, p. 101.

34 *Greater London Development Plan*, Londen 1973.

35 *Greater London Development Plan*, p. 653.

36 *Docklands. Redevelopment Proposals for East London*.

37 *London Docklands Strategic Plan*.

38 Bianchini.

39 Bij het verrichten van onderzoek en het opstellen van een programma hiervoor werd samengewerkt tussen de Docklands Joint Committee, het Londens Historisch Museum en de North East London Polytechnic, terwijl verschillende wijkorganisaties eigen 'history workshops' hadden opgezet.

40 Catchpole.

41 Cooke 1988 [1].

42 Een reeks artikelen over de concurrentieslag tussen Londen en Parijs, geschreven door een aantal vooraanstaande Franse planologen en politici, verscheen in *Le Monde* op 29 maart, 26 april, 14 juni en 28 juli 1988.

43 399 miljoen pond voor infrastructuur en verwervingen en 302 miljoen pond voor subsidies en speciale tegemoetkomingen aan private investeerders en ontwikkelaars.
Bron: *The Economist*, 13 feb. 1988;
Dockland Consultative Committee 1988.

44 Volgens Peter Buchanan bestond het fundamentele probleem uit een gebrek aan politieke wil bij de nationale overheid, waardoor het onmogelijk werd een coherente en overtuigende visie te ontwikkelen op de mogelijke en wenselijke invulling van het gebied. Buchanan.

45 Gosling, Maitland, p. 147 e.v.

46 De eerste categorie die zich in de Docklands huisvestte was de grafische industrie. De krantenindustrie, met de *Daily Telegraph* voorop, heeft in deze ontwikkeling de spits afgebeten: sinds 1981 is een massale verhuizing op gang gekomen van de in en rond de deftige Fleetstreet gevestigde grafische industrie naar de Docklands. Het gaat hierbij echter niet louter om een simpele verplaatsing, maar om een ingrijpende reorganisatie van de krantenindustrie die zowel een besparing op arbeidsplaatsen als een commercialisering van de nieuwsdiensten tot doel heeft. Alleen al bij de *Daily Telegraph* verloren 1500 van de 5500 werknemers hun baan bij de verhuizing naar de Docklands. Verschillende krantenredacties slaan deze ontwikkeling met zorg gade, zoals *The New Statesman*: 'Vreemd genoeg gaat de diaspora van krantengebouwen gepaard met een steeds snellere centralisatie van "het nieuws". Waar dat toe leidt zijn "veilige" gehomogeniseerde kranten, grotendeels gerund door yuppies. De diaspora schaadt niet alleen de journalist, maar ook de lezer.' (Chesshyre)
De tweede belangrijkste sector is de 'retail', waaronder zowel groothandel, distributie als supermarkets (ASDA), hotels en catering, worden begrepen.
Voor deze gehele sector geldt dat ze relatief 'footloose' is geworden, d.w.z. dat het er niet zozeer toe doet wáár ze in de stedelijke context is gehuisvest, als het maar ergens in of in de buurt van die context is. De directe relatie met het stadscentrum of met grote woonwijken is minder belangrijk geworden dan de uitbreidingsmogelijkheden, de vrijheid om eventueel ongelimiteerd te kunnen groeien, en de nabijheid van een op de nationale en internationale infrastructuur aangesloten transportnet.
De derde categorie betreft de financiële instellingen: banken, verzekeringsmaatschappijen, enz. Deze categorie speelt eigenlijk de belangrijkste rol als het gaat om het inspelen op internationale ontwikkelingen – maar tegelijk is juist de wijze waarop deze sector zich in de Docklands zal ontwikkelen, het meest onzeker. Church.

47 Volgens cijfers van de LDDC zijn in de periode 1981-1987 8000 nieuwe arbeidsplaatsen gerealiseerd in de Docklands. Daarbij tekent de London Planning Advisory Committee aan dat 5000 arbeidsplaatsen voor rekening komen van bedrijven die uit de benauwde Londense City verhuisd zijn naar dit mekka van vrij ondernemerschap. Naast deze verhuisde bedrijven heeft een aantal nieuwe bedrijven zich in de Docklands gevestigd met totaal 3000 arbeidsplaatsen.
Daartegenover staat dat de LDDC het overgrote deel van de traditionele bedrijvigheid in de Docklands weggesaneerd heeft, waarmee maar liefst 7000 arbeidsplaatsen gemoeid waren, die grotendeels door de lokale bevolking vervuld werden.
Het netto resultaat is dus een verlies van duizenden arbeidsplaatsen. Voor zover er sprake is van nieuwe arbeidsplaatsen, gaat het om een kwalitatief totaal ander aanbod: de verdwenen arbeidsplaatsen, grotendeels vervuld door lager geschoolden, zijn 'gecompenseerd' door hoogwaardige werkgelegenheid. De werkloosheid in de verspreid over de Docklands liggende kleine arbeidersbuurten is de afgelopen acht jaar sterk gestegen tot circa 20% van de beroepsbevolking.
Weliswaar heeft de LDDC samen met gevestigde bedrijven een bij- en omscholingsinstituut in het leven geroepen: 'Skillnet', bedoeld voor Eastenders om het voor hen mogelijk te maken een baan bij de nieuwe bedrijven te verwerven. Tot dusver heeft dit maar vijftig arbeidsplaatsen opgeleverd die door 'locals' vervuld worden. De korte cursusduur maakt slechts zeer beperkte opleidingsprogramma's mogelijk; bovendien kampt Skillnet met circa 50% afvallers.
Docklands Consultative Committee 1985;
Docklands Consultative Committee 1988.

48 Van de 17.000 nieuwe woningen zijn er 2000 gebouwd door lokale overheden (de boroughs) en housing associations, de laatste erfenis van het beleid dat de Greater London Council tot 1981 voerde.

De 15.000 overige woningen zijn koopwoningen voor de vrije markt.

49 Sinds 1985 legt de LDDC aan woningbouwprojecten op eigen grond de verplichting op om gedurende de eerste zes weken na oplevering van het project 40% van de woningen aan te bieden aan 'locals' voor maximaal 40.000 pond.
Eveneens in 1985 initieerden Dockland-bewoners een zelfbouwproject: 94 eengezinswoningen, 'het grootste zelfbouwproject ter wereld' (!). Inclusief de grondprijs à 6000 pond moesten de zelfbouwers 38.500 voor deze woningen neerleggen. Tijdens de oplevering in 1988 is de grondprijs van belendende percelen inmiddels meer dan vertienvoudigd en de marktwaarde van de woningen verzesvoudigd. Het aanvankelijk geplande vervolg op dit project kan dus 'wegens marktontwikkelingen' geen doorgang vinden.

50 Docklands Consultative Committee 1988.

51 Weliswaar is de LDDC schoorvoetend begonnen met het ontwikkelen van een 'Heritage'-beleid, dat vooralsnog niet meer is dan een voorstel om een aantal verspreid over het gebied liggende incidentele gebouwen te conserveren. Zie Lyders, Harrison.

52 Diverse van deze complexen zijn inmiddels ontruimd vanwege de gevaarlijk geworden bouwvalligheid. Het gevolg is een letterlijke uitdrijving van oorspronkelijke bewoners uit hun woningen: het aantal in de Docklands geregistreerde dakloze huishoudens steeg van 1600 in 1981 tot 4400 in 1987.

53 Een uitgebreide studie naar de effecten van Canary Wharf op het stadsbeeld van Londen is verricht door Catchpole 1987.

HOOFDSTUK III

1 Braudel 1966.
2 Calabi.
3 Burke.
4 Poleggi 1988.
5 Florêncio.
6 Florêncio.
7 Links.
8 Poleggi 1982.
9 Braudel, p. 158.
10 Zie hiervoor o.a. Vila; Duran i Sanpere.
11 Hughes, p. 128.
12 Braudel, p. 158.
13 Hughes, p. 104.
14 Busquets, p. 43: Busquets beschrijft de Santa Maria del Mar als een 'paradigma van de Catalaanse gotiek'.
15 Tegenwoordig spreekt men van Ramblas, als een meervoud, aangezien de boulevard in vijf verschillende delen is verdeeld met elk een eigen naam: Rambla de Canalettes, Rambla del Estudios, enz. In het algemeen is in dit hoofdstuk de Catalaanse schrijfwijze van topografische namen (straten, pleinen enz.) aangehouden.
16 Busquets, p. 58.
17 Braudel beschrijft de tweede helft van de 15e eeuw als de periode van de ondergang van de autonome stadstaten en de opkomst van de territoriale reuzen die de lakens gingen uitdelen in het Middellandse-Zeegebied. Braudel, p. 365.
18 Hughes, p. 173.
19 Een uitvoerige beschrijving van ontstaan en ontwikkeling van La Barceloneta is het boek van Tatjer 1973. Zie ook Tatjer 1988.
20 Zie o.a. Oliveiras Samitier.
21 Zie voor een uitvoerige beschrijving van de ontwikkeling van La Barceloneta behalve de publicaties van Tatjer (zie noot 19) ook de volgende publicaties: De Solà-Morales, Font, Tatjer, Paricio; De Solà-Morales 1985; Fabre, Huertas; Sabatar.
22 Tot de dag van vandaag heeft La Barceloneta betekenis als het 'geweten' van de stad: niet alleen als de wijk van de nazaten van de Barrio Ribera, waar de meest met de zee verbonden inwoners van de stad woonden, maar ook als het meest republikeinse stadsdeel van Barcelona.
Nog steeds heeft La Barceloneta de faam de meest republikeinse wijk van Barcelona te zijn. In 1873 vond er een revolutionaire opstand plaats. In 1911 constateerde het 'Casino Republica de la Barceloneta' dat de wijk het hoogste percentage republikeinse stemmen van de stad telde. Tijdens de burgeroorlog van 1936 tot 1939 vormde de wijk de legerplaats van de trotskistische en vakbondsmilities die George Orwell in zijn *Saluut aan Catalonië* beschreef.
23 Hughes, p. 214.
24 McCully.
25 Rohrer.
26 Zie Roca.
27 Hughes, p. 235.
28 Achtergronden van ontwerp en ontwikkeling van de Ensanche zijn o.a. uitvoerig beschreven in Magrinyà. Zie ook: Ajuntament de Barcelona 1983 [1]; en De Solà-Morales 1985.
29 De stedebouwkundige theorie en methode van Cerdà zijn uitvoerig beschreven in Magrinyà.
30 Op de loskoppeling tussen structuur en vorm van de stad, als typisch kenmerk van modernistische stedebouwkundige plannen, wordt uitgebreider ingegaan in: Meyer, Ter Horst, De Vries.
31 Tatjer 1988, p. 268.
32 Zie o.a. de tekst van Barcelona's burgemeester, Maragall.
33 Zie het uitgebreide 'manifest' van Bohigas.
34 Van der Schans.
35 Vegara-Carrio.
36 Busquets, p. 311.
37 *Lotus international*, nr. 23.
38 De Solà-Morales 1979.
39 Voor een beschrijving van de polemische betekenis van de inzendingen van Muratori en Quaroni voor de prijsvraag voor de Barene de San Giuliano, zie: Taverne 1993. Zie voor een uitvoeriger beschrijving van het ontwerp van Quaroni voor San Giuliano: Terranova.
40 Ook in Nederland, aan de Bouwkunde-faculteit van de TU Delft, zou de op morfologie- en typologie-onderzoek gebaseerde ontwerpbenadering in de jaren zeventig en tachtig een domineren-de positie gaan innemen. Zie hiervoor o.a. Leupen, p. 179 e.v.
41 De inspiratie die men put uit het werk van Quaroni blijkt onder andere op ondubbelzinnige wijze bijna twintig jaar na de prijsvraaginzending voor La Barceloneta, wanneer het orgaan van het Laboratorio d'Urbanismo, het tijdschrift *Urbanismo Revista*, een special aan Quaroni wijdt. *Urbanismo Revista* nr. 7, 'Ludovico Quaroni – de cerca', Barcelona 1989. Zie hierin met name het lange interview dat De Solà-Morales met Quaroni had vlak voor diens dood. Hierin beschrijft Quaroni zichzelf meer als iemand binnen de moderne traditie dan als opponent ertegen.
42 De Solà-Morales 1987.
43 De 'rehabilitatie' van deze vertegenwoordigers van de andere moderne traditie wordt nog eens benadrukt met de uitgebreide monografieën die het tijdschrift *Urbanismo Revista* (onder hoofdredacteurschap van De Solà-Morales) wijdt aan Martin (*Urbanismo Revista*, nr. 5, 1987), Quaroni (*Urbanismo Revista*, nr. 7, 1989) en Van Eesteren (*Urbanismo Revista*, nr. 8, 1989).
44 De Solà-Morales 1986. In de oorspronkelijk Catalaanse versie van deze tekst wordt gesproken over 'La construcció de la ciutat ès parcel.lació + urbanització + edificació'. Gepubliceerd in: De Solà-Morales 1993.
45 Bohigas 1983.
46 Bohigas 1983.
47 Josep Acebillo.
48 *Arees de nova Centralitat.*
49 Meyer 1989 [11].
50 De Enterprise Development Corporation is voortgekomen uit de Rouse Company. Zie hiervoor hoofdstuk IV.
51 De Solà-Morales 1992.
52 Zie Martorell, Bohigas, MacKay, Puigdomènech.
53 Zie o.a. Ajuntament de Barcelona 1983 [1]; Barjau e.a.
54 Deze terminologie is ontleend aan Arendt, die ten aanzien van het openbare domein onderscheid maakt tussen het politieke en het sociale domein. Hierop wordt nader ingegaan in hoofdstuk I.
55 Zie ook Muntaner.
56 Al in een vroeg stadium was MBM met de speciaal opgerichte gemeentelijke ontwikkelingsmaatschappij SA-HOLSA overeengekomen om overal in Spanje bij steenfabrieken grote partijen baksteen te bestellen. De architecten en projectontwikkelaars werden verplicht deze voorraad te gebruiken voor hun projecten.
57 Omgerekend in Nederlandse guldens moest een driekamerappartement in 1992 *f* 350.000,– opbrengen.
58 Dit geldt ook in sterke mate voor het Canal Grande, dat zijn meanderende loop ontleent aan zijn oorsprong als een van de stroombeddingen van de Po.
59 Hughes, p. 28 e.v.

HOOFDSTUK IV

1 Huizinga.
2 Raban 1990.
3 Clark, Remini.
4 Morton en Lucia White.
5 Zie Marx.
6 Zie Bender 1975.
7 Zie Draper.
8 Zie Schuyler, p. 20.
9 Zie o.a. Smith; Garreau.
10 Buttenwieser, p. 64 e.v.
11 Langdon.
12 Naar Cohn.
13 Schuyler, p. 19.
14 Schuyler, p. 6 e.v.
15 Geciteerd in Schuyler, p. 66.
16 Boyer, p. 15 e.v.
17 Schuyler, p. 76.
18 Schuyler, p. 77.
19 Barlow.
20 Buttenwieser.
21 Draper.
22 Zie Manieri.
23 Zie Hall 1988, p. 182, en Boyer, p. 289.
24 Zie o.a. Barlow; Fabos; Milde, Weinmayr; Schuyler; Olmsted jr., Kimball; Fein 1967; Fein 1972.
25 Van Leeuwen; Weiss.
26 Van Leeuwen.
27 Warner.
28 Op zoek naar de ware identiteit van zijn stad komt de New-Yorkse schrijver Jerome Charyn terecht op de plekken die voor zijn ouders en grootouders de eerste kennismaking met de Nieuwe Wereld vormden: Ellis Island en de Lower East Side. Charyn ontdekt welke martelgang de vele miljoenen berooide immigranten in het immigratiestation op Ellis Island hebben moeten doormaken vanaf het eind van de 19e eeuw. De immigranten die na de langdurige en afmattende zeereis ook nog eens de vernederingen van de immigratiedienst op Ellis Island wisten te doorstaan, moesten wel een ijzersterk geloof in de toekomst en een vechtersmentaliteit hebben, is zijn conclusie. Charyn.
29 Dasnoy, p. 137 e.v.
30 Zie b.v. E.L. Doctorow's roman *De Wereldtentoonstelling*: 'Ik leerde de geïmmigreerde vrouwen en mannen hoe ze in de moderne wereld moesten leven. Hoe je moest schoonmaken, voedsel bewaren, bedden opmaken, al dat soort dingen. Het was verbijsterend hoe weinig die mensen wisten, hoe ongeschoold en onervaren ze waren. Het was ontroerend, je hart brak als je zag hoe ze moesten worstelen om de dingen te begrijpen, om te leren, hoe groot hun verlangen was er in Amerika iets van te maken.'
31 Zie ook Plunz 1993.
32 Een groot deel van de informatie in dit hoofdstuk is gebaseerd op: Caro; Cutler; Goddard; Schwarz.
33 Goddard, p. 86.
34 Eind 1957 bedroeg de totale lengte spoorbaan nog maar de helft van die in 1916. Goddard.
35 'The intersectional misunderstanding which gave rise to it could not have reached the critical stage of war had it been possible as it is now for the Southern planter to spend his summer in Maine and the New England businessman to journey southward in his own car for golf at Pinehurst and a winter vacation in Florida.' MacDonald, geciteerd in Goddard, p. 103.

36 Van der Woud 1987 [1].

37 Vanaf de 'boom' van wolkenkrabbers in New York, groeide ook de kritiek op het amorfe karakter van deze kunstmatige 'mountain range', hetgeen vergaande consequenties zou hebben voor de oorspronkelijke neutraliteit van de grid-plattegrond van de stad. Met betrekking tot de regulering van vorm en gebruik van grote en hoge gebouwen, heeft New York van meet af aan een pioniersrol vervuld.
Twee argumenten speelden een belangrijke rol in het streven van de stedelijke overheid om een ongebreidelde groei van wolkenkrabbers tegen te gaan: de bescherming van de kwaliteit van de openbare straat en de verbetering van het stadsbeeld.
Het feit dat het grid wel in het horizontale vlak (d.m.v. rooilijnen) maar niet in het verticale vlak beperkingen oplegde, leidde ertoe dat in sommige stadsdelen de hoogbouw vrijwel het directe zonlicht ontnam aan de openbare straat en aan nabijgelegen gebouwen. Tevens leidde deze bouwgolf tot een massale toename van het straatleven dat door sommige belangengroepen als een aantasting van de exclusiviteit van straten als Fifth Avenue werd beschouwd.
In 1916 stelde de gemeente New York als eerste Amerikaanse stad een Zoning Law in, waarin regels werden vastgelegd voor de maximale bouwhoogten van verschillende typen gebouwen. Ten eerste voor gebouwen die het gehele bouwkavel bezetten en rechttoe-rechtaan omhoog rezen: deze mochten niet hoger zijn dan twee à tweeëneenhalf keer de breedte van de straat. Ten tweede de gebouwen die vanaf een bepaalde hoogte gebruik maakten van 'setbacks', d.w.z. de gevels terug lieten springen. Voor deze categorie gebouwen werden hogere bouwlimieten gehanteerd, waarbij voor verschillende districten in de stad verschillende limieten golden. Ten derde golden voor gebouwen die niet meer dan 25% van het bouwkavel in beslag namen onbeperkte bouwhoogten.
Deze nieuwe regelgeving vormde een grote impuls voor een nieuwe architectonische stijl, waarin de setback en de autonomie ten opzichte van de openbare straat belangrijke thema's vormden. Volgens Bender legden de New-Yorkse architecten van de eerste generatie wolkenkrabbers nog een sterke nadruk op een horizontale structuur in hun gebouwen. Met deze horizontaliteit werd de relatie van het gebouw met de openbare straat benadrukt. De openbare straat, dat wil zeggen de 'gewone' straten van het grid-patroon, werd beschouwd als het openbare domein waaraan ook de belangrijkste gebouwen zich dienden te representeren. Na de Zoning Law van 1916 veranderde dat. In de architectuur van de wolkenkrabbers van de jaren twintig en vooral van de jaren dertig lag de nadruk steeds sterker op de verticaliteit van het gebouw, waarmee de onafhankelijkheid van het gebouw ten opzichte van de aangrenzende openbare straat werd gedemonstreerd.
Tegelijk met de ontwikkeling en uitvoering van de eerste Zoning Law, vond in New York een debat plaats over de betekenis van de grote hoeveelheid wolkenkrabbers voor het stadsbeeld als geheel. De Zoning Law van 1916 had louter betrekking op het reguleren van het particulier initiatief en had daarmee effect op het volume en de architectuur van de bebouwing. De vorm van het openbaar domein, als autonoom grid van straten en avenues, bleef vooralsnog onaangetast.
Zie o.a. Weiss; Tafuri; Bender 1987.

38 Van Vught, p. 22 e.v.

39 Schwarz, p. 217 e.v.

40 De realisatie van het greenbelt towns programma steunde op twee deelprogramma's: een programma voor de bouw van de nieuwe nederzettingen zelf, ondergebracht bij de Resettlement Administration met Tugwell zelf aan het hoofd, en een programma voor de infrastructuur die de nieuwe greenbelt towns met de grote stadscentra moest verbinden: zowel openbaar-vervoerssystemen van spoorwegen als nieuwe autowegen. Voor dit laatste programma werd de Public Works Administration opgericht. G. Wright, p. 220 e.v.

41 F.L. Wright.

42 Greenbelt bij Washington, Greendale bij Milwaukee en Greenhills bij Cincinnati. Zie G. Wright, p. 222.

43 Cutler, p. 11.

44 Cutler.

45 Het onderscheid tussen parkways, expressways, highways en speedways is in de Verenigde Staten niet altijd even helder. De term parkway verwijst in het algemeen naar een (parkachtige) ruimtelijke context van de weg. Met expressway wordt veelal een autosnelweg aangeduid die dwars door een stedelijk, intensief bebouwd grondgebied is aangelegd. Met highway wordt meestal een snelweg bedoeld, die deel uitmaakt van het federale Interstate Highway-netwerk. Een highway kan dus door een stedelijk gebied voeren en ook door parkachtige gebieden.

46 In totaal 75 mijl park- en expressways. Zie Cutler, p. 52.

47 Hoewel Moses veelal geboekstaafd wordt als stedebouwer, architect of planner, was hij van oorsprong politiek wetenschapper. Het werken aan de fysieke structuur van de stad was voor hem de logische consequentie van zijn opvattingen over de noodzakelijke reorganisatie van de samenleving.
Moses studeerde politieke wetenschappen aan de Colombia University in New York en vestigde in 1914 de aandacht op zich met zijn proefschrift waarin hij een drastische hervorming van het Amerikaanse overheidsapparaat bepleitte.
In 1918 werd hij gevraagd door de nieuw gekozen gouverneur Smith van de staat New York zitting te nemen in de New York State Reconstruction Commission. Hij kreeg vrijwel carte blanche om het versplinterde staatsapparaat van 1887 verschillende departementen te hervormen tot een solide geheel met 16 departementen. Zijn bijzondere belangstelling werd getrokken door de departementen die de staatsparken ontwikkelden en beheerden: er waren achttien van dergelijke departementen, voor elk park één. Moses bracht ze samen tot één State Council of Parks met zichzelf als president, welke functie hij tot 1963 zou bekleden. Hij voorzag zichzelf van ruime bevoegdheden en een royaal budget, genoeg om een ongekend ambitieus programma van parken en parkways uit te kunnen voeren.
Dit programma legde hij grotendeels vast in een al in 1922 uitgebrachte brochure, *A State Park Plan for New York*, waarin hij drie ontwikkelingen met elkaar in verband bracht: de explosieve groei van de stad New York, de toenemende vrije tijd en behoefte aan open-luchtrecreatie, en het snel groeiende autobezit.
In die periode groeide New York met 100.000 inwoners per jaar. Tijdens Moses' studie in New York waren de Bronx, Queens en het grootste deel van Brooklyn nog bossen en akkerland, maar in 1922 zag hij alleen nog eindeloze huizenzeeën. Wie vanuit Manhattan een dagje of weekend naar 'buiten' wilde, had een urenlange rit door de straten van Brooklyn of Queens voor de boeg of een nog langer durende tocht per autoferry, naar een van de weinige openbare of door particulieren opengestelde parken en stranden. In de jaren twintig was de vrije zaterdagmiddag al een normaal onderdeel geworden van het Amerikaanse arbeidersleven, evenals de automobiel: in 1923 telde men in de vs al 23 miljoen auto's.
Voor Moses was het zaak de stad en de staat letterlijk open te breken en aan te passen aan deze nieuwe ontwikkelingen, waarmee bij uitstek de mogelijkheid gecreëerd werd een nieuw, Amerikaans collectief identiteitsbesef te ontwikkelen.
Met het beeld voor ogen van dit nieuw collectief identiteitsbesef, een nieuw gemeenschapsgevoel dat de grenzen tussen groepen, rassen en culturen, maar ook tussen steden en staten zou slechten, kon Moses pas goed aan de slag toen in 1933 de bevriende La Guardia tot burgemeester van de stad New York verkozen werd. Moses werd onmiddellijk door La Guardia aangesteld om in de stad hetzelfde te doen als wat hij in de staat voor elkaar gekregen had: samenvoeging van de verschillende park-departementen tot één departement, met Moses zelf als City Park Commissioner. Deze post zou hij tot 1966 weten te behouden.
Moses vervulde aldus een unieke combinatie van door hemzelf gecreëerde sleutelfuncties in de staat en de stad New York. Bovendien kende hij als geen ander de machtsverhoudingen in de stad en de staat – hij was immers zelf het brein achter de reorganisatie van de overheidsdiensten. Met zijn vele functies was Moses lange tijd de machtigste man van New York. De bijnaam die hij hierdoor verwierf gebruikte Robert Caro als titel voor zijn omvangrijke biografie over Moses: 'Power Broker'.
Zie Caro; Rosen, p. 2.

48 Rosenblum.

49 Caro, p. 318.

50 De wijze waarop Moses in New York City te werk ging was kenmerkend voor zijn optreden als 'power broker': formeel had hij als nieuwbakken City Park Commissioner slechts bevoegdheden tot het initiëren van plannen, die vervolgens uitgewerkt en uitgevoerd dienden te worden door de Civil Works Administration. Moses zette deze CWA direct buiten spel door op eigen houtje maar liefst 600 architecten in dienst te nemen, die hij zelf geselecteerd had en een salaris betaalde dat het dubbele was van wat de CWA betaalde. Moses voorzag zichzelf tevens van de titel 'City Construction Coordinator', waaraan hij het gezag ontleende om buiten de CWA om zijn projecten uit te voeren. Caro.

51 Buttenwieser.

52 Aangehaald in Caro, p. 343.

53 Zo stelt Giedion spijtig vast: 'It may also be pointed out that, standing amid the chaos of midtown New York, it is not surrounded by greenery but instead is confined by the limitations of street and traffic.' Giedion, p. 579.

54 Tafuri.

55 Caro.

56 Caro, p. 318.

57 Berman, p. 136.

58 *Fortune*.

59 *Fortune*.

60 Sc. Fitzgerald; zie ook Marx.

61 Talese.

62 Giedion, p. 579.

63 Goddard, p. 208.

64 Goddard, p. 194.

65 Berman, p. 295.

66 Zie: Hatton; Allman; Culot, Lejeune.

67 Goddard, p. 60.

68 Dunhill.

69 De eerste twee aspecten zijn mogelijk geworden dankzij het feit dat het gehele ontwerp, de programmering en ontwikkeling, maar ook het beheer na de oplevering van het project, centraal geregisseerd is. Dit geldt voor het totale territorium van Disneyworld (ruim 100 km2), waarvan het eigenlijke pretpark (Magic Kingdom) slechts een klein deel beslaat (40 ha). Deze situatie is mogelijk gemaakt door een speciale verordening van de staat Florida uit 1967, waarin bepaald is dat voor het grondgebied van Disneyworld een speciale bestuursstructuur gevormd mocht worden. Dit bestuur, de Reedy Creek Improvement District (RCID), hanteert een eigen systeem van bouw- en zoneringsregels en zorgt voor de infrastructuur van transport-, energie- en watervoorzieningen. Sorkin 1992 [1].

70 Webber, zie ook hoofdstuk 1, § 3.

71 Jacobs.

72 Zie Jacobs o.a. p. 181, 386, 439.

73 Rockefeller, Butt.

74 In 1966 publiceert gouverneur Nelson Rockefeller een open brief, waarin hij Battery Park City beschrijft als 'an opportunity unique for Manhattan: the creation, literally from the ground up, of a large-scale, imaginatively planned community comprising residential, business, light industry, and recreational facilities. Not one family would be displaced and yet new homes would be provided for 13.982 families. [...] Battery Park City would also represent a new departure in urban renewal. Private enterprise would be supported by public cooperation rather than by public funds.' Zie Tafuri.

75 *Plan for New York City*.

76 Barnett, p. 144.

77 Venturi e.a.

78 Zowel voor de aanleg van de tunnelbuis voor de highway als voor het stedebouwkundig plan voor de nieuwe bebouwing werden in de jaren zeventig verschillende modellen uitgewerkt. De kosten van de verschillende modellen voor de highway varieerden van 200 tot 360 miljoen dollar. Met de grondopbrengst van de nieuwe bebouwing zou, afhankelijk van de keuze voor de varianten, 30 tot 40% van de exploitatie gedekt kunnen worden. Zie Barnett, p. 148-149.

79 Adams.

80 Zie Gilliam; Batts.

81 *The Urban Design Plan for the Comprehensive Plan of San Francisco.*

82 Dergelijke public markets bestonden tot de jaren vijftig in vrijwel elke Amerikaanse stad, maar zijn daarna vrijwel overal van het toneel verdwenen. Ook in Seattle zijn er diverse pogingen van particuliere ontwikkelaars geweest de markt op te kopen om er een eigentijdse shopping mall te kunnen bouwen, maar de stad heeft dat nog steeds tegengehouden. Het belang hiervan als publieke voorziening weegt zwaarder dan de extra inkomsten voor de gemeentekas.
In 1988 werd de stad nog geconfronteerd met een voorstel van de Rouse Company voor een festival market aan het water. Onder andere met behulp van een referendum werd dit voorstel afgewezen, onder verwijzing naar de Public Pike Market, die voor de stad van veel meer waarde werd geacht dan een nieuwe festival market aan het water. De Rouse Company kreeg een locatie in het centrumgebied aangewezen; het waterfront diende principieel 'public' te blijven.

83 Portman, Barnett.

84 Rowe, Koetner, p. 149.

85 Plunz 1991.

86 Een- en tweekamerwoningen kosten tussen 150.000 en 250.000 dollar, vierkamerwoningen komen in de buurt van een miljoen dollar.

87 Het conflict tussen de City of New York en Olympia & York betrof de openingstijden van de wintertuin. O & Y wilde de wintertuin alleen voor publiek openen tijdens kantooruren. Aangezien de wintertuin, in combinatie met een skywalk, een van de weinig toegangen vormden tot de rivieroever, eiste de gemeente een 24-uurs-openstelling van de wintertuin.

88 *The West Side Spirit*, 3 okt. 1988, p. 14.

89 *The West Side Spirit*, 3 okt. 1988, p. 20.

90 James Rouse, 'The Case for Vision', in Porter, Sweet.

91 Geciteerd door Dorenbos.

92 Voor een uitgebreidere geschiedenis van het planproces in Baltimore, zie: Goldberg.

93 Festivals zijn inmiddels een niet meer weg te denken instrument geworden in de Amerikaanse (en sinds enige tijd ook Nederlandse) stedelijke revitaliseringsstrategieën. Zie Boogaarts.

94 Een onderzoek naar de herkomst van de bezoekers van een aantal festival marketplaces aan nieuwe waterfronts in Amerikaanse steden, liet zien dat van het totale bezoekersaantal van Harborplace in Baltimore 69% afkomstig is uit de stad zelf en directe omgeving, terwijl in vergelijkbare projecten als Quincy Market in Boston en Pier 39 in San Francisco slechts respectievelijk 38% en 40% van de bezoekers bestaat uit 'locals'.
Toch blijken ook die 69% inwoners van Baltimore vooral op speciale gelegenheden naar de Inner Harbor te komen: in het weekend of als er iets te vieren valt – precies zoals men ook naar bijvoorbeeld Disneyworld gaat. Met dit verschil dat Inner Harbor minder ver en minder duur is. Martin, Jones.

95 Rose.

96 Zie in paragraaf 3 'De slums aan de waterkant'.

97 In Flint (Michigan) heeft de gemeente de in 1985 gebouwde festival market (kosten $ 22 miljoen) in 1989 voor $ 50.000 verkocht aan de universiteit, die er een studenten-activiteitencentrum van heeft gemaakt.
In andere gevallen wordt alsnog gepoogd de festival markets te redden met speciale promotie- en festiviteitenprogramma's en met een meer actieve werving van investeerders en ontwikkelaars voor de directe omgeving. Walters.

98 Volgens het Amerikaanse belastingsysteem innen de gemeenten zelf direct hun deel van de belastingen van inwoners en bedrijven. De opbrengsten van onroerend-goed- en omzetbelastingen van de nieuwe ondernemingen rond de Inner Harbor vloeien dus grotendeels naar de gemeentekas. Als gevolg hiervan zijn de belastinginkomsten van de stad Baltimore in de periode 1978-1988 met circa 66% gestegen. Een groot deel van deze extra inkomsten wordt jaarlijks besteed aan het fonds van de in 1983 opgerichte Neighbourhood Progress Administration (NPA), waarin gemeente en wijkorganisaties vertegenwoordigd zijn. Door de NPA worden voor de armere wijken van Baltimore programma's voor sociale woningbouw, werkgelegenheid en omscholing ontwikkeld en uitgevoerd.
Een voorbeeld van 'linkage' is dat de gemeente met alle ondernemingen die zich aan of nabij de Inner Harbor vestigen, afspraken maakt over het in dienst nemen van een minimaal aantal werklozen en het beschikbaar stellen van een aantal leerling-arbeidsplaatsen.
Door de gemeente worden afspraken geregeld met de middelbare scholen en de nieuwe bedrijven in Inner Harbor en Charles Center, die garanderen dat van elke school een minimaal aantal schoolverlaters verzekerd zijn van een baan. Op de scholen zelf wordt hiermee nieuw voedsel geleverd voor de onderlinge competitie tussen leerlingen (alleen de besten krijgen een baan uit het garantiesysteem), waardoor het gemiddelde niveau en daarmee het aanzien van de scholen inmiddels sterk gestegen is.
Terwijl de havenactiviteiten en aanverwante industrieën verdwenen zijn uit de Inner Harbor en daarmee duizenden arbeidsplaatsen, is diezelfde Inner Harbor nu weer een factor van betekenis geworden op de lokale arbeidsmarkt. Alleen al Harborplace verschaft werk aan 2300 mensen, van wie eenderde voorheen werkloos was. In totaal hebben Charles Center en Inner Harbor 25.000 arbeidsplaatsen opgeleverd.
Daar moet echter wel bij bedacht worden dat het karakter van de arbeidsmarkt drastisch veranderd is. Ging het in de 'oude' arbeidsmarkt om een groot aandeel van de industrie en daarmee van geschoolde arbeid, met sterke vakorganisaties die in de loop der tijd goede arbeidsvoorwaarden hadden weten af te dwingen, nu gaat het grotendeels om part-time banen met slechte arbeidsvoorwaarden, vaak alleen op basis van seizoenscontracten.

99 Volgens dit programma konden bewoners in bepaalde actiegebieden een pand kopen voor de prijs van één dollar, met de verplichting binnen drie à vijf jaar een bedrag van 20 à 30.000 dollar in het pand te investeren voor renovatiewerkzaamheden. Met dit programma zijn duizenden woningen grondig opgeknapt. Zie o.a. G. Wright.

100 Wolman.

101 Een van de meest zichtbare impulsen in Fell's Point is de realisatie in 1989 van Brown's Wharf, een gerestaureerd 19e-eeuws pakhuiscomplex met eveneens een festival-marktachtige invulling: 14.000 m2 restaurants, winkels, enz.
Zie Breen, Rigby, p. 75.

102 Lynch.

103 Het is de bedoeling dat aan de noordzijde twee aangrenzende bouwblokken, die nu nog onderdak bieden aan de handelaren van de visafslag, in de nabije toekomst aan het South Street Seaport complex worden toegevoegd.

104 Charyn, p. 270.

105 Wagner. Het rapport constateert een sterk herstel van de economie in New York, in de vorm van een sterke concentratie van economische activiteit in Manhattan en een gelijktijdige achteruitgang van andere stadsdelen als Brooklyn en Queens. Wagner pleit ervoor deze ontwikkeling bij te sturen: Terwijl de spectaculaire groei van gevestigde economische krachten in de jaren tachtig leidt tot een verstikking van Manhattan en tot een uitdrijving van kleinschalige bedrijvigheid en kunstenaars, stelt Wagner dat het juist voor Manhattan van belang is de voorwaarden te behouden voor de ontwikkeling van nieuwe initiatieven op economisch en cultureel gebied, die zeker in hun beginfase altijd afhankelijk zullen zijn van goedkope huisvesting.
De enorme economische druk op Manhattan moet volgens Wagner verlegd worden naar 'Regional Centers' in de andere boroughs, die dan tevens meer van de economische opbloei kunnen profiteren.

106 Vanaf 1989 publiceert de Regional Plan Association een reeks voorbereidende publicaties: het regelmatig verschijnend bulletin *The New Century – Forecasts for the Tri-State Region*, New York 1989-1995, en de brochure *The Region that Works*, New York 1993. De publicatie van het definitieve Regional Plan wordt eind 1996 verwacht.

107 Garreau.

108 West Side Waterfront Panel.

109 *A Greenway Plan for New York City.*

110 Jackson.

111 Jackson (p. 160) verwijst naar Zerubavel.

112 Zie Calthorpe; Katz; Ferguson.

HOOFDSTUK V

1 Een uitgebreide en goed gedocumenteerde beschrijving van de ontwikkeling van Nederlandse havensteden na 1500 is het boek van Sigmond.

2 Tussen 1585 en 1591 vertrokken 34.000 inwoners van Antwerpen, bijna de helft van de totale stadsbevolking, naar de Noordelijke Nederlanden. Grotendeels waren het koop- en ambachtslieden, die behalve hun kennis en ervaring ook hun internationale contacten meebrachten. Sigmond, p. 68.

3 De Vries; Maczak. Maczak beschrijft Nederland als het land dat in de 17e eeuw dankzij het trekvaartensysteem door tal van buitenlandse reizigers gewaardeerd werd als het land met het meest efficiënte en comfortabele vervoersnetwerk van heel Europa.

4 Taverne, p. 35.

5 Geurtsen, Bos, p. 14-51.

6 Met de aanleg van nog een brede vestinggracht en een ring van bolwerken rondom de stad maakte Napoleon de haven van Vlissingen tot een vrijwel onneembare marinebasis. De aanleg van grote marinedokken binnen de veste van de stad vond eind 18e, begin 19e eeuw plaats in alle belangrijke Noordwest-Europese steden die in Franse handen waren. Cherbourg, Calais, Duinkerken, Antwerpen, Vlissingen werden alle omgebouwd tot ware oorlogsmachines om als 'pistool op de borst' van Engeland te fungeren.
De ombouw van de Noord-Franse havens tot oorlogsmachines in de napoleontische tijd wordt uitgebreid beschreven in: Demangeon, Fortier; Fortier, m.n. het hoofdstuk 'La paix des citadelles', p. 35-60.

7 Mak, p. 106: 'Een waterlandschap met een geheel eigen structuur, en zelfs stond er, als verdwaald tussen de schepen, een aantal houten gebouwen op palen: scheepskantoortjes, een eiland met twee vreemde houten kranen, wachthuisjes, moddermolens, de "boomklok" die geluid werd als 's avonds de stad vanaf de waterkant werd afgesloten met de "boom", en een speciale "Stadsherberg", een flink houten gebouw, voor verlate vreemdelingen die de stad niet meer in mochten.'

8 Grimm, p. 9.

9 Voor een uitgebreide historische beschrijving en documentatie van de Boompjes, zie Meeldijk, Roelofsz.

10 Van Ravesteyn 1933, p. 52.

11 Nieuwenhuis, p. 50.

12 Van Reusel.

13 Lombaerde.

14 Van Ravesteyn 1933, p. 10.

15 Behalve bij Van Ravesteyn zijn de plannen van Rose uitgebreid beschreven en gedocumenteerd in: De Graaf, Nijenhuis, Van Dansik.

16 Zie Smook; De Graaf.

17 Zie o.a. Nieuwenhuis.

18 Zie ook Meyer 1983.

19 Toelichting van De Jongh bij zijn plan in 1909. Geciteerd in Brouwer.

20 Van Ravesteyn 1933; Watjes, Ten Bosch, p. 47.

21 Geciteerd in Nieuwenhuis, p. 106.

22 De Jongh 'was in staat met de leidende figuren uit de Rotterdamse zakenkringen op voet van gelijkheid te verkeren', schrijft Jan Nieuwenhuis in zijn geschiedenis van de Rotterdamse Dienst Gemeentewerken. En dat kwam niet alleen door zijn autoriteit uitstralende persoonlijkheid, maar vooral door zijn conceptie van de stad, waarin het noodzakelijke van de ontwikkeling van een infrastructuur voor de groeiende transitohaven, verenigd werd met het aangename en het culturele. Nieuwenhuis, p. 94.

23 P.J. Bouman, W.H. Bouman.

24 De bijdragen van M.J. Brusse aan de NRC zijn gebundeld in Brusse 1899; Brusse 1920; Brusse 1921; Brusse 1924. Beroemd is zijn roman *Boefje*, die het leven van een Rotterdamse straatjongen beschrijft.

25 Brusse 1921, p. 18.

26 Van Ravesteyn 1933, p. 47 e.v.

27 In deze civic culture zouden ondernemers als M. Mees, H. Muller, J. Dutilh en later, in de jaren twintig tot ver na de Tweede Wereldoorlog, K.P. van der Mandele een toonaangevende rol spelen. Maar ook vooraanstaande vakbondsmannen en later gemeentebestuurders als H. Spiekman en J. Brautigam voelden zich zeer door dit soort ideeën aangesproken. Zie o.a. De Klerk 1992; De Goey; Teychiné van Stakenburg; De Ruyter-de Zeeuw; Brautigam.

28 De netwerken van havenondernemers, betrokken bij sociale en culturele instellingen, zijn in kaart gebracht door De Goey.

29 Een uitgebreide inventarisatie van de Rotterdamse havenarchitectuur is gepubliceerd door: De Winter.

30 Een incident dat deze opvatting illustreert, deed zich voor bij de ingebruikneming van het nieuwe stadhuis in 1917. De voor de nieuwe raadzaal vervaardigde wandschilderingen van Marius Richter, die de dagelijkse arbeid van zwoegende bootwerkers in beeld brachten, werden als onbetamelijk beschouwd en onmiddellijk na de inwijding van de raadzaal verwijderd door het gemeentebestuur. Pas zestig jaar later, toen deze beelden inmiddels historie waren geworden, en de cultivering van Rotterdam als haven- en werkstad vooral gevoed werd met nostalgie, keerden de schilderijen terug naar hun oorspronkelijke plaats van bestemming.

31 Van Ravesteyn 1948, p. 233.

32 Backx.

33 Backx, p. 253.

34 Backx, p. 260-263.

35 Vreugdenhil.

36 Zie ook Wattjes, Ten Bosch, p. 164 e.v.

37 Zie o.a. Wagenaar, p. 66 e.v.

38 Zie Meyer 1983.

39 Zie hiervoor de uitvoerige beschrijving van Wagenaar p. 215 e.v.

40 De sleutelfiguur was de directeur van de Van Nelle-fabriek, C.H. van der Leeuw. Andere prominente leden waren de voorzitter van de Kamer van Koophandel K.P. van der Mandele, de al eerder genoemde havenondernemer J.Ph. Backx en de directeur van de Holland-Amerika Lijn, W.H. de Monchy.

41 Roelofsz, p. 138.

42 Kraayvanger, p. 32.

43 Kraayvanger, p. 34.

44 Van Embden.

45 Tijhuis.

46 Zie Meyer, Kouprie, Sikkens.

47 Tijhuis.

48 Van Traa.

49 *Het nieuwe hart van Rotterdam*, p. 16.

50 *De Groene Amsterdammer*, nov. 1946.

51 Blijstra, pag. 81.

52 Van Traa 1953.

53 Zie Rutgers.

54 *Rapport over een zeemanskwartier*, ongedateerde notitie (paraaf P/Bc) van Dienst Stadsontwikkeling, waarin verslag wordt gedaan van een discussiebijeenkomst tussen vertegenwoordigers van het bedrijfsleven (o.a. Backx en Van der Leeuw), politie en Dienst Stadsontwikkeling over de ontwikkelingskansen van een amusementskwartier in de wijk ten noorden van de Zalmhaven.

55 Meyer 1983.

56 De Jong.

57 Blijstra, p. 163.

58 Wentholt. Zie ook bij hoofdstuk 1, noot 6.

59 Wentholt, p. 80.

60 Wentholt schrijft over het nieuwe wegtracé dat het centrum met Zuid moet verbinden: 'Een van de aantrekkelijkste nog bestaande stadspunten van Rotterdam zou hiervoor worden verwoest, de continuiteit met het oosten van de stad zou geheel worden verbroken en een voor het stadssilhouet onmisbaar geworden element [het Witte Huis en zijn omgeving] zou verdwijnen.' p. 91.

61 Wentholt, p. 92.

62 Wentholt, p. 146-147.

63 Zie Lucas.

64 Habets, De Heer, Reijndorp; Meyer, Kouprie, Sikkens; Meyer 1983.

65 Dit proces is uitgebreider beschreven in Meyer, Kouprie, Sikkens.

66 Het concept van de compacte stad was in feite geen ruimtelijk concept. De aandacht werd gericht op het bestaande stedelijk gebied binnen de gemeentegrenzen, met het doel de sinds de jaren zestig ingezette daling van het inwonertal (van 731.000 inwoners in 1965 naar 600.000 in 1975) te stoppen. Het wegtrekken van groepen met hogere inkomens en middengroepen uit de stad en de ernstige vorm die de verwaarlozing van de oude stadswijken had aangenomen, resulteerden in een sociale problematiek van toenemende verarming van de stadsbevolking als geheel, groeiende sociale onrust in de oudere stadswijken en een verkleining van het draagvlak van voorzieningen in de stad. Beide aspecten van het nieuwe beleid – stadsvernieuwing in de oude wijken en versterking van de woonfunctie van het stadscentrum – stonden in het teken van de sociaal-culturele idealen die met name in de sociaal-democratie van die tijd golden. Zie Meyer, Kouprie, Sikkens, m.n. § 4.2: 'De stad als woonplaats', p. 120 e.v.

67 'Wat hebben we eigenlijk aan de grote steden? Waarom zijn ze waard behouden te worden?' vraagt wethouder stadsvernieuwing, Jan van der Ploeg zich af, en hij antwoordt zichzelf: 'De grote stad is [...] bij uitstek de plaats waar maatschappelijke vernieuwingen een optimale kans krijgen. [...] Steden zijn typisch culturele en dynamisch-creatieve centra. De steden bieden letterlijk en figuurlijk de ruimte aan pluriformiteit en emancipatiebewegingen op velerlei terrein. Vanwege deze voordelen is de stad het behouden waard.' Van der Ploeg.

68 De gemeente was in een bijzonder lastig parket gebracht. Want terwijl het stadsbestuur er veel aan gelegen was het Koolhaasontwerp uit te laten voeren, kon ze het zich tegelijk niet veroorloven NedLloyd voor het hoofd te stoten. Juist nu de gemeente geconstateerd had dat het van het allergrootste belang was voor de haven om in de stad een informatie-infrastructuur van de transporteconomie te creëren, dreigde een der grootste transportbedrijven ter wereld uit de stad te verdwijnen als ze haar zin niet kreeg. NedLloyd kreeg wel degelijk haar zin.

69 Zie de gemeentelijke nota's *Leegloop en toeloop*, 1979, en *Leegloop en toeloop* II, 1980. Zie hierover ook: De Klerk 1982.
Met deze evenwichtige bevolkingssamenstelling werd gedoeld op zowel een 'evenwicht' tussen hogere en lagere inkomens, als op een 'evenwicht' tussen autochtonen en allochtonen, c.q. een evenwichtige spreiding van allochtone inwoners over de stad als geheel.

70 De Ruiter, Meijs, Habets. Zie ook De Kleijn.

71 In het jaar van haar aantreden, 1974, nam de nieuwe gemeenteraad de 'motie Den Dunnen' aan, die stelde 'dat het geven van nieuwe bestemmingen aan oude havengebieden geen uitsluitende zaak is van het betrokken bedrijfsleven en het Gemeentelijk Havenbedrijf, doch veeleer van de gemeentelijke overheid als verantwoordelijke voor de ruimtelijke ordening en de stadsvernieuwing', en 'dat de voorbereiding van bestemmingsplannen ten behoeve van voor woningbouw in aanmerking komende oude havengebieden een aanvang kan nemen voordat bestaande havenactiviteiten ook daadwerkelijk zijn gestaakt'.
In 1976 publiceerde het gemeentebestuur de nota *Herstructurering oude havens*, die vooral opviel door de globaliteit ervan: er werd globaal aangegeven welke havengebieden voor herstructurering c.q. woningbouw in aanmerking kwamen, er werd globaal aangegeven waar de nog functionerende havenbedrijven geherhuisvest konden worden en er werd een globaal financieel kader gepresenteerd. Een nadere uitwerking diende per deelgebied te geschieden. De nota diende vooral als onderhandelingsbasis met het rijk ten behoeve van een rijksbijdrage aan de gehele operatie.
In 1980 kwamen gemeente en rijk met elkaar tot overeenstemming op basis van een woningbouwprogramma in de oude havens van achtduizend woningen, waarvan zestig procent sociale woningbouw. De sociale woningbouw werd vooral geconcentreerd op de oude havengebieden die direct aan de stadsvernieuwingswijken grensden; deze nieuwe woningbouwprojecten konden zo als 'overlooplocaties' fungeren, dat wil zeggen als compensatie voor het woningverlies dat als gevolg van de stadsvernieuwing in de oude wijken optrad.
Het contingent 'markt'woningen werd hoofdzakelijk gepland aan de grens van het stadscentrum, langs de kaden van de voormalige 17e-eeuwse waterstad.

72 De meeste oude havens op de Rechter Maasoever behoorden tot het territorium van het centrumdistrict. Alleen aan de westzijde van de stad fungeerde het buitendijkse gebied van Delfshaven als overlooplocatie. Daarnaast waren in de stadsvernieuwingsgebieden zelf verschillende grote bouwlocaties beschikbaar in de vorm van voormalige bedrijfsterreinen, een veemarktterrein en dergelijke.
Op de Linker Maasoever beschikte men echter nauwelijks over dergelijke bouwlocaties, maar wel over een hele reeks 19e-eeuwse havengebieden, die alle als overloopgebied voor de stadsvernieuwing bestemd werden.

73 Zie voor een beschrijving van de eerste GESP's: Van Hattum, Dil, Schoenmakers, Van Genderen, Vader. Een uitgebreide geschiedenis van de totstandkoming van het verschijnsel GESP wordt beschreven door Lambert.

74 In de periode 1977-1985 daalde het aantal arbeidsplaatsen in de stad met meer dan 30.000 (op een totaal van bijna 294.000 in 1977) en steeg het aantal werklozen naar circa 50.000 (op een totale beroepsbevolking van circa 230.000 personen). Zie Seinpost.

75 Een van de eerste studies die wijzen op een verandering in deze situatie is het onderzoek dat de economen Poeth en Van Dongen in 1983 verrichtten in opdracht van het Gemeentelijk Havenbedrijf, het Openbaar Lichaam Rijnmond en de Samenwerkende Vervoer- en Zeehavenondernemingen. Poeth en Van Dongen wezen op de snel afnemende betekenis van de traditionele industriële centra en op de opkomst van nieuwe en kleinere centra, verspreid over Europa. Daarnaast nam het belang toe van de wereldwijde distributie van consumptiegoederen. Wilde Rotterdam haar positie handhaven als grootste Europese havenstad, dan zou de haven niet meer louter afgestemd moeten zijn op de overslag en doorvoer van goederen naar één enkel achterland, maar omgebouwd moeten worden tot een centraal knooppunt in het gehele distributienetwerk van Europa. Rotterdam zou tot *mainport* van Europa ontwikkeld moeten worden.
Dit vereiste drie soorten maatregelen: uitbreiding van de transport-infrastructuur, aanleg van speciale distributiecentra en de opbouw van een informatie-infrastructuur.
De opbouw van een optimale *informatie-infrastructuur* noemden Poeth en Van Dongen de belangrijkste voorwaarde voor de ontwikkeling van de distributiefunctie. Om de mainport-functie optimaal te kunnen uitvoeren, zal niet alleen het Havenbedrijf zelf moeten beschikken over een geavanceerd informatiesysteem waarmee goederenstromen over de hele wereld getraceerd kunnen worden, maar zal de gehele stad als zodanig zich moeten ontwikkelen tot een aantrekkelijke vestigingsplaats voor geavanceerde ondernemingen op het gebied van handel, transport en distributie. In dit laatste aspect zit de belangrijkste boodschap aan de stad. Want terwijl de eerste twee aspecten (uitbreiding infrastructuur en de aanleg van distributiecentra) de stad zelf relatief ongemoeid laten, wordt voor de ontwikkeling van een informatie-infrastructuur een drastische verbetering van het vestigingsklimaat in de stad en een radicale vernieuwing van het imago van de stad op dat gebied onontkoombaar geacht. Poeth, Van Dongen.

76 *Nieuw Rotterdam*. De citaten tussen aanhalingstekens zijn de hoofdstuktitels van resp. hoofdstuk 2 en 1.

77 Het proefschrift van een van deze adviseurs, Leo van de Berg, is te beschouwen als het manifest van deze groep. Van de Berg pleit hierin voor de verbetering van het vestigingsklimaat voor bedrijven in Rotterdam, door met name het aanbod van een aantrekkelijk woningaanbod voor de hooggeschoolde employés van geavanceerde bedrijven te verbeteren. Van de Berg benadrukt dat dit betekent dat Rotterdam een punt moet zetten achter de nadruk op de sociale woningbouw op locaties die bij uitstek in aanmerking zouden moeten komen voor het creëren van aantrekkelijke woonmilieus voor hooggekwalificeerde arbeidskrachten. Van de Berg. Zie ook het betoog van C.A. van Lammeren, directeur Rodamco, op het congres 'The City, Engine of Economic Recovery', Rotterdam 1986. Van Lammeren betoog-

de hier dat voor internationaal opererende ondernemingen drie criteria van belang zijn bij de afweging van investeringen: politieke en sociale stabiliteit, grondschaarste en een economisch en cultureel divers milieu. Van Lammeren stelt dat Rotterdam met name wat de laatste twee punten betreft een laag aanzien geniet. Zijn conclusie is dat Rotterdam er alles aan moet doen om grondschaarste en een economische en culturele diversiteit te creëren.

78 *Binnenstadsplan 1985*. Een 'publicksversie' van dit binnenstadsplan verscheen onder de titel *Leven in de stad. Rotterdam op weg naar het jaar 2000*, Rotterdam 1987.

79 *Binnenstadsplan 1985*, p. 31.

80 Op 8 oktober 1986 wordt door de gemeente Rotterdam en de Kamer van Koophandel een formele uitwisseling tussen Baltimore en Rotterdam georganiseerd over ideeën ten aanzien van stedelijke en economische vernieuwing in de vorm van een conferentie 'City Revitalisation'.
Zie ook de artikelen van Jan Willem Vader, chef district centrum van de Dienst Stadsontwikkeling, 'Centrum Rotterdam verplaatst zich naar Maasoevers'; en 'Baltimore vs het voorbeeld van succesvolle havenfront-herstructurering'.

81 Francesco Dal Co figureerde in het 'keurmeestersproject' dat de RKS in 1978-1979 organiseerde, en was een van de sprekers op het symposium 'Ontwerper en historie, historicus en ontwerp' in 1980, dat de start van de AIR-manifestatie vormde en waarin verschillende standpunten over de relatie tussen historie en ontwerp in kaart werden gebracht.
Giorgio Grassi was ook een van de sprekers op dit symposium. Aldo Rossi was uitgenodigd om een ontwerp voor de Kop van Zuid te vervaardigen.
Zie voor de bijdragen van Dal Co en Grassi: *Plan*, 1981, nr. 9, waarin de meeste bijdragen aan het symposium 'Ontwerper en historie, historicus en ontwerp' zijn gepubliceerd.
Zie voor de bijdrage van Rossi: Barbieri, Van Meggelen.

82 Carel Weeber, architect te Rotterdam en hoogleraar Architectonisch Ontwerpen in Delft, was voorzitter van de werkgroep 'Ontwerp' van de sectie Architectuur van de RKS.
Jacques Nycolaas was eveneens afkomstig uit Delft en werkzaam bij de Dienst Stadsontwikkeling, als 'districtschef' verantwoordelijk voor Rotterdam-Zuid. In 1987 werd Nycolaas benoemd tot hoogleraar Stadsontwerp in Delft, welke functie hij slechts korte tijd, tot zijn plotseling overlijden in 1988, zou vervullen.

83 Barbieri. In de inleiding van Barbieri en Van Meggelen wordt als overweging voor de keuze van de Kop van Zuid als ontwerplocatie genoemd: 'het aanreiken van een alternatief voor de, aan de bewoners van Zuid tot nu toe "opgelegde" ruimtelijk-politieke praktijk' en 'het uitzetten van nieuwe ontwikkelingslijnen met als mogelijke werking een dynamisering (opening) van de kaders van volkshuisvestings- en stadsvernieuwingspraktijken'. P. 16.

84 'Wij vroegen nergens om. Noch om het mooie Rotterdam van de toekomst dat tot nu toe maar niet wil verschijnen, noch te letten op het collectieve heimwee naar het vooroorlogse Rotterdam met de brandgrens als treurmuur,' schrijft Weeber (1982) in het voorwoord van de eindpublicatie van de AIR-manifestatie.

85 Weeber 1979.

86 Naast een debat over het beeld en de vorm van de stad richtte de RKS zich ook op de rol van de stad als centrum van voorzieningen van kunst en cultuur. Sterker nog, de stad zou niet alleen dergelijke voorzieningen moeten herbergen, maar zélf als een *podium* beschouwd en gebruikt moeten worden. Dit was de centrale gedachte die ten grondslag lag aan het initiatief van de RKS om in 1988 de Westersingel tot 'culturele as' te proclameren en in te richten met een reeks kunstwerken, van stationsplein tot Wilhelminapier, als onderdeel van een reeks activiteiten onder de noemer *de stad als podium*. Met twee vuurtorens van Aldo Rossi werd 'de sprong over de rivier' naar de Wilhelminapier verbeeld, waar de voormalige vertrekhal van de Holland-Amerika Lijn als expositieruimte werd gebruikt. De Kop van Zuid, in het bijzonder de Wilhelminapier, werd met dit initiatief voor het eerst niet alleen visueel, maar ook functioneel bij het stadscentrum betrokken en tot onderdeel van de actieve cultuurstad gemaakt.

87 Zie hiervoor de diverse edities van Geurtsens *De stad als object van bewerking*, waarin morfologische studies van Amsterdam, Rotterdam, Groningen, Kopenhagen, Barcelona zijn gepresenteerd.
Zie tevens de diverse edities van Geurtsen, Leupen, Tjallinghi.

88 De term *stadsontwerp* werd door Geurtsen geïntroduceerd tijdens een lezing die hij in 1979 hield op uitnodiging van de RKS, onder de veelbetekenende titel 'Rotterdam en het stadsontwerp; dieptepunt discipline en pleidooi voor opwaardering' (gepubliceerd in: *Wonen/ TABK*, nr. 22, 1979). Geurtsen stelde daarin de volledige teloorgang van de ruimtelijke vormgeving in de stedebouwkunde aan de orde en hekelde de voortdurende omhelzing van het Basisplan voor de Wederopbouw, dat volgens hem juist model stond voor 'het echec van de discipline'. Geurtsen kenschetste het Basisplan als een volledig fictief plan wat betreft de ruimtelijke vormgeving van de stad: alle plandoelen op dit gebied waren in feite volledig fictief, aldus Geurtsen, ze bestonden alleen als verbale en conceptuele noties, maar het ontbrak aan een instrumentarium om deze doelen in ruimtelijke vormen om te zetten. Geurtsen's betoog was een opmerkelijk voorbeeld van de nieuwe betekenis die de mythe van de beeldloosheid van het Basisplan kreeg in de discussie over de vernieuwing van het vakgebied. Terwijl de mythe van de afwezigheid van een driedimensionaal stadsbeeld in het Basisplan in het leven was geroepen en gecultiveerd door de makers van het Basisplan zelf, en in de naoorlogse jaren de functie had om de suggestie van een democratische en flexibele stadsplanning levend te houden, functioneerde diezelfde mythe een kwart eeuw later als opmaat voor een stedebouwkundig beleid met een sterke regie van de vorm van het stadsbeeld.

89 Palmboom onderkent drie soorten ontwikkelingsprocessen, die elk een eigen 'laag' hebben geproduceerd en daarmee de structuur en vorm van de stad hebben bepaald:
– de dynamiek van de delta, die de geomorfologische ondergrond heeft gevormd;
– het proces van bedijking, inpoldering, ontginning en verstedelijking, dat het cultuurlandschap heeft opgeleverd;
– de transporteconomie, die in de transportstad Rotterdam een min of meer autonome 'verkeersmachine' dwars door en over bestaande structuren heeft geproduceerd.

Deze gelaagdheid heeft een stad opgeleverd die volgens Palmboom twee soorten ruimtelijke karakteristieken kent:
– delen of lange lijnen die gekenmerkt worden door een redelijk eenduidige samenhang in de ruimtelijke structuur;
– knopen waar verschillende lagen of deelgebieden met elkaar in botsing komen.
De eenduidige systematische aanpak betreft de samenhangende structuren, lijnen en delen, terwijl de knooppunten als specifieke ontwerpopgaven beschouwd moeten worden, die elk afzonderlijk om een eigen benadering vragen. Palmboom.

90 Ook in 1987 verscheen een aantal 'Districtsbeleidsplannen' van de Dienst Stadsontwikkeling die al in sterke mate voortborduren op Palmbooms analyse en pleidooi. Zo is ook het *Districtsbeleidsplan Rotterdam-Zuid* voorzien van een uitgebreide morfologische analyse van Rotterdam-Zuid, waarbij met name de hardnekkige aanwezigheid van voormalige polderstructuren en het onderscheid tussen binnendijks en buitendijks in de stadsplattegrond aan de orde wordt gesteld.

91 Grassi.

92 Deze oriëntatieverandering bij de Rijksdienst Monumentenzorg wordt o.a. beschreven door Van Voorden.

93 Deze analyse, in beeld gebracht op een zgn. cultuurwaardenkaart, brengt onderscheid aan tussen drie verschillende soorten cultuurhistorisch waardevolle elementen:
– individuele gebouwen, als representanten van een specifieke architectuur;
– groepen gebouwen, die tezamen karakteristieke stedebouwkundige ensembles en stedelijke ruimten vormen;
– structurele erfenissen van stedebouwkundige concepten, als 'cultuurhistorisch chassis'.
Terwijl de traditionele monumentenzorg altijd geconcentreerd was geweest op de eerste categorie, kwamen uit de analyse van de Kop van Zuid vooral aanbevelingen voort die betrekking hadden op de tweede en derde categorie. Van Voorden.

94 Frijhoff 1989.

95 Nostalgie, aldus Frijhoff, treedt op in Rotterdam omdat er sprake is van een onevenwichtig geheugen en een onverwerkt verleden: 'Rotterdammers dragen de stad van voor de oorlog in lichaam en geest met zich mee [...] en zijn op zoek naar een verdwenen stad.'
Het betoog van Frijhoff is een pleidooi om bij stedebouwkundige planontwikkeling rekening te houden met die structuren, beelden en objecten in de stad die van belang zijn voor het collectief geheugen: 'Wie met zijn stad wil werken, kan beter het geheugen ervan ontcijferen dan haar geschiedenis, die immers niet meer is dan een bewust geordend deel ervan. Het geheugen is rijker, voller, en eerlijk gezegd, minder geremd door groepswaarden of taboes dan geschiedenis.' Frijhoff 1989.

96 Vaandrager.

97 De Boode, Van Oudheusden.

98 Moscoviter 1994.

99 Een interessante poging om het collectieve geheugen van de Kop van Zuid in kaart te brengen, is van Katalyn Szanto.

100 Zoals: Palmboom; de nota's *Vernieuwing van Rotterdam* van B & W van Rottterdam en *Nieuwe Rotterdam* van de Adviescommissie Sociaal-Culturele Vernieuwing van Rotterdam.

101 Adviescommissie Sociaal-Culturele Vernieuwing van Rotterdam.

102 Adviescommissie Sociaal-Culturele Vernieuwing van Rotterdam.

103 College van B & W van Rotterdam, p. 37.

104 De zgn. '30 punten kaart' werd gepubliceerd in het *Werkprogramma Stadsontwikkeling 1987* en in enigszins aangepaste vorm overgenomen in de nota *Vernieuwing van Rotterdam*, eveneens in 1987 gepresenteerd door het Rotterdamse gemeentebestuur. Deze laatste nota had de status van de grondslag, de 'bijbel' van de stedelijke vernieuwing in Rotterdam.

105 De presentatie van het plan van Teun Koolhaas Associates viel samen met de ontwikkeling van stedebouwkundige plannen voor het noordelijk deel van het stadscentrum rond het Weena, en voor een herstructurering van de 'Noordrand' van Rotterdam rond het te verplaatsen vliegveld. Deze beide plannen voorzagen eveneens in grote hoeveelheden kantoorruimte, terwijl ook nog sprake was een flinke groei van de kantoorontwikkeling aan de oostkant van Rotterdam.
Een nader onderzoek van de Erasmus-universiteit in opdracht van de gemeente Rotterdam leverde als conclusie op dat getwijfeld moest worden aan de bereidheid van internationale ondernemingen om zich op de Kop van Zuid te vestigen. Hoogstens de nationale kantorenmarkt zou geïnteresseerd zijn in de Kop van Zuid. In de loop van de daaropvolgende jaren werd door de gemeente zelf in toenemende mate zelfs getwijfeld aan de bereidwilligheid van de nationale kantorenmarkt en de vrees geuit voor een 'interne bedrijfsverhuizing', waarbij vooral kantoorvestigingen van lokale, althans reeds in Rotterdam gevestigde, bedrijven naar de Kop van Zuid gelokt zouden worden. In feite zetten de gemeente en de rijksoverheid hiervoor zelf de toon met de verplaatsing van het Gerechtsgebouw, de belastingdienst en het Gemeentelijk Havenbedrijf van de Rechter Maasoever naar de Kop van Zuid. Zie Mik en Verslag Brainstormsessie Projectgroep Kop van Zuid met externen m.b.t. programmatische uitwerking van het bestemmingsplan Kop van Zuid, 23 juni 1993 (ongepubliceerd).

106 Het A-, B- en C-locatiebeleid is geïntroduceerd in de *Vierde Nota Ruimtelijke Ordening* van de rijksoverheid (Den Haag 1990) en is vooral bedoeld om de automobiliteit van woon-werkverkeer en zakelijk verkeer terug te dringen.
A-locaties zijn gelegen in centra van stedelijke gebieden nabij knooppunten van openbaar vervoer en zijn bedoeld voor kantoren met veel werknemers en die een bovenlokaal (nationaal, internationaal) karakter hebben.
B-locaties zijn gelegen in de periferie van stedelijke gebieden, nabij knooppunten van openbaar vervoer en snelweg-afslagen.
Bij C-locaties ligt de nadruk op bedrijven die gericht zijn op goederenvervoer. Hier staat de nabijheid van de snelweg centraal en speelt het openbaar vervoer minder een rol.

107 *Kop van Zuid programmascenario*, p. 20.

108 *De Kop van Zuid, een stedebouwkundig ontwerp*, p. 7.

109 Hoewel het plan voor de Kop van Zuid in nauwe samenspraak

met bewonersorganisaties tot stand was gekomen (met name met die van Feijenoord), en er van meet af aan een sterke nadruk lag op de uitstraling ('spin-off') die het project in sociaal-economische zin op de omliggende wijken zou hebben, is tegelijk de onzekerheid over dit aspect steeds aan de kaak gesteld. Als er iets in de jaren tachtig duidelijk was geworden, dan was het juist dat economische groei absoluut geen garantie is voor groei van werkgelegenheid, en zeker niet werkgelegenheid voor laaggeschoolden, waaraan in de omringende wijken de grootste behoefte bestaat. Aan de uitvoering van het plan voor de Kop van Zuid is een speciale organisatie voor 'wederzijds profijt' gekoppeld, die scholingsprogramma's opzet, regelingen probeert te treffen dat bouwvakkers uit Rotterdam zelf bij de bouw van de Kop van Zuid worden ingezet, en service-bedrijven probeert op te zetten waarin langdurig werklozen opgenomen kunnen worden. Uiteindelijk wordt echter ook binnen deze organisatie zelf erkend dat deze projecten alleen zullen slagen als de arbeidsmarkt in het algemeen weer aantrekt.
Zie: Rotterdams Instituut Bewonersorganisaties 1990 [1] en 1990 [11]; Seinpost; en Belderbos p. 59.

110 Rowe, Koetner. Zie voor een nadere beschrijving van *Collage City* elders in dit boek, het hoofdstuk over Noord-Amerika.

111 De hele geschiedenis van de totstandkoming van het brugontwerp en het debat erover is uitvoerig gedocumenteerd door Moscoviter 1992.

112 Dit motief vormde niet alleen bij bewoners en bestuurders van deelgemeenteraden van Rotterdam-Zuid een belangrijke rol. Ook binnen het stadsbestuur bestonden aanvankelijk, met name bij de wethouder Financiën, grote reserves bij het plan, vooral gevoed door twijfels over de meerwaarde van het plan voor Rotterdam-Zuid.
Zie lezing J. Linthorst op discussiebijeenkomst Rotterdamse Kunststichting over 'Drie wethouders Ruimtelijke Ordening 1974-1990', Rotterdam 17 juni 1995 (ongepubliceerd).

113 De kwaliteitsboeken zijn getiteld: *De Kop van Zuid, kwaliteit en beeldvorming* (over de architectonische uitwerking van de bebouwing), *De Kop van Zuid, buitenruimte* en *Kop van Zuid, Programmascenario*. Zie ook Van den Bout.

114 De Wilhelminahof bevat een substantieel deel van het totale kantorenprogramma voor de Kop van Zuid. Het totale kantoorvloeroppervlak van de Wilhelminahof bedraagt 128.000 m2, waarvan 78.000 m2 bestemd is voor vestiging van de rechtbank, belastingdienst en douane, en 50.000 m2 voor de vrije verhuur. Voorts zijn publieksgerichte voorzieningen gepland in een stedelijke plint rondom, direct aansluitend op het openbaar gebied. De ruimtelijke compositie zou uitdrukking moeten geven aan de 'ultieme schaalsprong', een 'beeldend samenstel van grote en kleine elementen' (*De Kop van Zuid, kwaliteit en beeldvorming*). Het geheel moest tot stand komen in een complex samenwerkingsverband tussen gemeente, Rijksgebouwendienst, Belastingdienst en twee projectontwikkelaars.

115 *Kop van Zuid, kwaliteit en beeldvorming.*

116 Zie de inzendingen 'Konfrontaties' van Han Meyer en Arnold Reijndorp, m.m.v. Jenneke ter Horst, Loes Verhaart en Johanna Vos; 'Schei' van J. Meeuws; 'Slib uit' van J. Jonkhof, F. Saris, J. v.d. Berg; 'MU' van K. Hoenjet, J. ten Hoeve; 'Water-noden' van P. Terreehorst; 'Bazel 1013' van J. Freie, B. Harmelink, Th. Roersma, M. de Vries.

117 Van Teeffelen, Machielse, Hoekstra.

118 Zie voor een uitvoerige beschrijving en documentatie van de ontwikkeling van het Oostelijk Havengebied in Amsterdam: Koster.

119 Van Rijs in Gall e.a.

HOOFDSTUK VI

1 Vrij naar Hannah Arendt. Zie hoofdstuk 1.

2 Zie o.a.: Koolhaas 1995, met name de tekst 'Generic City'; Adriaan Geuze; Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, zie deel 2, 'Vormgeven aan stadslandschappen', opgesteld door leden van de leerstoel Landschapsarchitectuur van de TU Delft: Wouter Reh, Clemens Steenbergen, Peter de Zeeuw.

3 Geuze.

4 Boyer 1994; Sorkin 1992 [1].

5 Virilio; Mitchell.

Verantwoording

Het onderzoek waarop dit boek is gebaseerd, bestond uit vier onderdelen:
(a) Bezoeken aan de betreffende steden en locaties, (b) gesprekken met betrokken ontwerpers, planners en critici, (c) bestudering van relevante plandocumenten en (d) litteratuurstudie.

Ad (a): Bezoeken aan steden en locaties:
De steden Londen, Barcelona, Amsterdam en New York zijn meerdere malen bezocht in de periode 1986-1996; andere steden die in dit boek aan de orde komen zijn in die periode een of enkele malen bezocht. Rotterdam is al die tijd mijn woonplaats geweest en tot 1990 ook de stad waarin en waaraan ik werkte als medewerker van de Dienst Ruimtelijke Ordening en Stadsvernieuwing.

Ad (b) Gesprekken met betrokken ontwerpers, planners en critici.
Aan de volgende personen ben ik dank verschuldigd voor hun bereidwillige medewerking:

Londen: Nicholas Falk (Urbed, Londen), John Popper (London Planning Advisory Committee), Tim Catchpole (London Research Centre), Ted Johns (Joined Dockland Action Group), Jenny Hazlewood (London Docklands Development Corporation), Keith Hearn (London Docklands Development Corporation), Bob Aspinall (Port of London Authority, Museum of Docklands), Gavin Morgan (Museum of London). Inspirerend was het om Annemarie de Boom te begeleiden, die in 1995-1996 werkte aan een plan voor de Theems in het kader van haar afstudeerproject.

Barcelona en de Mediterrance: Joan Busquets (architect, Serveis de Planejament), Manuel de Solà-Morales (architect, Laboratorio d'Urbanismo), Josep Acebillo (architect, Serveis de Projectes Urbanes), Josep Parcerisa (architect, Laboratorio d'Urbanismo), Olga Tarasso (Serveis de Planejament), Jordi Henrich (Serveis de Planejament), J.A. Solans i Huguet (Generalitat de Catalunya), David MacKay (Martorell, Bohigas, MacKay & Puigdomènech), Mercedes Tatjer (sociaal-geografe, Barcelona), Jaime Salazar (Collegi d'Arquitectes de Barcelona), Josep Ribera (Port Autonom de Barcelona), Victoria Mora (Museo de Historia de la Ciudad de Barcelona), Ennio Polegi (Universiteit van Genua), Mario Caselli (Porto di Genova).

New York en Noord-Amerika: Barry Seymour (Department of City Planning, New York), Nicholas Quenell (Quenell Rothschild Ass., New York), Paul Buckhurst (BFHK, New York), Marshall Berman (Columbia University, New York), Virginia Dajani (Municipal Art Society, New York), Robert Geddes (architect, Princeton University, Princeton), James Rouse (Enterprise Development Corporation, Baltimore), Martin Millspaugh (Enterprise Development Corporation, Baltimore), Eva Liebermann (Department of City Planning San Francisco), Joann Smith (Seattle Department of Community Development), Douglas Hotchkins (Port of Seattle), Elbert Waters (Department of City Planning of Miami), Lourdes Slazyk (Department of City Planning of Miami).

Rotterdam en de Lage Landen: Het noemen van personen die van belang zijn geweest voor informatie over Rotterdam en Amsterdam is het meest gecompliceerd. Veel informatie is niet direkt vergaard in het kader van dit onderzoek, maar komt voort uit de positie die ik in de periode 1980-1990 had als medewerker van de Dienst Ruimtelijke Ordening en Stadsvernieuwing van de Gemeente Rotterdam. Velen hebben onbewust een rol gespeeld als 'informant'. Met verschillende personen hebben discussies en gesprekken plaatsgevonden in het kader van gastcolleges die zij aan de TU-Delft gaven. In elk geval wil ik noemen: Jaap van den Bout, Stefan Gall, Roy Bijhouwer, Paul Achterberg, Mariet Schoenmakers, Loes Verhaart, Jacques Nycolaas†, Jan van der Schans, Arjan Knoester, Gijs Snoek, Karen van Vliet, Frank Josselin de Jong, Jan van Teeffelen, Piotr Ostojski Ostoja (allen van de Dienst Ruimtelijke Ordening en Stadsvernieuwing Rotterdam, na 1990 Dienst Stedebouw en Volkshuisvesting geheten), Hubert de Boer (Teun Koolhaas Ass.), Joost Kuhne (Bewonersorganisatie Feyenoord), Frits van Voorden (TU-Delft), Gert Uhrhan (Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam, tot 1990), Bruno Huls (Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling).

Ad (c) en (d): Geraadpleegde plandocumenten en literatuur staan vermeld in de nu volgende bibliografie.

Bibliografie

De plandocumenten staan in chronologische volgorde, de overige literatuur op alfabetische volgorde.

ALGEMENE LITERATUUR

Hannah Arendt, *The Human Condition*, Chicago/Londen 1958.

Edmund Bacon, *Design of Cities*, Londen 1967 (gewijzigde herdruk 1974).

Charles Baudelaire, *Le Spleen de Paris*, Parijs 1869; Ned. vertaling: *Het spleen van Parijs*, Utrecht 1980

Walter Benjamin, *Baudelaire, een dichter in het tijdperk van het hoog-kapitalisme*, Amsterdam 1979.

Walter Benjamin, *Kleine filosofie van het flaneren*, Amsterdam 1992.

Marshall Berman, *All that is Solid Melts into Air*, New York/Londen 1983.

René Boomkens, 'Domweg gelukkig in mijn database', in: René Boomkens (red.), *Ontwerpen voor de Onmogelijke Stad*, Amsterdam 1993.

René Boomkens, *Kritische massa – over massa, moderne ervaring en popcultuur*, Amsterdam 1994.

Paul Bowles, *Let it Come Down*, New York 1952; Ned. vertaling *Een kille regen*, Amsterdam 1987

Paul Bowles, *Réveillon a Tanger*, Parijs 1981.

Paul Bowles, *Tanger, Vues Choisies*, Parijs 1991.

Christine Boyer, *The City of Collective Memory – Its Historical Imagery and Architectural Entertainments*, Cambridge (Mass.) 1994.

Peter Bramham (red.), *Leisure and Urban Processes – Critical Studies of Leisure Policy in Western European Cities*, Londen/New York 1989.

Fernand Braudel, *Civilisation matérielle. Economie et capitalisme XVe-XVIIIe siècle*, Parijs 1979; Ned. vertaling: *Beschaving, economie en kapitalisme (15e-18e eeuw)*, 3 delen, Amsterdam 1987

Anne Breen, Dick Rigby, *Waterfronts – Cities Reclaim Their Edge*, New York 1994.

Jack Burgers (red.), *De uitstad. Over stedelijk vermaak*, Utrecht 1992.

Peter Burke, *Venice and Amsterdam*, Londen 1974; Ned. vertaling: *Venetië en Amsterdam, een onderzoek naar elites in de 17e eeuw*, Amsterdam 1991.

Les Cahiers de la recherche architecturale, themanummer *Metropoles portuaires en Europe*, nr. 30/31, Parijs 1992.

Italo Calvino, *Le Città Invisibili*, Turijn 1972; Engelse vertaling: *Invisible Cities*, Londen 1974; Ned. vertaling: *De onzichtbare steden*, Amsterdam 1981.

Elias Canetti, *Massa & Macht*, Amsterdam 1983.

Manuel Castells, *The Informational City*, Oxford 1989.

Mohammed Choukri, Paul Bowles, *Jean Genet in Tangier*, New York 1973.

Alain Corbin, *Le territoire du vide. L'Occident et le désir de rivage*, Parijs 1988; Ned. vertaling: *Het verlangen naar de kust*, Nijmegen 1989.

Alev Lytle Croutier, *Taking the Waters – Spirit, Art, Sensuality*, New York/Londen 1992.

Karel Davids, Marjolein van 't Hart, Henk Kleijer en Jan Lucassen (red.), *De Republiek tussen zee en vaste land – Buitenlandse invloeden op cultuur, economie en politiek in Nederland 1580-1800*, Leuven/Apeldoorn 1995.

Mike Davies, 'Fortress Los Angeles: The Militarization of Urban Space', in: Michael Sorkin (red.), *Variations on a Theme Park – The New American City and the End of Public Space*, New York 1992.

Leon Deben, Willem Heinemeijer, Dick van der Vaart, *Capital Cities as Achievement, Essays*, Amsterdam 1990.

Hans van Dijk e.a. (red.), *Architectonische kwaliteit als opdracht voor openbaar bestuur*, Rotterdam 1991.

Paul Drewe, Ben Jansen, *What port for the future? From 'Mainports' to nodes of logistic networks*, Delft/Tilburg 1995.

Paul Drewe, *De Netwerk-stad VROM. Bijdrage van informatietechnologie aan nieuwe concepten van ruimtelijke planning*, Delft 1996.

R. van Engelsdorp-Gastelaars in rondetafelgesprek 'De toekomst van de openbare ruimte', in: *De Blauwe Kamer*, nr. 6, Wageningen 1995.

Mike Featherstone, 'City Cultures and Postmodern Lifestyles', in: *Congresverslag van het 7e European Leisure and Recreational Association Congress*, Rotterdam 1989 [1].

Mike Featherstone, 'Postmodernism and the Aestheticization of Everyday Life', in: J. Friedman and S. Lash (red.), *Modernity and Identity*, Londen 1989 [11].

Jürgen Friedrichs, Allen C. Goodman et al., *The Changing Downtown*, Berlijn/New York 1987.

Willem Frijhoff, 'De stad en haar geheugen', in: *Oase*, nr. 24, Delft 1989.

Willem Frijhoff e.a., *De Rotterdamse cultuur in elf spiegels*, Rotterdam 1993.

Stefan Gall, Roy Bijhouwer, Jan Dirk Hoekstra, Jan Geuskens (red.), *Stedebouw in beweging*, Rotterdam 1993.

Jean Genet, *Journal du voleur*, Parijs 1949; Ned. vertaling: *Dagboek van de dief*, Amsterdam 1965.

Rein Geurtsen, 'Rotterdam en het stadsontwerp; dieptepunt discipline en pleidooi voor opwaardering', in: *Wonen/TABK*, Amsterdam 1979, nr. 22.

R. Geurtsen, B. Leupen, G. Tjallinghi, *LAS-boek*, Delft 1980-1987.

Rein Geurtsen, *De stad, object van bewerking*, 1980-1988 (collegedictaat).

Rein Geurtsen, Luc Bos, 'Kopenhagen, dubbelstad. Een bewerkte reisindruk', in: *Wonen/TABK*, Amsterdam 1982, nr. 10, 11, 12.

Adriaan Geuze, 'Het vermeende succes', Maaskantlezing, in: *De Architect*, Den Haag, feb. 1996.

Sigfried Giedion, *Space, Time & Architecture – The Growth of a New Tradition*, Cambridge (Mass.) 1941.

J. Gottmann, *Megalapolis. The Urbanised Northeastern Seaboard of the United States*, New York 1961.

Peter Hall, *Cities of Tomorrow*, Londen 1988.

P. Hanappe, M. Savy, 'Industrial Ports and the Kondratieff Cycle', in: B.S. Hoyle and D.A. Pinder (red.), *Cityport Industrialisation and Regional Development*, Oxford 1981.

David Harvey, *The Condition of Postmodernity. An Enquiry into the Origins of Cultural Change*, Cambridge (Mass.) 1990.

Jan Heeling, 'Historische continuïteit', in: *Architectuur in Bedrijf*, Dienst Ruimtelijke Ordening en Economische Zaken Gemeente Groningen, Groningen 1990.

Jan Heeling, *Stuurman op de wilde vaart*, intreerede bij de aanvaarding van het ambt van hoogleraar stedebouwkundig ontwerpen aan de TU Delft, Delft 1991.

B.S. Hoyle and D.A. Pinder (red.), *Cityport Industrialisation and Regional Development*, Oxford 1981.

G.A. Hoekveld, 'Het wereldsysteem, terrein van onverhulde ideologie', in: G.A. Hoekveld en L. van der Laan (red.), *Regio's in wereldcontext*, Meppel 1987.

Stan Hugill, *Sailortown*, Londen 1967.

Taeke de Jong, *Kleine methodologie voor ontwerpend onderzoek*, Meppel/Amsterdam 1992.

Taeke de Jong, *Systematische transformaties in het getekende ontwerp en hun effect*, Delft 1995.

G.A. van der Knaap, L. van der Laan, *Stedelijke vernieuwing: onderwerpen voor onderzoek. Analyse van de onderzoeksbehoefte ter voorbereiding van de Meerjarenvisie Ruimtelijk Onderzoek 1991-1996 van het Programmeringsoverleg Ruimtelijk Onderzoek*, Den Haag 1991.

Richard Knight, *The Advanced Industrial Metropolis: A New Type of World City*, New York 1985.

Rem Koolhaas, *S, M, L, XL*, Rotterdam 1995.

Spiro Kostof, *The City Shaped. Urban patterns and meanings through history*, Londen 1991.

Spiro Kostof, *The City Assembled. The elements of urban form through history*, Londen 1992.

Krisis, tijdschrift voor filosofie, nr. 31 = themanummer *Republikeinse politiek*, Amsterdam 1988.

Krisis, tijdschrift voor filosofie, nr. 35 = themanummer *Walter Benjamin, Richard Sennett*, Amsterdam 1989.

Krisis, tijdschrift voor filosofie, nr. 41 = themanummer *Stad en roes*, Amsterdam 1990.

Hans Krop, 'Gewoon, stedebouw', in: Willem Hermans, Edward Hulsbergen, Anne Kok (red.), *Woorden beelden plannen – over het stedebouwkundig meesterwerk*, Delft 1995.

Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, *Visie stadslandschappen*, Den Haag 1995.

Bernard Leupen e.a. (red.), *Ontwerp en analyse*, Rotterdam 1993.

Herman de Liagre Böhl, Jan Nekkers en Laurens Slot (red.), *Nederland industrialiseert! – Politieke en ideologische strijd rondom het naoorlogse industrialisatiebeleid 1945-1955*, Nijmegen 1981.

Han Meyer, Richard Kouprie, Janroelf Sikkens, *De beheerste stad – ontstaan en intenties van een sociaal-democratische stadspolitiek: een kritiek*, Rotterdam 1980.

Han Meyer, Arnold Reijndorp, Jan de Heer, 'Over sociaal-democratie en volkshuisvesting', in: Sonja Spiekerman van Weezelenburg, Stef van der Gaag (red.), *Raderwerk, 10 jaar Projectraad Bouwkunde*, Delft 1981.

Han Meyer, Jenneke ter Horst, Arno de Vries, *Sleutelen aan de Bijlmer*, Delft 1991.

William J. Mitchell, *City of Bits. Space, Place and the Infobahn*, Cambridge (Mass.) 1995.

Hans Mommaas, *Moderniteit, vrije tijd en de stad; sporen van maatschappelijke transformatie en continuïteit*, Utrecht 1993.

J.W. Neutelings, 'De ringcultuur', in: *Vlees en beton*, Antwerpen 1989.

Donald J. Olsen, *The City as a Work of Art*, New Haven/Londen 1986.

Jan Oosterman, *Parade der passanten. De stad, het vertier en de terrassen*, Utrecht 1993.

Octavio Paz, *Nachtmuziek over San Ildefonso*, Amsterdam 1993.

Dominique Pons, *Les Riches Heures de Tanger*, Parijs 1990.

Claude Prélorenzo (red.), *Vivre et habiter la ville portuaire/Port-city lifestyles*, Parijs 1995-1996.

Jonathan Raban, *Soft City*, Londen 1974.

Jonathan Raban, *Hunting Mr. Heartbreak*, Londen 1990; Ned. vertaling *Op jacht naar meneer Hartezeer*, Amsterdam 1991.

Arnold Reijndorp, 'Afscheid van de Volkshuisvesting', in: Len de Klerk, Herman Moscoviter (red.), *En dat al voor de arbeidende klasse, 75 jaar volkshuisvesting Rotterdam*, Rotterdam 1992.

Arnold Reijndorp, Hanneke van der Ven (red.), *Een reuze vooruitgang. Utopie en praktijk in de zuidelijke tuinsteden van Rotterdam*, Rotterdam 1994.

Wolfgang Rudolph, *Die Hafenstadt. Eine maritime Kulturgeschichte*, Oldenburg/München/Hamburg, 1980.

Saskia Sassen, *The Global City*, Princeton (NJ) 1991.

Richard Sennett, *The Fall of Public Man*, Londen/Boston (Mass.) 1977.

Richard Sennett, *The Conscience of the Eye. The Design and Social Life of Cities*, New York 1991.

J.B.D. Simonis (red.), *De staat van de burger. Beschouwingen over hedendaags burgerschap*, Meppel/Amsterdam 1991.

J. Slauerhoff, 'Tanger, Parel van het Oosten', in: *De Groene Amsterdammer*, 22 sept. 1934; opgenomen in de verzamelbundel *Alleen de havens zijn ons trouw*, Amsterdam 1992.

J. Slauerhoff, *Verzamelde gedichten*, Amsterdam 1995.

Joost Smiers, *Cultuur in Nederland 1945-1955*, Nijmegen 1977.

Manuel de Solà-Morales, 'Openbare en collectieve ruimte – de verstedelijking van het privé-domein als nieuwe uitdaging', in: *Oase*, nr. 33, Delft/Nijmegen 1992.

Michael Sorkin (red.), *Variations on a Theme Park – The New American City and the End of Public Space*, New York 1992.

Michael Sorkin, 'See you in Disneyworld', in: Michael Sorkin (red.), *Variations on a Theme Park*, New York 1992.

Adriaan van der Staay, 'Gelukkig één stad zonder culturele identiteit', in: Willem Frijhoff e.a., *De Rotterdamse cultuur in elf spiegels*, Rotterdam 1993.
Ed Taverne, *Architectuur en geschiedenis, College-dictaat Historiografie, Geschiedenis van architectuur en stedebouw*, Rijksuniversiteit Groningen 1993.
Jan van Teeffelen, Kees Machielse, Jandirk Hoekstra (red.), *Omzwervingen door het landschap van de toekomst – Rotterdam 2045, visies op de toekomst van stad, haven en regio*, Rotterdam 1995.
Pieter Tijmes, 'De domeinen van Hannah Arendt', in: *Krisis, Tijdschrift voor filosofie*, nr. 56, Amsterdam sept. 1994.
TNO, *Logistiek & Transport*, Delft 1986.
Ministerie van Verkeer en Waterstaat, *Sustainable Transport: Studying New Dimensions*, Den Haag 1993.
Paul Virilio, *l'Horizon Negatif*, Parijs 1981; Ned. vertaling *Het Horizon Negatief*, Amsterdam 1989.
Frans van Vught, *Sociale planning – Oorsprong en ontwikkeling van het Amerikaanse planningsdenken*, Assen 1979.
Melvin Webber, 'The urban place and the nonplace urban realm', in: M. Webber e.a., *Explorations on Urban Structures*, Philadelphia 1964.
Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid (WRR), *Van de stad en de rand*, Rapport aan de regering nr. 37, Den Haag 1990.
Ministerie van WVC, *Nota Architectuurbeleid*, Den Haag 1990.
A.C. Zijderveld, *Van stedelijkheid en stedelijke festivals*, Rotterdam 1994.

DE ENGELSE HAVENSTAD: LONDEN EN HET WONDER VAN DE DOCKLANDS

Plandocumenten

County of London Plan, London County Council (P. Abercrombie, J.H. Forshaw), 1943.
Greater London Plan, Ministry of Town and Country Planning, His Majesty's Stationery Office (P. Abercrombie), 1944.
Administrative County of London Development Plan 1951, London County Council, 1951.
Greater London Development Plan, Greater London Council, 1973.
Docklands. Redevelopment Proposals for East London, London Docklands Study Team, 1973.
London Docklands Strategic Plan, Dockland Joint Committee, 1976.
Isle of Dogs: A Guide to Design and Development Opportunities, David Gosling, Gordon Cullen, Edward Hollamby, 1982.
Isle of Dogs Enterprise Zone. Scheme. London Docklands Development Corporation, 1982.
Isle of Dogs Urban Design Plan, London Docklands Development Corporation Urban Design Team (E. Hollamby), 1982.
The Future of London's River. A Design Guide for Thames Side, Greater London Council, 1986.
London Docklands Building Agreement and Licence for Redevelopment of Land, London Docklands Development Corporation, 1986.
Policy Issues & Choices. The future of London in the 1990's, London Planning Advisory Committee, 1988.
Canary Wharf Masterplan, Olympia & York, 1988.
London Docklands Transport. The New Network, London Docklands Development Corporation, 1993.
The Isle of Dogs Development Framework, London Docklands Development Corporation, 1994.
Canary Wharf and Heron Quays Masterplan, London Docklands Development Corporation, 1996.

Literatuur

Peter Ackroyd, *Dickens' London*, Londen 1987.
Maurice Ash, *A Guide to the Structure of London*, Bath 1972.
Edmund Bacon, *Design of Cities*, Londen 1967 (gewijzigde herdruk 1974).
Felix Barker, Peter Jackson, *The History of London in Maps*, Londen 1990.
Theo Barker, 'Dockland: Origins and Earlier History', in: *Dockland – An Illustrated Historical Survey of Life and Work in East-London*, Londen 1986.
Steve Beioly, Martin Crookston, Barbara Tyrer, 'London Docklands – the leisure element', in: *Leisure Management*, Londen 1988.
Franco Bianchini, 'Cultural Policy and Urban Social Movements: The response of "New Left" in Rome (1976-1985) and London (1981-1986)', in: P. Bramham e.a. (red.), *Leisure and Urban Processes*, Londen/New York 1989.
Peter Bill (red.), 'Canary Wharf. A Landmark in Construction', special issue *Building*, Londen 1991.
Sir J.G. Broodbank, *History of the Port of London*, 2 Volumes, Londen 1921.
Peter Buchanan, 'What City? A Plea for Place in the Public Realm', in: *Architectural Review*, nr. 11, 1988.
Elias Canetti, *Massa & Macht*, Amsterdam 1983.
John Canning (red.), *Mayhew's London. The classic account of London street life and characters in the time of Charles Dickens and Queen Victoria*, Londen 1986.
Tim Catchpole, *London Skylines – a Study of High Buildings and Views*, London Research Centre, Londen 1987.
Tim Catchpole, 'Control of the River Prospect on the Thames in London', in: *Watersite 2000 – Proceedings of the International Congress on the Rejuvenation of Former Dockland and Island Waterways*, Bristol 1988.
J.D. Chambers, *The Workshop of the World – British Economic History 1820-1880*, Oxford 1968.
Robert Chesshyre, 'Journalistiek in de diaspora', vertaling in: *NRC-Handelsblad*, 21 dec. 1987.
Andrew Church, 'Demand-led Planning, the Inner-city Crisis and the Labour Market: London Docklands Evaluated', in: B.S. Hoyle and D.A. Pinder (red.), *Cityport Industrialisation and Regional Development*, Oxford 1981.
E.F. Clark, 'Transport East of London Bridge after 1825', in: *East London Record*, Londen, oktober 1987.
Thomas J. Cole, *Life and Labor in the Isle of Dogs: The Origins and Evolution of an East London Working-Class Community 1800-1980*, Oklahama 1984.

Philip Collins, 'Dickens and the City', in: William Sharp and Leonard Wallock, *Visions of the Modern City*, New York 1983.
Royal Commission of the Historical Monuments of England, *Survey of London*, Vol. XLIII en XLIV, *Poplar, Blackwall and The Isle of Dogs*, Londen 1994.
Phil Cooke, *Localities*, Londen 1988 [1].
Phil Cooke, 'The changing city estate', in: *New Society*, Londen april 1988 [11].
Phil Cooke, Richard Meegan, 'Urban Development Corporations', in: pre-congressbook vol. 1 ELRA-congress *Cities of the Future*, Den Haag 1989.
Alan Cox, *Docklands in the Making. The Redevelopment of the Isle of Dogs 1981-1995*, Londen 1995.
Charles Dickens, *A Tale of Two Cities*, Londen 1860.
Charles Dickens, *The Uncommercial Traveller*, Londen 1863.
Benjamin Disraeli, *Sybil, or the Two Nations*, Londen 1845.
Docklands Consultative Committee, *Four years review of the LDDC*, Londen 1985.
Docklands Consultative Committee, *Urban Development Corporations – Six Years in London's Docklands*, Londen 1988.
R. Douglas Brown, *Port of London*, Lavenham 1978.
The Economist, 'London Docklands, Where Derelict Land is a Greenfield Site', Londen februari 1988.
Brian Edwards, *London Docklands. Urban Design in an Age of Deregulation*, Oxford 1992.
C.C. Eldridge, *England's Mission: The Imperial Idea in the Age of Gladstone and Disraeli 1868-1880*, Londen 1973.
Chris Elmers, Alex Werner, *Dockland Life. A pictorial history of London's Docks 1860-1970*, Londen 1991.
Deborah Epstein Nord, 'The Social Explorer as Anthropologist: Victorian Travellers among the Urban Poor', in: William Sharp and Leonard Wallock (red.), *Visions of the Modern City*, New York 1983.
Celina Fox, *London World City 1800-1840*, New Haven/Londen 1992.
David Gosling, Barry Maitland, *Concepts of Urban Design*, Londen 1986.
Steven Groak, 'London's Docklands – Neue Architektur ohne neue Ideeen', in: *Architese* 3-88, Berlijn 1988.
Peter Hall, 'Bringing Abercrombie Back from the Shades', in: *Town Planning Review*, Vol. 66, nr. 3, Liverpool 1995.
Brian Hatton, 'The development of London's Docklands. The role of the Urban Development Corporation', in: *Lotus international* nr. 67, Milaan 1990.
Christopher Hibbert, *London. The Biography of a City*, Londen 1980.
Gertrude Himmelfarb, *The Idea of Poverty – England in the Early Industrial Age*, New York 1983.
Ted Hollamby, Paul da Luz, 'Londres ouvre ses docklands a l'investissement privé', in: *Urbanisme*, Parijs juli 1988.
Ebenezer Howard, *To-Morrow: a Peaceful Path to Real Reform*, Londen 1898; in 1902 in een herziene uitgave onder de titel *Garden Cities of To-Morrow*, Londen.
London Docklands Development Corporation, *Annual Reviews 1987-1988*, Londen 1988.
London Docklands Development Corporation, *Attitudes to London Docklands 1994 – A Survey of Local Business*, Londen 1994.
London Docklands Development Corporation, *Annual Reviews and Financial Statements For the Year Ended 31 March 1996*, Londen 1996 [1].
London Docklands Development Corporation, *Key Facts & Figures*, Londen 1996 [11].
Carol Lyders, Averill Harrison (red.), *Docklands Heritage. Conservation and Regeneration in London Docklands*, Londen 1987.
Michael Middleton, *Cities in Transition. The Regeneration of Britain's Inner Cities*, Londen 1991.
G.E. Mingay, *The Transformation of Britain 1830-1939*, Londen/Boston 1986.
S.K.A. Naib (red.), *Dockland. An illustrated historical survey of life and work in East London*, Londen 1986.
Tony Phillips, *A London Dockland Guide. A gazetteer to points of historical and architectural interest*, Londen 1986.
Port of London Authority, *Port of London Handbook*, Londen 1980-1995.
John Pudney, *London Docks*, Londen 1975.
Steen Eiler Rasmussen, *London the Unique City*, Londen 1934 (herziene uitgave 1982).
George Reid, *River Thames in the late Twenties & early Thirties*, Londen 1987.
Nancy Ritchie-Noakes, *Jesse Hartley – Dock Engineer to the Port of Liverpool 1824-1860*, Liverpool 1980.
M. Rose, *The East End of London*, Londen 1951.
Frank Smit, *De droom van Howard. Het verleden en de toekomst van de tuindorpen*, Amsterdam 1990.
Ben Thomas, *Ben's Limehouse*, Londen 1987.
Geoffrey Trease, *London, a concise history*, Londen 1975.
Gavin Weightman, Steve Humphries, *The making of modern London* (3 delen), Londen 1983.
Gavin Weightman, *London River. The Thames Story*, Londen 1990.

DE MEDITERRANE HAVENSTAD: BARCELONA EN DE ANDERE MODERNE TRADITIE

Plandocumenten

Plan General Metropolitan, Ajuntament de Barcelona, 1976.
Pla Especial de Reforma interior de la Barceloneta, Ajuntament de Barcelona (M. de Solà-Morales), 1980-1981.
Projecte d'urbanització del Moll de la Fusta, Ajuntament de Barcelona & Port Autònom de Barcelona (M. de Solà-Morales), 1982.
Esquema de Vies Bàsiques, Ajuntament de Barcelona, Serveis de Planejament, 1983.
Pla de Vies de Barcelona, Ajuntament de Barcelona, Serveis de Planejament, 1984.
Pla Especial d'Ordenació Urbana de la Façana al Mar de Barcelona, al sector del Passeig de Carles I i de l'Avinguda d'Icaria, Ajuntament de Barcelona (Martorell, Bohigas, MacKay, Puigdomènech), 1986.
Àrees de Nova Centralitat, Ajuntament de Barcelona, Serveis de Planejament, 1987.
Pla Especial d'adequació de l'area recidencial i la Vila Olímpica i de la zona d'equipaments costaners als ajustos esdevinguts necessaris al Pla Especial de

1986, Villa Olímpica S.A. (Martorell, Bohigas, MacKay, Puigdomènech), 1989.
Proyecto de reordenacion del Paseo Nacional, Muelle de la Barceloneta y Muelle del Reloj, Ajuntament de Barcelona, Serveis de Projectes i Obres (Olga Tarassó, Jordi Henrich), 1991.
Proyecto de reordenacion de la Zona del Mar de la Barceloneta, Ajuntament de Barcelona, Serveis de Projectes i Obres (Olga Tarassó, Jordi Henrich), 1992.

Literatuur

Josep Acebillo, 'Structure and Significance of the Urban Space', in: *Barcelona Spaces and Sculptures 1982-1986*, Barcelona 1987.
Ajuntament de Barcelona, Àrea d'Urbanisme (J. Busquets, J.L. Gómez Ordóñez, red.), *Estudi de L'Eixample*, Barcelona 1983 [1].
Ajuntament de Barcelona (O. Bohigas, red.), *Plans i Projectes per a Barcelona 1981-1982*, Barcelona 1983 [II].
Ajuntament de Barcelona (M. Torres, red.), *Inicis de la Urbanística Municipal de Barcelona*, Barcelona 1985.
Ajuntament de Barcelona, Planejament Urbanistic, Àrea d'Urbanisme i Obres Públiques (J. Barnada, red.), *Urbanisme a Barcelona. Plans cap al 92*, Barcelona 1986.
Ajuntament de Barcelona (A. Arriola, Carme Fiol, red.), *Barcelona Spaces and Sculptures (1982-1986)*, Barcelona 1987.
Ajuntament de Barcelona, *Barcelona – Espacio Publico*, Barcelona 1993.
Ajuntament de Barcelona, Museu d'Història de la Ciutat (F. Caballé, M. Tatjer – red.), *La Barceloneta. Origen i trasformació d'un barri, 1753-1994*, Barcelona 1994.
Ajuntament de Barcelona, Centre de Cultura Contemporània (A. Garcia Espuche, Teresa Navas – red.), *Retrat de Barcelona*, Vol. I & II, Barcelona 1995.
Santi Barjau e.a., *La Formació de l'Eixample de Barcelona*, Barcelona 1990.
Els Bet, 'Het stedelijk speelveld', in: Juliette Bekkering, Paul van Ark (red.), *Beschreven leegte*, Rotterdam 1993.
Oriol Bohigas, 'Per una altra urbanitat' (Engelse vertaling: 'Barcelona: Programme for the City's Reconstruction. Towards a New Civic Style'), in: *Plans i Projectes per a Barcelona 1981-1982*, Barcelona 1983.
Oriol Bohigas, Peter Buchanan, Vittorio Magnago Lampugnani, *Barcelona City and Architecture 1980-1992*, Barcelona 1991.
Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Parijs 1966; Ned. vertaling: *De Middellandse Zee*, Amsterdam 1991.
Joan Busquets, *Barcelona – Evolución urbanística de una capital compacta*, Madrid 1992.
E Conçalo Byrne, 'Rebuilding the city. Pombal's Lissabon', in: *Lotus international*, nr. 51, Milaan 1986.
Donatella Calabi, 'Images of a City <in the Middle> of Salt Water', in: Eduardo Salzano, *An Atlas of Venice*, Venetië 1989.
Bernard Colebrander, *Chiado Lissabon. Alvaro Siza en de strategie van het geheugen*, Rotterdam 1990.
Agustí Duran i Sanpere, *Barcelona i la seva història*, Barcelona 1972.
J. Fabre, J.M. Huertas, *Tots els Barris de Barcelona: La Barceloneta*, Barcelona 1976.
Augusto Rentes Florêncio, 'Over catastrofe en nieuwe vormen, de aardbeving van Lissabon en de hervormingen van Pombal', in: Anne-Marie Lankers e.a. (red.), *Fascinaties*, Vlaardingen 1986.
Rein Geurtsen, 'Om de waardigheid van het stedelijk landschap. Barcelona 1979-1992: Public Design op vele fronten en schaalniveaus', in: *De Architect*, Den Haag maart 1988.
Robert Hughes, *Barcelona*, New York 1991; Ned. vertaling *Het epos van Barcelona – koningin der steden*, Amsterdam 1991.
J.G. Links, *Canaletto*, Oxford 1982.
Lotus international, nr. 23, Milaan 1979/II, themanummer 'Catalonia, territory, architecture'.
Fransesc Magrinyà i Salvador Tarragó (red.), *Cerda. Ciudad y Territorio*, Barcelona 1994.
Martorell/Bohigas/Mackay/Puigdomènech, *La Villa Olímpica. Barcelona 1992. Arquitectura. Parques. Puerto deportivo*, Barcelona 1991.
Marilyn McCully, 'Introduction', en Isidre Molas, 'Barcelona, a European City', in: Marilyn McCully (red.), *Hommage to Barcelona – The City and its Art 1888-1936*, Londen 1986.
Han Meyer, 'Barcelona, stad aan het water', in: *Archis* 5-86, Amsterdam 1986.
Han Meyer, 'Inspirerende experimenten in Barcelona. Werken aan de openbaarheid van de stad', in: *Stedebouw & Volkshuisvesting* 6-88, Alphen aan den Rijn 1988.
Han Meyer, 'Moderne stedelijke complexiteit in Barcelona', in: *De Architect*, Den Haag 1989 [1].
Han Meyer, 'Regisseurs van het moderne stadsleven', interview met Joan Busquets en Manuel de Solà-Morales, in: *De Architect*, Den Haag oktober 1989 [II].
Han Meyer, 'Barcelona, stad der wonderen', in: *Archis*, 6-92, Amsterdam 1992.
Ministerio de Obras Públicas y Transportes (L. Climent Soto, M. Garcia Nart, E. Merello Godino – red.), *10 years of town planning in Spain*, Madrid 1991.
Josep Maria Muntaner, 'The Idea of the Olympic Village in Barcelona', in: *Lotus international*, nr. 67, Milaan 1990.
Jordi Oliveras, 'Nuevas Poblaciones en la Espana de la Ilustración', in: *Urbanismo Revista*, nr. 2, Barcelona 1985.
George Orwell, *Hommage to Catalonia*, Londen 1938; Ned. vertaling: *Saluut aan Catalonië*, Amsterdam 1982.
Marina Palà, Olga Subirós (red.), *1856-1999 Contemporary Barcelona*, Barcelona 1996.
Ennio Poleggi, *Paesaggio e Imagine di Genova*, Genua 1982.
Ennio Poleggi, 'The historical evolution of the historic centre and the old port', in: *Genova Towards 1992*, Genua 1988.
E. Poleggi (red.), *Città portuali del Mediterraneo. Storia e archeologia*, Genua 1989.
Quaderns [1] = *Barcelona, A Virtual Geography*, Barcelona 1993.
Quaderns [2] = *Barcelona 1993*, Barcelona 1993.
Quaderns [3] = *Guia d'Arquitectura Contemporània Barcelona i la seva àrea territorial, 1928-1990*, Barcelona 1993.
Quaderns 1993 = *Linked Images*, Barcelona 1993.
Francesco Roca, 'From Montjuich to the world', in: Marilyn McCully, *Hommage to Barcelona – The City and its Art 1888-1936*, Londen 1986.
Judith Rohrer, 'The Universal Exhibition of 1988', in: Marilyn McCully, *Hommage to Barcelona – The City and its Art 1888-1936*, Londen 1986.
L.B. Sabatar, *Barceloneta, dedicado a los niños con motivo del II centinario (1753-1953)*, Barcelona 1953.
Ferran Sagarra e.a., *La Formació de l'Eixample de Barcelona – Aproximacios a un fenomen urbà*, Barcelona 1990.
Jan van der Schans, *Verslag excursie projectgroep Kop van Zuid naar Barcelona*, Rotterdam 1986 (ongepubliceerd).
Manuel de Solà-Morales, 'The Identity of the Territory', in: *Lotus international*, Milaan 1979, nr. 23.
Manuel de Solà-Morales, August Font, Mercé Tatjer, Ignacio Paricio, 'Revivir La Barceloneta', in: *CAU*, Barcelona mei 1982.
Manuel de Solà-Morales, 'Barcelona: Ancho es el Ensanche', in: *Arquitecturas Bis*, Barcelona maart 1985.
Manuel de Solà-Morales, 'Barcelona, la ciudad y el puerto: la historia continúa', in: *Arquitecturas Bis*, Barcelona juni 1985.
Manuel de Solà-Morales, 'Space, time and the city', in: *Lotus international*, nr. 51, Milaan 1986.
Manuel de Solà-Morales, 'La segunda historia del proyecto urbano – otra tradición moderna / The Second Story of the Urban Project – Another Modern Tradition', in: *Urbanismo Revista* nr. 5, Barcelona 1987. Dit artikel is tevens gepubliceerd onder de titel 'Another Modern Tradition – From the Break of 1930 to the Modern Urban Project', in: *Lotus international*, nr. 64, Milaan 1989 [1].
Manuel de Solà-Morales, 'Ludivico Quaroni', themanummer *Urbanismo Revista* nr. 7, Barcelona 1989 [II].
Manuel de Solà-Morales, 'Openbare en collectieve ruimte – de verstedelijking van het privé-domein als nieuwe uitdaging', in: *Oase*, nr. 33, Delft/Nijmegen 1992.
Manuel de Solà-Morales, *Les Formes de creixement urbà*, Barcelona 1993.
Mercedes Tatjer, *La Barceloneta – Del Siglo XVIII al Plan de la Ribera*, Barcelona 1973.
Mercedes Tatjer, *Burgueses, Inquilinos y Rentistas – Mercado inmobiliario, propiedad y morfología en el centro histórico de Barcelona: La Barceloneta 1753-1982*, Madrid 1988.
Ed Taverne, *Architectuur en geschiedenis, College-dictaat Historiografie, Geschiedenis van architectuur en stedebouw*, Rijksuniversiteit Groningen 1993.
Antonio Terranova, 'The Design of the City', in: *Urbanismo Revista* nr. 7 (Quaroni-special), Barcelona 1989.
Urbanismo Revista nr. 7, 'Ludovico Quaroni – de cerca', Barcelona 1989.
Joseph Vegara-Carrio, *The City of Barcelona: Facts and Figures*, paper ten behoeve van congres 'The City, engine behind economic recovery', Rotterdam 1986.
Cornelis van der Ven, *Bouwen in Barcelona*, Amsterdam 1980.
Pau Vila, *Barcelona i el seu pla*, Barcelona 1981.

HOOFDSTUK IV – DE NOORD-AMERIKAANSE HAVENSTAD: NEW YORK, EEN GRENZELOOS STADSLANDSCHAP

Plandocumenten

NEW YORK
Lower Manhattan Recommended Land Use Redevelopment Areas and Traffic Improvements, Downtown Lower Manhattan Association, 1958.
Lower Manhattan Plan, Department of City Planning of New York City, 1966.
Plan for New York City, Department of City Planning of New York City, 1969.
Masterplan for the West Side Highway and renewal of the Hudson River waterfront in Manhattan, New York City, Venturi, Rauch & Scott Brown, 1978-1985.
Masterplan Battery Park City, Battery Park City Authority (Cooper & Eckstud), 1979.
South Street Seaport Redevelopment Plan, Rouse Company/ Department of City Planning of New York City, 1980.
The Future of the Piers. Planning and Design criteria for Brooklyn Piers 1-6, Brooklyn Heights Ass. (Buckhurst Fish Hutton Katz), 1987.
A Vision for the Hudson River Waterfront Park, West Side Waterfront Panel, New York 1990.
A Greenway Plan for New York City, Department of City Planning of New York City, 1993.

SEATTLE
Harborfront Public Improvement Plan, *Department of Community Development of the City of Seattle*, 1987.

BALTIMORE
Masterplan Inner Harbor & City Hall Plaza, *Greater Baltimore Committee and the Committee for Downtown Inc.*, (*David Wallace, Thomas Todd*), 1965.
Baltimore's Inner Harbor Redevelopment Program, *Charles Center-Inner Harbor Management Inc.*, 1986.

BOSTON
Downtown Waterfront Faneuil Hall Urban Renewal Plan, Boston Redevelopment Authority, 1964.
Harborpark. Interim design standards for the Inner Harbor, Boston Redevelopment Authority, 1984.
Harborwalk. Design guidelines for phase One, Boston Redevelopment Authority, 1987.
Planning Study for Central Artery Corridor, City Planning Department of Boston (Chan Krieger & Associates), 1991.

SAN FRANCISCO
The Urban Design Plan for the Comprehensive Plan of San Francisco, Department of City Planning, San Francisco 1971.
Master Plan of the City and County of San Francisco, Department of City Planning, San Francisco 1987.

Literatuur

Gerald Adams, 'Two Chiefs', in: *Planning*, vol. 46, nr. 3, maart 1980.

T.D. Allman, *Miami City of the Future*, New York 1987.

Arredo Urbano, nr. 27-28, 'New York. Wanted: A Waterfront', Rome 1988.

Elizabeth Barlow, *Frederick Law Olmsted's New York*, New York/Washington/Londen 1972.

Jonathan Barnett, *Urban Design as Public Policy. Practical Methods for Improving Cities*, New York 1974.

Charles Batts, 'San Francisco Bay: An Estuary in Change', in: *Water Environment & Technology*, Washington sept. 1989.

Ulrich Becker, Annalie Schoen (red.), *Die Janusgesichter des Booms. Strukturwandel der Stadtregionen New York und Boston*, Hamburg 1989.

Thomas Bender, *Toward an Urban Vision. Ideas and Institutions in Nineteenth Century America*, Lexington (Ky.), 1975.

Thomas Bender, 'New York as a Center of "Difference": How America's Metropolis Counters American Myth', in: *Dissent*, herfst 1987, New York.

Marshall Berman, *All that is Solid Melts into Air*, New York/Londen 1983.

Matthijs de Boer, 'Stedebouw als strategie – Urban Design in San Francisco', in: *Wonen/TABK*, 1985, nr. 15.

Inez Boogaarts, 'Food, Fun and Festivals', in: Jack Burgers (red.), *De uitstad. Over stedelijk vermaak*, Utrecht 1992.

Boston Society of Architects, *Boston Architecture*, Cambridge (Mass) 1970.

Christine Boyer, *Manhattan Manners: Architecture and Style, 1850-1900*, New York 1985.

Christine Boyer, *The City of Collective Memory – Its Historical Imagery and Architectural Entertainments*, Cambridge (Mass.) 1994.

Brooklyn Museum, *The Great East River Bridge 1883-1983*, New York 1983.

Ann Buttenwieser, *Manhattan Water-bound. Planning and Developing Manhattan's Waterfront from the Seventeenth Century to the Present*, New York 1987.

Peter Calthorpe, *The Next American Metropolis – Ecology, Community and the American Dream*, Princeton Architectural Press, 1993.

Robert Cameron, Herb Caen, *Above San Francisco. A New Collection of Nostalgic and Contemporary Aerial Photographs of the Bay Area*, San Francisco 1986.

Robert Caro, *The Power Broker – Robert Moses and the Fall of New York*, New York 1974.

Jerome Charyn, *Metropolis – New York as Myth, Marketplace and Magical Land*, New York 1986.

City of New York Parks & Recreation, *Three Hundred Years of Parks. A Timeline of New York City Park History*, New York 1987.

Giorgio Ciucci, Francesco Dal Co, Mario Manieri-Elia, Manfredo Tafuri, *The American City*, Cambridge (Mass.) 1979.

James I. Clark, Robert V. Remini, *We the People – A History of the United States*, Beverly Hills 1975.

Barbara Cohen, Seymour Chwast, Steven Hiller, *New York Observed. Artists and Writers Look at the City, 1650 to the Present*, New York 1987.

Nick Cohn, *Broadway – The Heart of the World*, New York 1993.

Ph. Cutler, *The Public Landscape of the New Deal*, New Haven 1985.

Philip Dasnoy, *20 Million Immigrants*, Parijs 1977.

Mike Davies, 'Fortress Los Angeles: The Militarization of Urban Space', in: Michael Sorkin (red.), *Variations on a Theme Park – The New American City and the End of Public Space*, New York 1992.

Annabel Delgado, Roselyne Pirson, *Miami. Architecture of the Tropics*, Brussel 1993.

E.L. Doctorow, *World's Fair*, New York 1985; Ned. vertaling: *De Wereldtentoonstelling*, Amsterdam 1987

L.P. Dorenbos, 'Columbia: de geboorte van een nieuwe stad', in: *Stedebouw en Volkshuisvesting*, oktober 1971, Alphen aan den Rijn.

Joan E. Draper, 'Paris by the Lake: Sources of Burnham's plan of Chicago', in: John Zukowsky, *Chicago Architecture 1872-1922, Birth of a Metropolis*, München 1987.

Priscilla Dunhill, 'An Expressway Named Destruction', in: *Architectural Forum*, New York, maart 1967.

David W. Dunlap, *On Broadway. A Journey Uptown over Time*, New York 1990.

Eduard van Ermen, *The United States in Maps and Prints*, Wilmington (DE) 1990.

Julius Gy. Fabos, Gordon T. Milde, V. Michael Weinmayr, *Frederick Law Olmsted Sr., Founder of Landscape Architecture in America*, Cambridge (Mass.) 1968.

Albert Fein (red.), *Landscape into Cityscape: Frederick Law Olmsted's Plans for a Greater New York*, Ithaca 1967.

Albert Fein, *Frederick Law Olmsted and the American Environmental Tradition*, New York 1972.

Russell Ferguson (red.), *Urban Revisions – Current Projects for the Public Realm*, Cambridge (Mass.) 1994.

William Fried, Edward B. Watson, *New York in Aerial Views*, New York 1980.

Bernard J. Frieder, Lynne B. Sagalyn, *Downtown Inc., How America Rebuilds Cities*, Cambridge (Mass.)/Londen 1989.

Joël Garreau, *Edge City – Life on the New Frontier*, New York 1992.

Sigfried Giedion, *Space, Time & Architecture – The Growth of a New Tradition*, Cambridge (Mass.) 1941.

Harold Gilliam, *Between the Devil & The Deep Blue Bay – The Struggle to Save San Francisco Bay*, Berkeley (Cal.) 1969.

Stephen B. Goddard, *Getting There. The Epic Struggle Between Road and Rail in the American Century*, New York 1994.

Sheryl Goldberg, *Waterfronts Compared: A Plan-making Perspective*, Amsterdam 1990.

J. Gottmann, *Megalapolis. The Urbanised Northeastern Seaboard of the United States*, New York 1961.

Simon Gunn, *Revolution of the Right*, New York 1989.

Hap Hatton, *Tropical Splendor. An Architectural History of Florida*, New York 1987.

August Heckscher, *Open Spaces. The Life of American Cities. A Twentieth Century Fund Essay*, New York/Hagerstown/San Francisco/Londen 1976.

J. Huizinga, *Mensch en menigte in Amerika*, Haarlem 1920.

John Brinckerhoff Jackson, *A Sense of Place, a Sense of Time*, New Haven 1994.

Jane Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities*, New York 1961.

Peter Katz (red.), *The New Urbanism – Towards an Architecture of Community*, New York 1994.

Rem Koolhaas, *Delirious New York*, New York 1979.

Philip Langdon, *Urban Excellence*, New York 1990.

Th. van Leeuwen, *The Skyward Trend of Thought*, Den Haag 1986.

Kevin Lynch, *The Image of the City*, Boston 1960.

Leslie Martin, Lionel March, *Urban Spaces and Structures*, Cambridge (Mass.) 1972.

Thomas Martin, Clive Jones, 'Urban Waterfront Development in the United States', in: Ann Reid (red.), *Proceedings of Watersite 2000, An International Congress on the Rejuvenation of Waterfronts*, Bristol 1988.

Leo Marx, 'The Puzzle of Anti-Urbanism in Classic American Litterature', in: Lloyd Rodwin and Robert Hollister (red.), *Cities of the Mind, Images and Themes of the City in the Social Sciences*, New York 1984.

Thomas MacDonald, 'What our Highways Mean to Us', in: *Tradewinds*, 1923.

Han Meyer, 'Een meedogenloos bouwer van de moderne stad. Robert Moses en de wording van de stadstaat New York', in: *Archis*, 4-89, Amsterdam 1989 [III].

'Robert (I'll Resign) Moses', in: *Fortune*, Vol. XVII, nr. 6, New York 1938.

Frederick Law Olmsted, *Walks and Talks of an American Farmer in England*, Londen 1852.

Frederick Law Olmsted Jr., Theodora Kimball (red.), *Frederick Law Olmsted: Landscape Architect, 1822-1903* (2 vol), New York 1922-1928.

Sheryl H. Olson, *Baltimore – The Building of an American City*, Baltimore 1980.

Richard Plunz, 'Manhattan Alchemy', in: *Arredo Urbano*, Rome okt. 1988.

Richard Plunz, 'Water and development in Manhattan', in: Rinio Bruttomesso, *Waterfronts: A New Urban Frontier*, Venetië 1993.

Paul R. Porter, David C. Sweet (red.), *Rebuilding America's Cities: Roads to Recovery*, New Brunswick (New Jersey) 1984.

John Portman, Jonathan Barnett, *The Architect as Developer*, New York/Toronto 1976.

Process nr. 97, 'Boston Design', Tokyo 1991.

Jonathan Raban, *Hunting Mr. Heartbreak*, Londen 1990; Ned. vertaling *Op jacht naar meneer Hartezeer*, Amsterdam 1991.

Rebecca Read Shanor, *The City That Never Was. Two Hundred Years of Fantastic and Fascinating Plans That Might Have Changed the Face of New York City*, New York 1988.

John W. Reps, *Cities on Stone. Nineteenth Century Lithograph Images of the Urban West*, Fort Worth (Texas) 1976.

Lloyd Rodwin, Robert M. Hollister (red.), *Cities of the Mind. Images and Themes of the City in the Social Sciences*, New York/Londen 1984.

Edgar Rose, 'Daring to Say That Cities Are Fun', in: *Town & Country Planning*, Londen, februari 1987.

Laura Rosen, 'Robert Moses and New York: The Early Years', in: *The Livable City* (periodiek Municipal Art Society), New York, dec. 1988.

Robert Rosenblum e.a., *Remembering the Future. The New York World's Fair from 1939 to 1964*, New York 1989.

James W. Rouse, 'The Case for Vision', in: Paul R. Porter, David C. Sweet (red.), *Rebuilding America's Cities: Roads to Recovery*, New Brunswick (New Jersey) 1984.

Colin Rowe, Fred Koetner, *Collage City*, Cambridge (Mass.) 1978.

David Schuyler, *The New Urban Landscape. The Redefinition of City Form in Nineteenth-Century America*, Baltimore/Londen 1986.

Jordan A. Schwarz, *The New Dealers. Power Politics in the Age of Roosevelt*, New York 1993.

F. Scott Fitzgerald, *The Great Gatsby*, New York 1925/1953.

Richard Sennett, *The Fall of Public Man*, Londen/Boston (mass.) 1977.

Richard Sennett, *The Conscience of the Eye. The Design and Social Life of Cities*, New York 1991.

Alice Shoret, Murray Morgan, *The Pike Place Market – People, Politics, and Produce*, Seattle 1985.

Neil Smith, 'New City, New Frontier: The Lower East Side as Wild, Wild West', in: Michael Sorkin (red.), *Variations on a Theme Park – The New American City and the End of Public Space*, New York 1992.

Michael Sorkin (red.), *Variations on a Theme Park – The New American City and the End of Public Space*, New York 1992 [I].

Michael Sorkin, 'See you in Disneyworld', in: Michael Sorkin (red.), *Variations on a Theme Park*, New York 1992 [II].

Anselm L. Strauss (red.), *The American City. A Sourcebook of Urban Imagery*, Londen 1968.

S.B. Sutton (red.), *Civilizing American Cities. A selection of F.L. Olmsted's Writings on City Landscapes*, Cambridge (Mass.) 1971.

Manfredo Tafuri, 'The Disenchanted Mountain: The Skyscraper and the City', in: Giorgio Ciucci e.a. (red.), *The American City*, Cambridge (Mass.) 1979.

Gay Talese, *The Bridge*, New York 1964.

Jan Willem Vader, 'Baltimore vs het voorbeeld van succesvolle havenfront-herstructurering', in: *Renovatie & Onderhoud*, jrg. 13, nr. 9, Den Haag 1988.

Robert Venturi, Denise Scott Brown, Steven Izenour, *Learning from Las Vegas*, Boston (Mass.) 1977.

Frans van Vught, *Sociale planning – Oorsprong en ontwikkeling van het Amerikaanse planningsdenken*, Assen 1979.

Robert F. Wagner Jr., *New York Ascendant – The Report of the Commission on the Year 2000*, New York 1987.

Jonathan Walters, 'After the Festival is over', in: *Governing*, Washington DC 1990.

Sam Bass Warner Jr., 'Slums and Skyscrapers: Urban Images, Symbols, and Ideology', in: Lloyd Rodwin, Robert M. Hollister, *Cities of the Mind. Images and Themes of the Cities in the Social Sciences*, New York, Londen 1984.

James R. Warren, Willam R. McCoy, *Highlights of Seattle's History*, Seattle 1982.

Melvin Webber, 'The urban place and the nonplace urban realm', in: M. Webber e.a., *Explorations on Urban Structures*, Philadelphia 1964.

Marc. A. Weiss, 'Skyscraperzoning: New York's Pioneering Role', in: *Journal of the American Planning Association*, vol. 58, no. 2, Chicago (Il.) 1992.

Morton en Lucia White, *The Intellectual Versus the City: From Thomas*

Jefferson to Frank Lloyd Wright, Cambridge (Mass.) 1962.
Harold L. Wolman, Coit Cook Ford III, Edward Hill, 'Evaluating the succes of Urban Succes Stories', in: *Urban Studies*, Vol. 31, no. 6.
Auke van der Woud, 'De geschiedenis van de toekomst', in: H. van der Cammen (red.), *Nieuw Nederland, onderwerp van ontwerp*, Den Haag 1987 [1].
Frank Lloyd Wright, *When Democracy Builds*, Chicago (Ill.) 1945.
Gwendolyn Wright, *Building the Dream – A Social History of Housing in America*, Cambridge (Mass.) 1981.
Christian Zapatka, 'The American Parkways', in: *Lotus international*, nr. 56, Milaan 1988.
Eviatar Zerubavel, *Hidden Rhythms: Schedules and Calendars in Social Life*, Chicago 1981.

HOOFDSTUK V – DE NOORDWEST-EUROPESE HAVENSTAD: ROTTERDAM EN DE DYNAMIEK VAN DE RIVIERENDELTA

Plandocumenten

ROTTERDAM

Basisplan Herbouw Binnenstad Rotterdam, Adviesbureau voor het Stadsplan van Rotterdam/Gemeentebestuur Rotterdam, 1946.
Het nieuwe hart van Rotterdam, Toelichting op het Basisplan voor de herbouw van de binnenstad van Rotterdam, Gemeentebestuur Rotterdam, 1946.
Plan 2000 +, Dienst Stadsontwikkeling, Dienst Gemeentewerken, Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam, 1969.
Structuurnota 1972, Dienst Stadsontwikkeling, 1972.
Bestemmingsplan Oude Haven, Dienst Stadsontwikkeling 1979.
Nota Herstructurering Oude Havens, Gemeentebestuur Rotterdam, 1976.
Structuurplan Rotterdam Binnen de Ruit, Dienst Stadsontwikkeling, 1978.
Bestemmingsplan Delfshaven, Dienst Stadsontwikkeling, 1979.
Bestemmingsplan Katendrecht, Dienst Stadsontwikkeling, 1981.
Binnenstadsplan Rotterdam 1985. Bijstelling van het Basisplan 1946, Dienst Stadsontwikkeling, Grondbedrijf en Verkeersdienst Rotterdam, 1984.
Structuurschets Binnenhaven/Spoorweghaven, Projectgroep Binnenhaven/Spoorweghaven en Dienst Stadsontwikkeling, 1985.
Ontwerpstudies bebouwingsmogelijkheden van de Landtong op de Kop van Zuid, Groosman Partners bv (B. Manot) i.o.v. Dienst Stadsontwikkeling en Dienst Volkshuisvesting, 1987.
Stedebouwkundige studie Vierhavengebied, Dienst Stadsontwikkeling 1987.
De Kop van Zuid, een stedebouwkundig ontwerp, Teun Koolhaas Associates, 1987.
Werkprogramma Stadsontwikkeling, Dienst Stadsontwikkeling, 1987.
Beleidsplan District Zuid, Dienst Stadsontwikkeling, 1987.
Beleidsplan District Centrum, Dienst Stadsontwikkeling, 1987.
De Kop van Zuid, uitvoerbaarheidsrapportage, Tripartite Werkgroep Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu, Provincie Zuid-Holland, Gemeente Rotterdam, 1988.
Rotterdam Kop van Zuid. Strategie voor aktie, Enterprise Development Company Inc., 1988.
Masterplan Structuurschets Kop van Zuid, Dienst Stadsontwikkeling, 1989.
Masterplan Wereldhaven. Rotterdam, een toeristisch-recreatieve uitdaging, Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam, Grontmij advies- en ingenieursbureau, 1989.
Masterplan Schiehavengebied, Dominique Alba, Jean Nouvel, 1989.
Stedebouwkundig plan Müllerpier/Schiehavengebied, Dienst Stadsontwikkeling 1989.
Vierde Nota Ruimtelijke Ordening, Rijks Planologische Dienst, Den Haag 1990.
De Kop van Zuid, kwaliteit en beeldvorming, Projectgroep Kop van Zuid (P. Achterberg, R. Bakker, J. van den Bout, S. Gall, N. Korteweg), Dienst Stedebouw & Volkshuisvesting, 1990.
De Kop van Zuid, buitenruimte, Dienst Stedebouw en Volkshuisvesting, Rotterdam 1990-1991.
Bestemmingsplan De Kop van Zuid, Projectgroep Kop van Zuid, Dienst Stedebouw & Volkshuisvesting, 1991.
Project Rotterdam De Kop van Zuid. Historische structuuranalyse, TU Delft werkgroep Restauratie (F. van Voorden), 1991.
De Kop van Zuid, Kwaliteitsboek Buitenruimte, Projectgroep Kop van Zuid (P. Achterberg, R. Bakker, J. van den Bout, S. Gall, N. Korteweg), Dienst Stedebouw & Volkshuisvesting, 1991.
Beleidsplan Buitenruimte Feijenoord. Kop van Zuid, Projectgroep Kop van Zuid, Dienst Stedebouw & Volkshuisvesting, 1992.
Stadsplan Rotterdam. Een visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Rotterdam tot 2005, Dienst Stedebouw & Volkshuisvesting, Gemeentebestuur Rotterdam, 1992.
De Kop van Zuid, Programmascenario, Projectgroep Kop van Zuid (J. van den Bout, J. van Teeffelen), Dienst Stedebouw & Volkshuisvesting, 1993.
Rotterdam 2045, visies op de toekomst van stad, haven en regio, Manifestatie Rotterdam 50 jaar Wederopbouw – 50 jaar toekomst, 1995

AMSTERDAM

Algemeen UitbreidingsPlan van Amsterdam, Gemeente Amsterdam, 1934.
Promenade langs het IJ, adviesgroep IJ-oevers, 1984.
Analyse Ideeënprijsvraag Oosterdok, Gemeente Amsterdam, 1984.
Verkenningen en Plannen. IJ-oevers en Oosterdok, Ambtelijke Werkgroep IJ-oevers en Oosterdok, 1986.
Planaanpassingen/Het Masterplan. IJ-oevers en Oosterdok, Eerste Fase, Ambtelijke Werkgroep IJ-oevers en Oosterdok, 1987.
Centrale IJ-oevers Amsterdam, stedebouwkundige verkenning, Ambtelijke Werkgroep IJ-oevers en Oosterdok, 1987.
Structuurschets IJ-as, Dienst Ruimtelijke Ordening, 1987.
KNSM-eiland Stedebouwkundig Ontwerp, Buro Jo Coenen 1989.
Havenatlas, Projectgroep IJ-oevers Amsterdam, 1990.
Stedebouwkundige uitwerking van het Java-eiland te Amsterdam, architectenbureau Sjoerd Soeters, 1991.
Structuurplan Amsterdam 1991, Dienst Ruimtelijke Ordening, 1991/1992.
Concept Ondernemingsplan, Amsterdamse Waterfront Financieringsmaatschappij, Rem Koolhaas c.s., 1992.
KNSM-eiland inrichting openbare ruimte, Dienst Ruimtelijke Ordening 1992.

Java-eiland stedebouwkundig programma van eisen, Projektgroep Oostelijk Havengebied, 1992.
Stedebouwkundig Ontwerp Borneo Sporenburg, Buro West 8, 1994.
Ontwerp Bestemmingsplan IJ-oevers, Dienst Ruimtelijke Ordening, 1994.
Plan Openbare Ruimte IJ-oevers, Dienst Ruimtelijke Ordening i.s.m. Bureau B&B, Mecanoo, 1994.
Ontwerp Structuurplan Amsterdam Open Stad, Dienst Ruimtelijke Ordening, 1994.

Literatuur

Adviescommissie sociaal-economische vernieuwing Rotterdam, *Nieuw Rotterdam – Een opdracht voor alle Rotterdammers*, Rotterdam 1987.
W. Albeda (red.), *Nieuw Rotterdam – rapport van de Adviescommissie Sociaal-Economische Vernieuwing Rotterdam*, Rotterdam 1987.
Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling, *Verslag van de expertmeeting over het plan voor de openbare ruimte aan de IJ-oevers*, Amsterdam 1994.
Gerrie Andela, Cor Wagenaar (red.), *Een stad voor het leven, wederopbouw Rotterdam 1940-1965*, Rotterdam 1995.
J.Ph. Backx, *De haven van Rotterdam – Een onderzoek naar de oorzaken van haar economische betekenis, in vergelijking met die van Hamburg en Antwerpen*, Rotterdam 1929.
Henk Bakker (red.), *Het IJ geopend, de Binnenstad gedicht. Plancatalogus – manifestatie over de oostelijke binnenstad van Amsterdam in oktober 1986*, Amsterdam 1986.
Arne Bang-Andersen e.a., *The North Sea: Highway of Economic and Cultural Exchange*, Oslo 1985.
Umberto Barbieri, Roy Bijhouwer, e.a. (red.), *Stedebouw in Rotterdam. Plannen en opstellen 1940-1981*, Amsterdam 1981.
Umberto Barbieri, Bert van Meggelen (red.), *Kop van Zuid. Ontwerp en onderzoek*, Rotterdam 1982.
Wim Beeren, Paul Donker Duyvis, Talitha Schoon, Charlotte Wiethof (red.), *Het Nieuwe Bouwen in Rotterdam 1920-1960*, Delft 1982.
Frank Belderbos, 'Wederzijds profijt', in: Jaap van den Bout, Erik Pasveer (red.), *Kop van Zuid*, Rotterdam 1994.
L. van de Berg, *Urban Systems in a Dynamic Society*, Londen 1987.
R. Blijstra, *Rotterdam, stad in beweging*, Amsterdam/Rotterdam 1965.
J.W. de Boer, Cas Oorthuys, *Rotterdam dynamische stad*, Rotterdam 1959.
Arij de Boode, Pieter van Oudheusden, *De Hef – biografie van een spoorbrug*, Rotterdam 1985.
A. Bos (red.), *De stad der toekomst, de toekomst der stad. Een stedebouwkundige en sociaal-culturele studie over de groeiende stadsgemeenschap*, Rotterdam 1946.
Machteld Bouman, Marike Vierstra, *Maar wie droomt er te Rotterdam! 650 jaar literair leven aan de Maas*, Naarden 1990.
P.J. Bouman, W.H. Bouman, *De groei van de grote werkstad – een studie over de bevolking van Rotterdam*, Assen 1952.
Jaap van den Bout, 'Regie van een stedebouwkundig ontwerp', in: Jaap van den Bout, Erik Pasveer (red.), *Kop van Zuid*, Rotterdam 1994.
J. Brautigam, *Langs de havens en op de schepen*, Rotterdam 1956.
Jan Brouwer, 'Het park in stadsuitbreiding Blijdorp', in: *Oase*, nr. 12, Delft 1986.
M.J. Brusse, *Van af- en aanmonsteren: het leven van den zeeman aan den wal*, Rotterdam 1899.
M.J. Brusse, *Het rosse leven en sterven van de Zandstraat*, Rotterdam 1920.
M.J. Brusse, *Rotterdamse zedeprenten*, Rotterdam 1921.
M.J. Brusse, *Onder de menschen*, Rotterdam 1924 [1].
M.J. Brusse, *Boefje*, Rotterdam 1924 [II].
D'Laine Camp, Michelle Provoost (red.), *Stadstimmeren, 650 jaar Rotterdam stad*, Rotterdam 1990.
José van Campen, Ad Hereijgers, Dick Schuiling (red.), *Financiering & Maatschappij langs het IJ*, Amsterdam 1990.
Centrum voor Grootstedelijk Onderzoek, *Flaneren langs het IJ – een opstel over problemen en pretenties van het IJ-oeverproject*, Amsterdam 1990.
College van B & W van Rotterdam, *Vernieuwing van Rotterdam*, Rotterdam 1987.
Hélène Damen, Annemie Devolder (red.), *Lotte Stam-Beese 1903-1988*, Rotterdam 1988.
Karel Davids, Marjolein van 't Hart, Henk Kleijer en Jan Lucassen (red.), *De Republiek tussen zee en vaste land – Buitenlandse invloeden op cultuur, economie en politiek in Nederland 1580-1800*, Leuven/Apeldoorn 1995.
Alain Demangeon, Bruno Fortier, *Les Vaisseaux et les villes; l'Arsenal de Cherbourg*, Parijs/Brussel 1978.
Rob Dettingmeijer, *Open Stad. Planontwikkeling, stedebouw, volkshuisvesting en architectuur in Rotterdam tussen de twee Wereldoorlogen*, Utrecht 1988.
Dienst Stadsontwikkeling Rotterdam, *Leven in de stad. Rotterdam op weg naar het jaar 2000*, Rotterdam 1987.
Henk Donia e.a., *Gemeentewerken Rotterdam 1955-1980*, Rotterdam 1983.
Jan Eijkelboom, Pieter van Oudheusden, *Rotterdam in tekst en beeld*, Rotterdam 1983.
S.J. van Embden, 'Nieuw Rotterdam. Het herbouwplan voor de Maasstad', in: *Bouw*, Rotterdam, mei 1946
Bruno Fortier, *La Metropole Imaginaire – Un Atlas de Paris*, Parijs 1989.
Willem Frijhoff, 'De stad en haar geheugen', in: *Oase*, nr. 24, Delft 1989.
Willem Frijhoff e.a., *De Rotterdamse cultuur in elf spiegels*, Rotterdam 1993.
Stefan Gall, Roy Bijhouwer, Jan Dirk Hoekstra, Jan Geuskens (red.), *Stedebouw in beweging*, Rotterdam 1993.
Rein Geurtsen, 'Rotterdam en het stadsontwerp; dieptepunt discipline en pleidooi voor opwaardering' in: *Wonen/TABK*, Amsterdam, nr. 22, 1979.
Rein Geurtsen, Luc Bos, 'Kopenhagen, dubbelstad. Een bewerkte reisindruk', in: *Wonen/TABK*, nr. 10, 11, 12, Amsterdam 1982.
M.M. de Goey, *Geen woorden maar daden – de relatie tussen het bedrijfsleven en de lokale overheid van Rotterdam 1945-1960*, Rotterdam 1987.
Jan de Graaf, Wim Nijenhuis, Donald van Dansik, 'Een schone stad – Rotterdam maakt de sprong naar Zuid', in: Umberto Barbieri, Bert van Meggelen (red.), *Kop van Zuid. Ontwerp en onderzoek*, Rotterdam 1982.

Jan de Graaf, *Rotterdam 1850-1940*, Den Haag 1993.
Giorgio Grassi, 'Architectonisch ontwerp en analyse van de stad', in: *Plan*, Amsterdam 1981, nr. 9.
Peter Grimm (red.), *Heren in zaken – De kamer Rotterdam van de Verenigde Oost-Indische Compagnie*, Zutphen 1994.
A.W. van Hattum, E. Dil, M.A.A. Schoenmakers, R. van Genderen, J.W.C. Vader, 'Stedelijke herstructurering in Rotterdam, ervaringen en perspectieven', in: *Stedebouw & Volkshuisvesting*, november 1983, Alphen aan den Rijn.
Ton Heijdra, *Kadraaiers & zeekastelen, geschiedenis van het Oostelijk havengebied*, Amsterdam 1993.
Egbert J. Hoogenberk, *Het idee van de Hollandse stad. Stedebouw in Nederland 1900-1930 met de internationale voorgeschiedenis*, Delft 1980.
Paul J.G. Huincks (red.), *Rotterdam in de literatuur*, Rotterdam 1940.
Initiatiefgroep Open Stad, *Palmen langs het IJ – Hekelschrift over de stad en de IJ-oevers*, Amsterdam 1992.
A.M. de Jong, *In de draaikolk*, Amsterdam 1928.
Gerard de Kleijn, *De staat van de stadsvernieuwing*, Amsterdam 1985.
Len de Klerk (red.), *Stadsvernieuwing in Rotterdam*, 's-Gravenhage 1982.
Len de Klerk, Herman Moscoviter (red.), *En dat al voor de arbeidende klasse, 75 jaar volkshuisvesting Rotterdam*, Rotterdam 1992.
Egbert Koster, *Oostelijk Havengebied Amsterdam, Eastern Docklands, New Architecture on Historic Grounds*, Amsterdam 1995.
Annenies Kraaij, Jan van der Mast, *Rotterdam Zuid, voorstad tussen droom en daad*, Delft 1990.
H.M. Kraayvanger, *Hoe zal Rotterdam bouwen?*, no. 2 uit de serie van de Rotterdamsche Gemeenschap 'Hoe bouwen wij Rotterdam?', Rotterdam 1946.
Michiel Kruidenier, Christel Leenen, 'De geboorte van een mythe', in: Gerrie Andela, Cor Wagenaar (red.), *Een stad voor het leven – Wederopbouw Rotterdam 1940-1965*, Rotterdam 1995.
Donald Lambert, 'Realisering van het stedebouwkundig plan', in: *Urban Design*, Delft 1985.
Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, *Visie stadslandschappen*, Den Haag 1995.
Piet Lombaerde, 'Antwerpen, Memoria et Utopia', in: Jef van Reusel, *Antwerpen ontwerpen*. Antwerpen/Brugge 1990.
P. Lucas, *Overzicht van de bemoeiingen van het Gemeentebestuur Rotterdam met de sanering 1940 t/m 1972*, Rotterdam 1974.
Antoni Maczak, *Zycie codzienne w podrózach po Europe w XVI i XVII wieku*, Warschau 1978; Engelse vertaling: *Travel in Early Modern Europe*, 1995.
Geert Mak, *Een kleine geschiedenis van Amsterdam*, Amsterdam 1994.
E, Meeldijk, E. Roelofsz (red.), *De Boompjes*, Schiedam 1979.
W.A. Meiscke, *Zo groeide Amsterdam*, Amsterdam 1975.
Han Meyer, Richard Kouprie, Janroelf Sikkens, *De beheerste stad – ontstaan en intenties van een sociaal-democratische stadspolitiek: een kritiek*, Rotterdam 1980.
Han Meyer, Arnold Reijndorp, Jan de Heer, 'Over sociaal-democratie en volkshuisvesting', in: Sonja Spiekerman van Weezelenburg, Stef van der Gaag (red.), *Raderwerk, 10 jaar Projectraad Bouwkunde*, Delft 1981.
Han Meyer, *Operatie Katendrecht*, Nijmegen 1983.
Han Meyer, 'Veranderingen en konstanten op Zuid,' in: Rotterdams Instituut Bewonersondersteuning, *Konferentiemap Kop op Zuid*, 23 februari 1990, Rotterdam 1990.
Han Meyer, 'Het fragment en de stad. Stedelijke transformatieprojecten in Rotterdam, Antwerpen en Amsterdam', in: *Archis* 6-93, Rotterdam 1993.
G. Mik (red.), *Herstructuering in Rotterdam. Modernisering en internationalisering en de Kop van Zuid*, Rotterdam 1989.
Herman Moscoviter, *Want wie niet kan dromen is geen realist*, Rotterdam 1992.
Herman Moscoviter, *Kwetsbare schoonheid, monumenten in Rotterdam*, Rotterdam 1994.
Jan Nieuwenhuis, *Mensen maken een stad – uit de geschiedenis van de Dienst Gemeentewerken te Rotterdam 1855-1955*, Rotterdam 1955.
Jacques Nycolaas (red.), *Rotterdam – Praktijk van stedebouw*, Delft 1988 [1].
Jacques Nycolaas (red.), *Rotterdam – Stedebouwkundig ontwerpen*, Delft 1988 [11].
Frits Palmboom, *Rotterdam verstedelijkt landschap*, Rotterdam 1987.
H.D. Pfann, *Amsterdam toen en nu*, Amsterdam 1974.
J.G. van der Ploeg, 'Naar een stadsvernieuwingsbeleid', in: Len de Klerk (red.), *Stadsvernieuwing in Rotterdam*, Den Haag 1982.
G.G.J.M. Poeth en H.J. van Dongen, *Rotterdam of de noodzaak van een infrastructuur voor informatie*, Delft 1983.
Michelle Provoost, *De stad als verkeersmachine. De ruit om Rotterdam*, Rotterdam 1994.
L.J.C.J. van Ravesteyn, *Rotterdam in de achttiende en negentiende eeuw. De ontwikkeling der stad*, Rotterdam 1933/1974.
L.J.C.J. van Ravesteyn, *Rotterdam in de twintigste eeuw. De ontwikkeling van de stad vóór 1940*, Rotterdam 1948.
Jef van Reusel, 'Een bewogen relatie tussen stad en haven', in: Jef van Reusel (red.), *Antwerpen ontwerpen*, Antwerpen/Brugge 1990.
E. Roelofsz, *De frustratie van een droom – de wederopbouw van Rotterdam 1940-1950*, Rotterdam 1989.
Annemieke Roobeek, 'Main Ports Holland', in: *NRC-Handelsblad*, 12 feb. 1995.
Rotterdams Instituut Bewonersondersteuning, *Konferentiemap Kop op Zuid*, 23 februari 1990, Rotterdam 1990 [1].
Rotterdams Instituut Bewonersondersteuning, *De Kop van Zuid en omliggende stadsvernieuwingswijken – naar een programma van wederzijds profijt*, Rotterdam 1990 [11].
Fred de Ruiter, Marijke Meijs, Ad Habets (red.), *Stadsvernieuwing Rotterdam 1974-1984. Deel 1: Beleid*, Rotterdam 1985. Onderdeel van driedelige cassette (deel 2: *Sociale woningbouw*; deel 3: *Woningverbeteringsprojecten*).
J. Rutgers, 'De herbouw van Rotterdam, in het bijzonder in verband met de grondexploitatie', in: *De Ingenieur*, 11 feb. 1955.
Chr.A. de Ruyter-de Zeeuw, *Hendrik Spiekman, de grondvester van de Rotterdamse sociaal-democratie*, Rotterdam 1971.
Seinpost, *Werkgelegenheidsatlas Rotterdam*, onderzoeksrapportage van centrum voor stedelijke processen, i.s.m. Faculteit Geodesie, TU Delft, i.o.v. Gemeente Rotterdam, Den Haag 1986.
J.P. Sigmond, *Nederlandse zeehavens tussen 1500 en 1800*, Amsterdam 1989.
R.A.F. Smook, *Binnensteden veranderen*, Zutphen 1984.
Stedebouwkundige begeleidingscommissie IJ-oevers, *Jaarverslag en commentaar 1992*, Amsterdam 1993.

Katalyn Szanto, *Culturele identiteit: Oud-Zuid, Rotterdam*, werkgroep Restauratie TU Delft, 1992 (ongepubliceerd).
Ed Taverne, *In 't land van belofte: in de nieuwe stadt. Ideaal en werkelijkheid van de stadsuitleg in de Republiek 1580-1680*, Maarssen 1978.
Ed Taverne, Irmin Visser (red.), *Stedebouw, de geschiedenis van de stad in de Nederlanden van 1500 tot heden*, Nijmegen 1993.
Jan van Teeffelen, Kees Machielse, Jandirk Hoekstra (red.), *Omzwervingen door het landschap van de toekomst – Rotterdam 2045, visies op de toekomst van stad, haven en regio*, Rotterdam 1995.
A.J. Teychiné van Stakenburg, *Beeld en beeldenaar – Rotterdam en Mr. K.P. van der Mandele*, Rotterdam 1979.
Annet Tijhuis, 'Vergeten stadsbeelden', in: Gerrie Andela, Cor Wagenaar (red.), *Een stad voor het leven. Wederopbouw Rotterdam 1940-1965*, Rotterdam 1995.
TNO, *Logistiek & Transport*, Delft 1986.
C. van Traa, 'Over en om het plan', in: *Forum*, april/mei 1953.
C. van Traa (red.), *Rotterdam, de wederopbouw van een stad*, Rotterdam 1955.
Pieter Uyttenhove (red.), *Tussen kant en wal. De 19de-eeuwse gordel van Antwerpen: elementen voor een cultuur van de stad*, Antwerpen 1993.
C.B. Vaandrager, *De Hef*, Amsterdam 1975.
Jan Willem Vader, 'Baltimore vs het voorbeeld van succesvolle havenfront-herstructurering', in: *Renovatie & Onderhoud*, jrg. 13, nr. 9, Den Haag 1988 [1].
Jan Willem Vader, 'Centrum Rotterdam verplaatst zich naar Maasoevers', in: *Renovatie & Onderhoud*, jrg. 13, nr. 9, Den Haag 1988 [11].
Frits van Voorden, 'Historische structuuranalyse', in: Jaap van den Bout, Erik Pasveer, *Kop van Zuid* Rotterdam 1994.
A.C. Vreugdenhil, *De Maastunnel*, Haarlem [z.j.].
Jan de Vries, *Barges and Capitalism*, Utrecht 1981.
Cor Wagenaar, *Welvaartstad in wording. De wederopbouw van Rotterdam 1940-1952*, Rotterdam 1992.
J.G. Wattjes, W.Th.H. ten Bosch, *Rotterdam en hoe het bouwde*, Rotterdam 1941.
Carel Weeber, 'Geen architectuur zonder stedebouw', in: *Intermediair*, 19 okt. 1979.
Carel Weeber, 'De levende stad bestaat uit breuken. Op de Kop van Zuid valt niets te repareren' in: Umberto Barbieri, Bert van Meggelen (red.), *Kop van Zuid. Ontwerp en onderzoek*, Rotterdam 1982.
R. Wentholt, *De binnenstadsbeleving en Rotterdam*, Rotterdam 1968.
Peter de Winter (red.), *Havenarchitectuur*, Rotterdam 1982.
Auke van der Woud, *Het lege land. De ruimtelijke orde van Nederland 1798-1848*, Amsterdam 1987 [1].
Auke van der Woud, 'De geschiedenis van de toekomst', in: H. van der Cammen (red.), *Nieuw Nederland, onderwerp van ontwerp*, Den Haag 1987 [11].

Bronvermelding illustraties

b = boven, o = onder, l = links, r = rechts, 1 = eerste rij, 2 = tweede rij enz. Als er geen letteraanduiding bij een pagina staat, hebben alle illustraties op die pagina dezelfde bron.

Speciaal voor dit boek gemaakte illustraties en foto's:

Johan Delafontaine 355b
Erik Go (tekeningen) 76/77, 124l, 138o, 156o, 157, 193, 196 212, 220, 226l, 254o, 291, 304bo, 360r, 317
Jenneke ter Horst (kaartwerk) 54/61
Alexandra Misch (tekeningen) 23, 243, 324o, 374bo, 275o
Piet Rook (foto's/montages) 306/307, 320, 341, 350, 358/359
Monne Rubingh 355o
Jeroen Ruitenbeek (tekening) 172, 178

Han Meyer 12b, 101lr, 102l, 103lr, 105, 106o, 108, 112, 133, 155o, 157bmo (foto's), 159 (tekeningen), 162o, 166o, 167b(beide)o, 177, 178/179, 224r, 225l, 231, 249o, 255bmo, 259r, 268, 275bm, 278br, 279lr, 291r, 316, 336, 342olor, 357 (5x), 362b, 363bm, 362/363, 368bo

Overige bronnen:

Ackermann's Repository of Arts, 1812 66m
Aerocamera-Hofmeester 16, 356, 22r3,r4, 324b, 333b, 339b, 342b, 343b
Aeroview Dick Sellenraad 282bo, 361, 362m
Anoniem 33r, 38o, 114b, 119b, 158, 164b, 191
Architectural Review 104lr
Arxiu Historic de la Ciutat de Barcelona (AHCB) 130b, 138b
Arxiu TAF, Barcelona 142
AWF 375lr
Bacon 66o
Barlow 200b, 201
Barnett 192b, 239, 258
Alan Batt 279b
Battery Park City Authority (BPCA) 253, 257, 259l, 278l, 278or
The Bettmann Archive 185
Bibliotheek Katholieke Universiteit Leuven 187
Blijstra 319
Bouwfonds Nederlandse Gemeenten 365b
British Library, London 186o
Bureau voor Stedebouw DBSV (Roel Bakker) 367bo
Robert Cameron 248, 250b
Canary Wharf, Masterplan 1990, LDDC 107
Charles Center - Inner Harbor Management Inc. 262o, 263o
Chorley & Handford 120, 64bo, 95o, 102r, 111
City Planning Department Boston 267
Civico Museo Navale 119o
Collegi d'Arquitectes, Barcelona 143bo
County of London Plan, 1943 87b
Culot 230b
Cutler 208
Gordon Cullen 99
Department of City Planning, San Francisco 249bm, 250o, 251bo
Department of City Planning, NYC 238bo, 271
Dienst Stadsontwikkeling Rotterdam/Dienst Stedebouw & Volkshuisvesting Rotterdam 332, 334, 335, 338b, 343o, 353, 354o, 355bo, 358 (tekening Paul Achterberg/Johan Delafontaine), 359, 360l, 365o, 369bo, 370mo
Enterprise Development Corporation, Columbia 15, 254b, 264bo
Fabos, Milde & Weinmayr 199
Nicolas Faure 224l, 225r
Fortune, juni 1938 210
Lithografie van Thaddeus M. Fowler, 1890, Amon Carter Museum of Modern Art, Fort Worth, Texas 186b
William Fried, Skyviews Survey Inc. 182b, 197
Jellel Gasteli 34
Gemeentearchief Rotterdam (GAR) 22:l1,r1,r2, 287bo, 290, 292, 293, 294bo, 295, 301, 302, 303, 306, 307b, 310o, 311b, 314bo, 315bo, 318
Gemeentearchief Vlissingen 26bo, 285
Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam 338/339, 366o (Masterplan Wereldhaven)
Genua, coll. Attilio Pozzo 122/123
Giliam 245
Greater London Council 79, 90/91
Greater London Plan, 1944 86, 87m
Harpers Weekly, sept. 1869 192o
Historical Association of Southern Florida 230o
S. Hugil 310 (beide)
Island History Trust 78b
Louis Kahn 390
KLM 308, 370b
Kostof 188o
Jan Kuypers 364
Fondation Le Corbusier 39b, 140/141 (beide)

Leupen 289:1 en 2
Jannes Linders 322
London Docklands Development Corporation (LDDC) 94, 95b, 100
London Docklands Strategic Plan, 1976/Greater London Council 91
London Research Centre 106b
Long Island State Park Commission 206lr, 217
Lynch Kevin 274
Paul Martens omslag, 12m
MBM 156b, 168, 169
Meiscke 289:3 en 4
Meyer & Rijndorp 366bm
Collectie Leonard Milberg, New York 194
Mitchell 43lr
Museu da Cidade, Lissabon 122b
Museu d'Història de la Ciutat de Barcelona (MHCB) 118b, 126b, 126o, 127bo, 128, 132, 136b, 136o
Museum of Brooklyn 195
Museum of London 67, 69bo, 74bo, 75
Museum of the City of New York 188b
Museum voor Volkskunde, Antwerpen 31b
Naib 71
National Geographic 218/219
New York City Parks Department Archive 211, 213, 214, 216, 220b, 221
Sheryl Olson 262b
OMA 333o
Cas Oorthuys, Nederlands Fotoarchief 22:l2,l3, 311o, 321b, 326lr
Ordnance Survey, Southampton 96/97
Palmboom 345bmo
Particulier bezit 286, 327, 310b
M.D. Pfann 270
Phillips 70
Plan of Chicago, 1909 190bo
Port of London Authority Collection, Museum of Docklands 78o, 82bo, 83o, 87o
Projectbureau Waterstad 337
Regional Plan Association 270
Van Reusel 299
Frits Rotgans 327
Rotterdamse Kunststichting 354b
Daria Scagliola, Hans Werleman 22:l4
Science Museum Liverpool 33l
Serveis de Planejament, Ajuntament de Barcelona 145, 161, 162b, 163, 164o, 165, 170, 171o, 174/175
Robert Harold Silver 226r
Darrel Slaughter, Air-Ography 182
Manuel de Solà-Morales 130o, 154, 155b (tekeningen), 171b
South Street Seaport Museum 269
Stanford Ltd., London 83b
Louis Stettner, Ledel Gallery, New York 220o
Taverne 284or
Coll. Thyssen-Bornemisza 123b
Jordi Todó 125
Topografische Dienst, Emmen 346/347
Trease 66b
Turijn Biblioteca Reale 118o
Uffizi Museum, Florence 27b
Universiteitsbibliotheek, Universiteit van Amsterdam 284b, 297
Urbanismo Revista 150, 274b
Tekening Pau Vila, 'Barcelona i el su pla', Barcelona 1981 124r
Ger van der Vlugt 114o
F. van Voorden, 1991 348
De Vries 1981 284ol
VSBA 240, 242, 243, 246, 247bo
M.E. Warren 263b
Galery Weltz, Salzburg 215
Giovanni Zanzi 166b

Register

Abercrombie, Patrick 67, 68, 80, 81, 84, 85, 110
Acebillo, Josep 151, 152
Adams, Robert 67, 69
Adelphi 67, 69
Alexanderpolder 38
Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) 373, 374
Algiers 32, 38, 39
Amsterdam 25, 27, 32, 40, 288, 289, 296, 297, 372-376
Amsterdam Waterfront Financieringsmaatschappij (awf) 374, 375
Angenot, L.H.J. 314
Antwerpen 31, 32, 70, 283, 295, 297, 298
Architecture International Rotterdam (air) 340
Arees de Nova Centralitat 153, 170
Arendt, Hannah 29, 35, 36, 52

Backx, J.Ph. 312, 316, 317, 320, 323, 376
Bacon, Edmund 16
Bakema, Jaap 38, 309
Bakker, Riek 352
Bakker, Roel 367, 372
Baltimore 15, 57, 261-266, 271, 383
Barcelona 32, 33, 53-62, 113-181, 385, 386, 389, 390
Barcelona-school 142, 143
Barceloneta, La 129-131, 133-135, 142, 144, 154-156, 160, 161, 164-167, 179
Barnett, Jonathan 238, 239, 253, 256
Basisplan voor de Herbouw van de Binnenstad van Rotterdam 315, 316, 318-320, 325
Battery Park City 252, 253, 256-260, 272, 277, 278, 383
Baudelaire, Charles 28, 32
Belt Parkway 221
Benjamin, Walter 28, 29
Bennett, Edward H. 185, 190, 200
Berkel, Ben van 364
Berman, Marshall 29, 30, 226, 228
Besos 143
Bijlmermeer 38, 40
Binnenhaven 363
Binnenstadsplan 1985 336
Blijstra, R. 328
Blom, Piet 331
Boer, Hubert de 356
Bohigas, Oriol 142, 143, 148, 152, 165, 172
Boompjes 287, 293-295, 301, 305, 309, 317, 318, 323, 325, 332, 333, 342
Boston 57, 192, 266-268, 271, 274, 275, 280
Boston Park System 199
Botlek 323, 339
Bouman, P.J. en W.H. 305
Bowles, Paul 34
Boyer, Christine 50, 388
Braudel, Fernand 17, 115, 117, 341
Brinckerhoff Jackson, John 276
Brinkman, J. 309
Broadacre City 184, 209
Broadway 195, 197
Broek, J.H. van den 309
Brooklyn Bridge 194-197
Brooklyn Heights 217, 220, 237
Brooklyn Queens Expressway 217, 220
Brusse, M.J. 305
Buenos Aires 32
Burnham, Daniel 185, 190, 200, 202, 231
Busquets, Joan 142, 143, 152
Button, Frank 231

Calthorpe, Peter 276
Calvino, Italo 18
Camí del Cementiri 131
Canal Grande 116, 120, 123
Canaletto 27, 120, 123
Canary Wharf 65, 95, 105-111
Canetti, Elias 68
Carter, J. 40
Castellana, Antoni Bonet 143, 144
Central Artery 266-268, 275, 280
Central Park 197, 198, 201
Cerdà, Ildefonso 135-139, 169, 177
Chambers, William 67
Charles Center 262, 263, 265, 266
Cherbourg 70
Christiaanse, Kees 333, 342
Cinturon 145, 153, 156, 165, 169, 173, 178
Citadel 127
City Beautiful 201, 202, 231, 233
City of London 54
Civic culture 52, 308, 309, 313, 390
Co, Francesco Dal 340
Collectief domein 35
Collectief geheugen 348, 349
Collectivisatie 35
Collegi d'Arquitectes 143, 144
Commissioners Plan 183, 185, 188, 197
Community-development 80, 85, 89
Congrès Internationaux d'Architecture Moderne (CIAM) 150
Conservative (-s; -Party) 40, 68, 81, 84, 98
Coolpolder 300-304, 306
Coolsingel 316, 322, 325, 340, 377
Cooper, Alexander 256, 257, 259
Coral Gables 230, 231, 233
Corbin, Alain 31
Corbusier, le 32, 38, 39, 141, 149, 150, 228
County of London Plan 80, 87
Cross-Bronx Expressway 224, 225, 228
Cullen, Gordon 99, 100, 105, 109
Culturalisering 44, 49
Culturele factor 14
Culturele kwaliteit 14, 383, 387
Cultuur 20
Cultuur van burgerzin 52
Cultuurwaarde 19
Cyberspace-tijdperk 44

Dam 25
Damrak 25, 288, 295
Delfshaven 300, 302
Deltahoogte 323
Deltawet 323
Design Guide for Thames Side 90
Development Corporations 81
Development Frameworks 109, 94
Dickens, Charles 33, 65, 72, 73
Disney, Walt 232, 273
Disneyworld 229, 231-233, 235, 265
Disraeli, Benjamin 72
Distributiehaven 23, 24, 336
Dockland Joint Committee 88, 89, 98
Dockland Light Railway 101, 102, 108, 109
Docklands 63-112 63
Downing, Andrew Jackson 198, 390
Drassanes 125, 128
Duany, Andres 276, 277

East End 73, 76, 84, 85, 92, 98, 110
East River 218
East River Drive 216, 217
Eckstut, Stanton 256, 257, 259
Eesteren, Cornelis van 150, 373
Eisenhower, Dwight D. 228
Eixample 135
Elektronische haven 47, 48
Elektronische snelweg 43, 47
Ellicot, Andrew 185
Embden, S.J. van 318, 319
Energierevolutie 21
Engeland 36
Engelse havensteden 53
Ensanche 135, 136, 138
Enterprise Zone (-s) 100, 101, 108
Erasmusbrug 361, 362
Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona (ETSAB) 142, 148
Euromast 328, 343
Europoort 323, 366
Expressways 212

Faneuil Hall 267
Farell, Thomas 224
Feijenoord 299, 301, 307, 329, 341
Ferdinand van Aragon 128
Festival marketplace 261-265
Fifth Avenue 195
Filips ii 117
Filips iv 128
Filips van Bourbon 129
Fisher, Carl 229-231
Fitzgerald, Francis Scott 227
Flagler, Henry 229
Foster, Norman 370
Frampton, Kenneth 158
Franco Bahamonte, Francisco 41, 121, 147, 177
Frijhoff, Willem 51, 348, 349
Frontierland 189
Functionalisme 14-16

gatcpac (Grup d'Arquitectes i Tècnics Catalans per al Progrés de l'Arquitectura Contemporània) 139, 140, 146
Geddes, Patrick 68, 206, 207, 209
Gedetailleerd Stedebouwkundig Plan (GeSP) 335
Generalitat de Catalunya 141, 147, 148
Genet, Jean 34
Genua 25, 32, 57, 115-118, 120-122
Gesocialiseerde openbare ruimte 35, 38
Getechnocratiseerde openbare ruimte 35, 37, 38
Getto 46
Geurtsen, Rein 341
Gezondheidscultus 31
Giedion, Sigfried 150, 228, 235
Gosling, David 99, 100, 109
Gottmann, Jean 42, 43
Gràcia 131, 135
Gran Via 137
Grassi, Giorgio 340, 345
Gravendijkwal, 's- 313, 316, 319
Greater London Council 65, 84, 88, 89, 92, 98
Greater London Plan 67, 81, 84, 85, 87-89, 110
Green Belt 80, 81, 84, 85, 89
Greenway Plan 271
Greenwich 72, 106
Greenwich Park 76, 95, 107
Greenwich-as 99
Grid 193
Grid-stad 186, 189
Grupo R 142

Hall, Peter 84
Hamburg 58
Handelseconomie 25
Handelseconomie, moderne 20
Handelselite 27
Harbor Place 263-265
Harvey, David 18
Heemraadsingel 303, 304, 377
Hef (-brug) 326, 348, 349, 368
Henrich, Jordi 161, 164-166
Henry Hudson Parkway 211, 213-217, 224, 227, 241
Highways 205, 212
Himmelfarb, Gertrude 72
Hollamby, Edward 99, 109
Holland-Amerika Lijn 308, 311, 322, 368
Hoogstad, J. 331
Houston 57
Howard, Ebenezer 66, 68, 80
Huguet, J. Solans i 148
Huizinga, J. 183

Identiteit 14, 19, 45, 90-92, 131-133, 180, 198, 206-213, 276-277, 320, 384
IJ-oevers 372-376
Immigrantenmaatschappij 36
Industriële haven 23, 312
Informatietechnologie 47
Infrastructuurtijdperk 21
Inner Harbor 262-266, 383
Intermediair systeem 25
Intermediaire openbare ruimte 384, 387
Internationalisering 21
Isle of Dogs 70, 71, 77-79, 85, 99
Ivens, Joris 326, 349

Jacobs, Alan 245
Jacobs, Jane 18, 235-239, 264
Jefferson, Thomas 206, 233
Jones Beach 213, 217
Jong, A.M. de 326
Jong, Taeke de 20
Jongh, G.J. de 301-305, 308-310, 312, 316, 340, 376, 385, 390
Jubilee Line 108, 109

Kahn, Louis 38, 39, 149
Katendrecht 289, 301, 316, 325, 335
Kleihues, Josef Paul 340
Kondratieff 21
Koolhaas Associates, Teun 353, 354
Koolhaas, Rem 332, 333, 372, 374
Koolhaas, Teun 356
Kop van Zuid 283, 303-378
Kraayvanger, H.M. 318, 320, 323
Kropotkin, Pjotr 68

L'Enfant, Pierre Charles 185, 188
Laboratorio de Urbanismo 142-146, 148, 149, 155
Labour (-Party) 40, 81, 84, 88, 89, 92, 98
Landstad 291
Las Vegas 239
Leuvehaven 331, 332, 340
Limehouse 72, 76, 79, 85, 99
Lindsay, J. 225
Linkage 265, 360
Lissabon 115, 117, 120, 122
Liverpool 32, 33, 71
Logistiek 23, 47, 336
Lohuizen, Th.K. van 373
Londen 12, 32, 53-112, 382, 383
London City Airport 102
London County Council 66, 80
London Docklands Development Corporation (lddc) 93, 98, 100, 106
London Docklands Strategic Plan 88, 90
London Docks 70
London Planning Advisory Committee (lpac) 98
Los Angeles/Long Beach 57
Lower East Side 203, 204, 217
Lower Manhattan Expressway 225, 226
Lower Manhattan Plan 237, 238
Lubbers, R. 41
Lynch, Kevin 266, 267, 274

Maasboulevard 320, 321, 325, 328, 368, 377
Maaskant, H.A. 309
Maastunnel 313, 322
Maastunneltraverse 313, 316, 377, 389
Maasvlakte 58, 366
MacDonald, Thomas 205, 206, 229
Macià, Frances 141
Macià, plan 140, 142, 143
Madrid 117
Mainports 24, 336
Mandele, K.P. van der 352
Manhattan 58
Marseille 32, 57
Martin, Leslie 150
Masterplan 105, 106
Masterplan Wereldhaven 371
Mayhew, H. 72
MBM (Martorell, Bohigas, MacKay en Puigdomènech) 165
McCully, Marilyn 132
Mediterrane baai-havensteden 53
Mees, M. 308
Megalopolis 43
Mentink, H. 331
Merrick, George 231
Metropoolvorming 41
Miami 229, 230
Miami Beach 229, 231, 233
Midden- en kleinbedrijf 48
Mitchell, William J. 44
Mobiliteitstoename 21
Modernisme 14, 62
Molas, Isidre 132
Moll d'Espanya 134, 154-156, 158, 178, 180, 389
Mondialisering 21
Montjuich 127, 128, 134, 139, 176
Moses, Robert 81, 212-229, 232-234, 239, 241, 259, 273, 385, 390
Moule, Elizabeth 276
Mudchute 95, 99, 108, 110
Mullerpier 336, 353
Mumford, Lewis 202, 207, 209, 228, 233
Muratori, Saverio 149, 150

Napels 57
Napoleon 70, 71
Nash, John 73, 75, 111
Nederland 36
NedLloyd 332
Netwerken 21
Netwerkstad 23
New Deal 37, 205, 207, 208, 212, 213
New Left 89, 92
New Orleans 31
New Towns 67, 80, 81, 89, 99
New York 12, 31, 48, 53-62, 181-280, 385, 386, 389
New York City 54
Nieuwe Waterweg 296
Nieuwe Werk 300, 306
Noord-Amerika 36
Noord-Amerikaanse havensteden 53
Noord-Europese rivierendelta 53
Nouvel, Jean 353, 366
Nycolaas, Jacques 341

Olmsted, Frederick Law 198-202, 212, 216, 217, 233, 236, 241, 273, 385, 390
Olsen, Donald J. 73
Olympia & York 106, 109, 257, 258
Onthaaste stad 51
Onthechting 30
Oorthuys, Cas 326, 327
Oosterman, Jan 28
Openbaar domein 37, 49
Openbaarheid 28, 29
Openbare ruimte 28, 46
Oude Haven 305, 309, 325, 328, 331-333, 340, 368
Oude Plantage 294

Paist, Phineas 231
Palladio, Andrea 116
Palmboom, Frits 344, 345
Parc de la Ciutadella 139, 143
Parijs 28, 33, 72, 75
Parijse boulevards 29
Park, Het 300, 328, 343
Parklane 343, 353
Parkways 39, 81, 196, 198, 212, 213, 228, 313, 320, 372, 377
'Parochiale' domein 36

Passeig de Colom 134, 139, 142, 154-156, 158, 162, 178
Passeig de Gràcia 131, 137, 138
Passeig de la Muralla de Mar 128, 131
Passeig Marítim 168
Paz, Octavio 19
Pelli, Cesar 106, 107
Peperklip 341
Philadelphia 38, 39, 189, 192, 193
Piazza Caricamento 25
Piazza San Marco 25
Pincoffs, L. 301, 302
Pla de Palau 133, 134, 139, 156
Plaça de Catalunya 138
Plan 2000+ 328, 338
Plan for New York City 237, 260
Plan General Metropolitan (PGM) 145-148, 152
Planning, functionele 14
Plater-Zyberk, Elizabeth 276, 277
Plaza San Marco 120
Poble Nou 143, 165, 168, 169, 172, 179
Polderstad 291
Poleggi, Ennio 121
Polyzoides, Stefanos 276
Pombal, markies van 117
Port Autonom 134, 154, 155, 159-161
Port of London Authority 85, 88
Port Vell 154, 155, 159, 160, 171, 178
Portman, John 245, 253, 273
Postmodern 18, 180
Pre-moderne tijd 62
Prins Hendrikkade 288
Privaat domein 35, 37, 50
Private sector 49
Privatisering 50
Privé-sfeer, burgerlijke 29
Projet urbain 17
Public-private-partnership 75
Publiek domein 35, 36, 50
Publieke sector 49

Quaroni, Ludovico 149, 150
Quincy Market 267, 275
Quist, W. 332

Raban, Jonathan 18, 184
Ramblas 124, 125, 128, 131, 137, 139
Randstad 360, 361, 364
Rasmussen, Steen Eiler 67, 80, 84
Ravesteyn, L.J.C.J. van 309
Reagan, R. 40
Regent Street 73, 75, 76, 110
Regent's Park 73
Regio 54
'Regio' Rotterdam-Rijnmond 54
Regional Plan Association 54, 270, 272
Regional Planning Association of America (RPAA) 206-208
Ribera, La 124, 125, 129
Ribera, plan 143-146, 168
Riis, J. 203
Rijnhaven 305, 310, 322, 362, 366
Rijnmond 360, 367
Rio de Janeiro 32
Riva degli Schiavioni 25
Riverside 200
Riverside Drive 199, 200, 215
Riverside Park 199-201, 213, 216, 217
Rockefeller Center 224, 225, 228, 236
Rockefeller, David 237
Rockefeller, Nelson 237
Roosevelt, Franklin D. 37, 207-209, 213, 225
Rose, W.N. 293, 299-304, 306, 307, 317, 340, 348, 376, 385, 390
Rossi, Aldo 340, 344, 345, 354
Rotterdam 12, 16, 32, 38, 48, 53-62, 281-378, 385, 386, 390
Rotterdam Morgen 337, 340
Rotterdamsche Gemeenschap, De 318
Rotterdamse Kunststichting (RKS) 340
Rouse Company 260, 261, 264-268
Rouse, James 260-262, 264, 265, 268, 273
Rowe, Colin 256
Royal Docks 83, 85

San Francisco 192, 241, 244, 245, 248-252, 280
San Marco-plein 116
Schaalvergroting 42
Schaalverkleining 44
Schiedamsedijk 322, 325, 340
Scott Brown, Denise 239, 240, 243, 273
Seaside 277
Seattle 241, 248, 249, 252, 254, 255, 280
Sennett, Richard 29
Signac, Paul 326
Slauerhoff, J. 35
Smithson, A. en P. 38
Sociaal domein 35, 36, 49, 173
Sociaal-democratie 37
Sociaal-democratische consensus 37
Socialisatie 35
Socialiseringspolitiek 37
Solà-Morales, Manuel de 142-145, 149-151, 154, 155, 158, 160, 165
Somerset House 67, 75, 121
Sorkin, Michael 50, 388
South Street 193, 194
South Street Seaport 257, 260, 268, 269, 271, 272, 277, 279, 383
Squares 67, 76
Staay, Adriaan van der 19
'Stad' 54
Stad, functionele 23
Stadsboulevard 361, 362, 364, 378, 389
Stadsontwerp 17, 341, 344
Stadsplan Rotterdam 357, 360
Stadsvormonderzoek 341
Stapelplaatshaven 23
Stedebouw, functionalistische 17
Stedebouwkunde 14, 40
Stedebouwkundige arrangementen 381-392
Stedelijke herstructurering 41
Stedelijkheid 43, 44
Stevin, Simon 284, 285
Structuur 40
Structuurnota 1972 328, 329
Structuurplan Rotterdam Binnen de Ruit 334

Tak, C.B. van der 308
Talese, Gay 227
Tanger 33-35
Tarasso, Olga 161, 164-166
Technologisering 42, 49
Telecommunicatie 23
Terraces 67, 76
Thatcher, Margaret 40, 93
Thompson, Benjamin 264
Thorbecke, Johan Rudolf 296
Tibidabo 176
Tilbury 56, 88
Times Square 196
Topos 60-62
Traa, C. van 318-321, 323, 327, 340, 344
Transitohaven(stad) 21, 23, 296, 309
Transporttechnologieën 13
Trias, Antoni Rovira i 135, 136
Triborough Bridge 221
Trump, Donald 260
Tugwell, Rexford 208, 209, 225, 233

Ungers, Oswald Mathias 340
Unwin, Raymond 66, 68, 80, 81
Urban design 17, 239
Urban Project 253-256
Urban realm 43
Urban renaissance 13
Uyl, J. den 40

Vaandrager, C.B. 326, 349
Vaux, Calvert 198-200
Veerhaven 300
Venetië 25, 27, 115, 116, 119, 120, 123, 149
'Venster op de rivier' 321-323, 327, 377
Venturi, Robert 239-243, 256, 258, 273, 277
Verboom, Prosper 129
Vereftelingisering 45
Verlichtingsdenken 20
Versnelde stad 51
Verzuiling 36
Vestingwerken 25
Via Laietana 139
Victoria Embankment 75, 76, 110
Virtuele realiteit 43
Vlissingen 26, 285
Vlugt, L.C. van der 309
Volendammisering 45
Voorden, Frits van 348
Vriend, J.J. 321
Vroeg-moderne tijd 62

Wagner, Robert F. jr. 272
Walker, Derek 340
Warner, Sam Bass jr. 203
Washington Square 195
Waterfront 13, 14, 189, 288
Waterkering 283, 285, 288, 289, 291, 318, 320
Waterstad 291-293, 324, 325, 336, 337, 342, 356
Webber, Melvin 43, 44, 233
Weeber, Carel 341
Wentholt, R. 328, 330
West End 67, 73, 75-77, 110, 384
West India Docks 65, 70, 82, 99, 103, 105
West Side Highway 224, 234, 238, 239, 241, 280

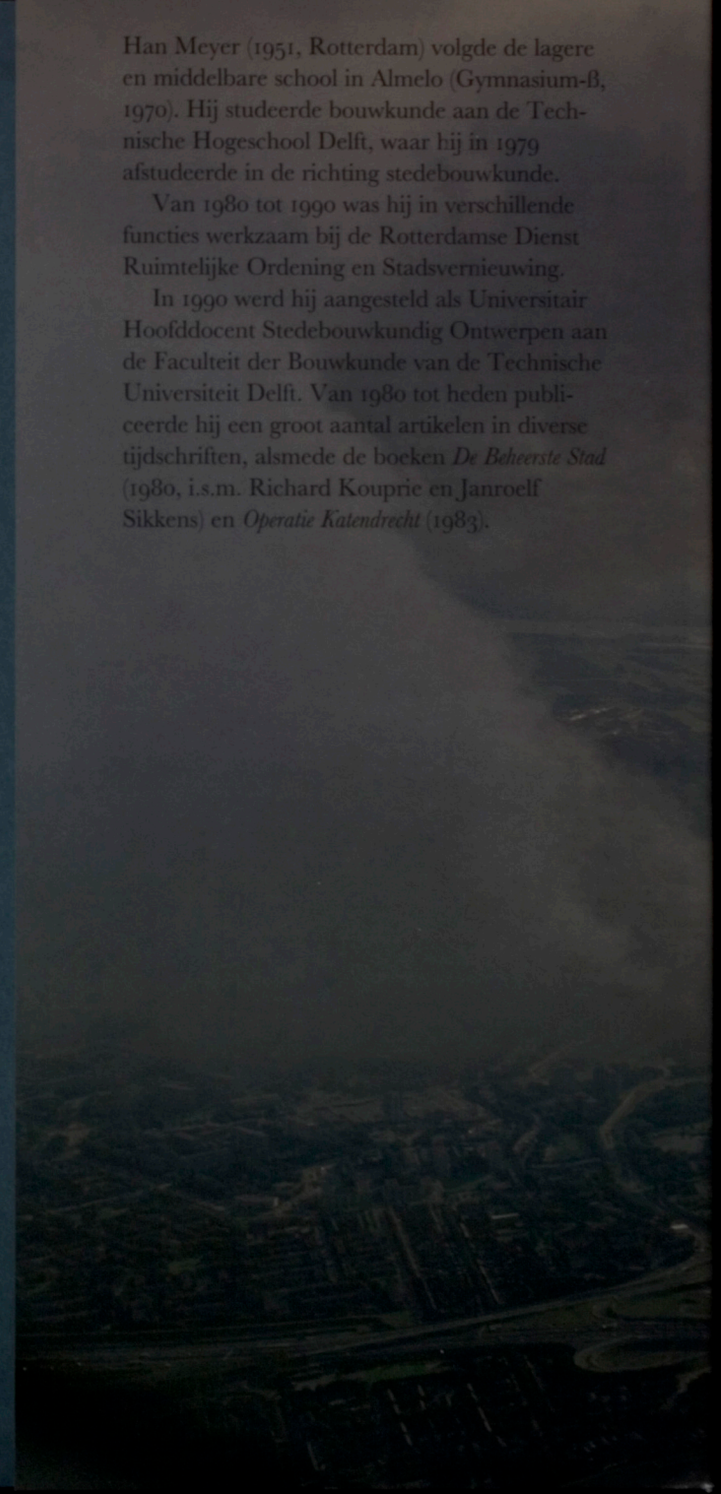
Westerhaven 300
Westerkade 300, 306, 377
Westersingel 299, 300, 313, 323, 368, 377
Westway 241, 258, 389
Westway Park 240-243, 246, 247, 273, 277
Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid 51, 52
White, Lucia 184
White, Morton 184
Wijers Stichting, Eo 366, 371
Wilhelminahof 350, 365, 369, 370
Wilhelminapier 308, 322, 345, 348, 356, 360, 368-370
Willemsbrug 305, 308, 329, 332
Wils, J. 317
Winkler Prins 20
Witteveen, W.G. 313, 314, 317-319, 322, 328, 337, 340, 377
Wright, Frank Lloyd 184, 209

Zocher, J.D. en L.P. 299
Zona Franca 142, 147

Han Meyer (1951, Rotterdam) volgde de lagere en middelbare school in Almelo (Gymnasium-ß, 1970). Hij studeerde bouwkunde aan de Technische Hogeschool Delft, waar hij in 1979 afstudeerde in de richting stedebouwkunde.

Van 1980 tot 1990 was hij in verschillende functies werkzaam bij de Rotterdamse Dienst Ruimtelijke Ordening en Stadsvernieuwing.

In 1990 werd hij aangesteld als Universitair Hoofddocent Stedebouwkundig Ontwerpen aan de Faculteit der Bouwkunde van de Technische Universiteit Delft. Van 1980 tot heden publiceerde hij een groot aantal artikelen in diverse tijdschriften, alsmede de boeken *De Beheerste Stad* (1980, i.s.m. Richard Kouprie en Janroelf Sikkens) en *Operatie Katendrecht* (1983).



Is het nog mogelijk stedelijke openbare ruimten te ontwerpen die op meerdere schaalniveau's tegelijk van betekenis zijn, zowel op het niveau van grootschalige infrastructuur als op het niveau van het lokale stedelijk weefsel?

Dat is de vraag waar het in dit boek om gaat.

De Stad en de Haven betreft een onderzoek naar de stedebouwkundige ontwerp- en planvormingspraktijk in vier havensteden (Londen, Barcelona, New York en Rotterdam) gedurende de 19e en 20e eeuw.

Han Meyer analyseert het vermogen en de condities van de stedebouwkunde om openbare ruimten te ontwerpen die een rol als intermediair vervullen tussen netwerken van uiteenlopend schaalniveau.

Havensteden vormen een dankbare kapstok om het onderzoek naar het vermogen *intermediare* ruimten te ontwerpen, aan op te hangen. Alle vier onderzochte havensteden hebben oude havengebieden die opnieuw ingericht worden. Deze oude havengebieden kunnen beschouwd worden als een belangrijk laboratorium van nieuwe experimenten met het vormgeven van de koppeling tussen grootschalige infrastructuur en stedelijk weefsel. Het belang van deze experimenten strekt verder dan alleen de havengebieden zelf.

Uitgeverij Jan van Arkel

ISBN 90 6224 380 0

9 789062 243808

