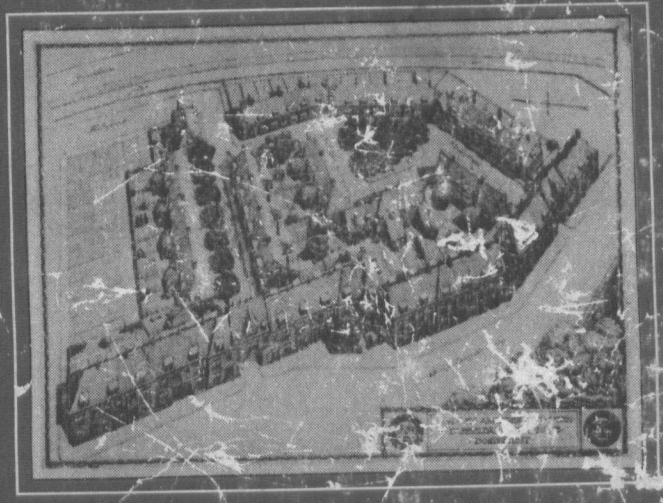
HET IDEE VAN DE HOLLANDSE STAD

Stedebouw in Nederland 1900-1930
met de internationale voorgeschiedenis

Egbert J. Hoogenberk



Delftse Universitaire Pers

BIBLIOTHEEK TU Delft
P 1616 5522
C 461958

HET IDEE VAN DE HOLLANDSE STAD

Stedebouw in Nederland 1900-1930
met de internationale voorgeschiedenis

PROEFSCHRIFT ter verkrijging van
de graad van doctor in de
technische wetenschappen
aan de Technische Hogeschool Delft,
op gezag van de rector magnificus
Prof. dr. ir. F.J. Kievits,
voor een commissie aangewezen
door het college van dekanen
te verdedigen op
donderdag 5 juni 1980
te 16.00 uur door
EGBERT JAN HOOGENBERK
bouwkundig ingenieur
geboren te Laren (N.H.)

80
004965
BOELENSTR. 101

Delftse Universitaire Pers/1980

Dit proefschrift is goedgekeurd door de promotor
prof. ir. N.L. Prak

'Gemeentelijke diensten dienen steeds voor ogen te houden, dat de kunst der architecten-stedebouwers een zeer geestelijke en verfijnde is, die zeer licht, ja door een enkel besluit soms onherstelbaar bedorven wordt'.

J.E. v.d. Pek bij zijn uitbreidingsplan voor Dordrecht van 1917.

'. . . de stedebouwer bestudeere vóór alles de Nederlandse steden en hare wordings-geschiedenis, want de stad, waarvoor hij werkt, moet zijn en blijven eene *Nederlandsche stad*'.

J.P. Fockema Andreae in 'De Hedendaagsche Stedenbouw', 1912.

'Men bedenke wel dat het wonen zonder bevrediging dus zonder de poëzie van straat en buurt, een grooter gevaar zal blijken voor de harmonieuse ontwikkeling der gemeenschap, dan een wellicht tijdelijk gedeséquilibreerd financiewezen, dat in elk geval eerder herstelbaar zal blijken dan de voorgoed bedorven steden'.

J. Kromhout, 1921, in 'Stads- en dorps-uitbreidingen'.

'We moeten ze het mooie geven, ze moeten er aan wennen en dan zal je zien hoe na korten tijd allen medewerken ons park, plantsoen en eigen tuintje in orde te houden'.

Wethouder Heycoop van Rotterdam in 1920.

'Maar geef ons in elk geval een *stad*: breng ruimte in de stad, maak rhythme van massa en ruimte, maak de blinde stad ziende, breng weer organisme in den verwaarloosden vorm; en vertrouw dan op u zelf in de toekomst; met den vorm is er haast, maar voor de uitvoering is tijd . . .'

J.M. Granpré Molière over 'Groot-Amsterdam', 1926

'De orde van de stad zal een *schoone* orde moeten zijn; het scheppen van den vorm eischt de begenadigde hand van den kunstenaar. De opbouw van een stad is niet een logisch werk, het is scheppend van aard; het vereischt de "scheppende verbeelding". . . '

D. Hudig in een toelichting op plan Amsterdam-West van Witteveen, 1926.

'Werkelijke stedebouwers zijn zeldzaam; zij moeten begaafd zijn met een buitengewoon sterk ontwikkeld synthetisch vermogen om de veelheid van vaak tegenstrijdige gegevens en eischen, die de stedelijke gemeenschap stelt, op te heffen tot een gave eenheid van logische en harmonische structuur. De stedebouwer is ook geen architect, dat wil zeggen geen gewoon architect, maar toch is hij een figuur, die in de allereerste plaats *architectonisch* besef moet bezitten, en dat van een *hooge orde*'.

D. Hudig in 'De Woningwet 1902–1929', pagina 255.

Zonder Niels Prak, Harkness Fellowships, Roger Trancik, Stanford Anderson, Don Grinberg, Hannie, Delfts Hogeschoolfonds, Nancy Stieber, Lydie, Jan en Paul, en tenslotte en vooral Aimée zou dit boek niet zo geworden, of er helemaal niet gekomen zijn. Hoe moet ik iedereen bedanken? Met dit boek!

Wat de illustraties *betreft: er is gepoogd zoveel mogelijk materiaal te benutten uit de tijd zelf, uit tijdschriften, archieven, boeken etcetera. Dit heeft weliswaar geleid tot een minder perfekte techniek, maar in ieder geval zijn de beelden van de buurten van een soort oorspronkelijkheid, die met foto's van nu niet meer te benaderen valt: geparkeerde auto's, asfalt-banen, gemoderniseerde raamkozijnen enzovoort troubleren het beeld. Het verhaal moest prevaleren boven de techniek. Alle luchtfoto's zijn van KLM Aerocarto.*

druk: NKB OFFSET BV – BLEISWIJK

INHOUD

Inleiding: Historische parallellen 1

I Historische achtergrond: Hoogtij en verval 3
– de lage landen door de mens gemaakt 3
– het landschap: een organisatie 3
– hartslag van de republiek en de steden: handel 5
– het idee van de Nederlandse stad: hoofdkaraktertrekken 5
– verval van de republiek en haar steden 8
– oplevende economie, verder verslechterende woonomstandigheden 1815–1870 9
– stdebouw in Arnhem eerste helft 19e eeuw 9
– de periode 1870–1900 10

II Sociaal ontwaken: voorbode, oorsprong en werking van de Woningwet 1901 17
– incidentele, concrete uitingen van verbetering 17
– industriële woningbouw 18
– filantropische woningbouw 18
– woningbouw door arbeiders zelf 19
– een te vroege verbeteringspoging: het KIVI-rapport 1855 19
– twee rapporten die de woningwet deden ontstaan 22
– sociale actie op nationaal niveau 23
– woningwet 1901 24
– aanvankelijke problemen met de Woningwet 25
– ernstige, onvoorziene problemen met de wet 26

III Aesthetisch ontwaken: het zoeken naar een oorspronkelijke én eigentijdse Hollandse schoonheid 29
– het touristische 'sightseeën' en de artistieke waarneming van het landschap 29
– de architectonisch-esthetische waarneming 31
– het zoeken naar een eigentijdse en toch traditioneel Hollandse stijl 33
– goede uitzonderingen maken nog geen goed geheel 35
– hoe is de nieuwe esthetiek op grote schaal te bereiken? 37
– het beschermen van bestaande schoonheid 37
– het reguleren van nieuwe schoonheid (en voorkomen van lelijkheid): schoonheidscommisies 41
– het voorbeeld van Amsterdam 41
– praktijk en problemen bij de schoonheidscommissies 43
– schoonheidsbegrip 43

IV Van stratenplan tot stedebouw: de ontwikkeling van verschillende stedebouwkundige visies 1870–1920 in de westerse wereld 47
– de civiel-technische visie 47
– de esthetische visie 57
– de sociale visie 74
– de harmonische visie 80
– de concepten 84

– het idee van de middeleeuwse stad 84
– het idee van de klassiek-koloniale stad 84
– het barokke Stads-Idee 85
– het idee van de Ideale stad 85
– het idee van de Hollandse stad 85

V Naar een ethisch-esthetische synthese: het toewerken naar een harmoniemodel van waaruit de (groeiende) complexiteit van de stedebouw op te lossen blijft 89
– Berlage 89
– het eerste ruiken aan stedebouw: romantisch gemodder 91
– naar nieuwe rechtlijnigheid en monumentalisme 94
– Berlage's plan voor Den Haag (1909) 96
– buitenlandse stimulans tot monumentalisme 100
– Otto Wagner 100
– Walter Curt Behrendt 101
– naar een esthetische synthese 104
– het woningtekort als stimulans tot groots opgevatte stedebouw 112
– de samenvatting van Kromhout 113
– de schoonheidscommissies: een noodzakelijke schakel 114
– de Hollandse visie van de Tuinstad: nogal strak-stedelijk 116
– de ethiek van Granpré Molière's stedebouw 123
– Witteveen, de laatste vóór-funktionalistische stedebouwer 129
– het uitbreidingsplan voor het land van Hoboken 130
– andere plannen van Witteveen: Rotterdam-Zuid . . . 135
– . . . en Blijdorp 141

VI Groeiende complexiteit en het hardnekkig geloof in de 'schoone orde' 145
– de Hofplein-affaire 146
– de ontwikkeling van de stedebouwkundige deelproblemen vanaf 1900 152
– onzinnige esthetica 166
– Hudig, de intellektuele spil van de stedebouw 1915–1930 167
– het plan Hudig-Witteveen als alternatief voor het schema-plan 'Groot-Amsterdam' 169
– toch weer: de 'schoone orde' 171

VII Verdere illustraties en overzichten 177
– geïllustreerd, globaal overzicht van uitbreidingsplannen en gerealiseerde wijken van de vier grote steden, 1900–1930 177
– idem, van 24 andere plaatsen 195
– idem, ongeïllustreerd, van 36 overige plaatsen 225
– ingrediënten van de stedebouw 1900–1930: analyse in hoofdprincipes van de fysionomie der wijken en buurten 231

Noten 235

INLEIDING

Rond de eeuwwisseling gruwde men van de jongste stadsuitbreidingen, producten van exploitatiegeest en fantasieloosheid, vrijelijk toegelaten door de 'makkelijke' overheden van de laatste decennia van de 19e eeuw.
Aan het begin van de zeventiger jaren van de 20e eeuw begon men te gruwen van de na-oorlogse stadsuitbreidingen en stadsreconstructies, die gekenschetst worden door massageest, efficiency en liefdeloosheid, toegelaten bij de gratie van haastige wederopbouw, woningnood en het stedelijk verval.
Bij het totstandkomen van de woningwet in 1901 ontstond de behoefte, ná de algemene erkenning van de crisis-kwaliteit der stadswijken, om alles beter te doen, om weer mooie wijken en buurten te maken waarin haar bewoners gelukkig zouden zijn en gezond, en een geheel zou ontstaan van een esthetische kwaliteit, die zou kunnen meten met de schoonheid van de oude Hollandse steden.
Bij het besef dat wijken als Alexanderpolder, Ommoord, Osdorp etcetera, en de zovele laagbouw-odes op de monotonie en eengezinshuizenzeeën, en tenslotte de stadsreconstructies als Hoog-Catharijne het tóch niet 'zijn', tracht men gehaast, in de zeventiger jaren, de schade goed te maken en in allerijl wijken van nostalgische gezelligheid en bijna anarchistische variëteit te scheppen, al direkt bij de bouw: de nieuwe truttigheid is geboren, een bétere benadering dan die waarop het de reaktie is, maar een werkelijk goede? . . .
De stedebouwkundige worsteling in de periode 1900–1930 was óók een zware en langdurige. De auteur van dit boek meent dat de moderne stedebouwer en alle anderen die te maken hebben met stedebouw, woningbouw, stadsvernieuwing etcetera, veel kunnen hebben aan kennis daarvan. In dit boek zijn markante ontwikkelingen en visies uit die tijd bijeengebracht, er is getracht een soort 'verhaal' van te maken met de voorgeschiedenis in eigen land en daarbuiten, voorzover hier van betekenis, erbij. Hoe dat is gebeurd, laat de inhoudsopgave in grote trekken zien. Het is niet een kórt verhaal geworden, maar stedebouw is dan ook een bijzonder complexe materie, nu, alweer tegen het eind van de 20e eeuw, maar ook al aan het begin daarvan, en er is niet gepoogd de kwestie eenvoudiger voor te stellen dan zoals zij uit de studie naar voren gekomen is.
De auteur hoopt dat dit boek zal bijdragen aan het ontstaan van goede en fraaie buurten, en draagt zijn werk op aan de toekomstige bewoners hiervan, die dan mogelijk weer gaan beseffen dat Nederland een heel mooi land kan zijn, ook waar het 'nieuw bebouwd' is – met een schoonheid, weer passend in de stadsbouwtraditie van de Hollanders, zo oud als zij 'steden' bouwen op het waterige land: strak en overzichtelijk, van heldere lijnen, maar met gevoel en schilderachtigheid in het detail.
Een wetenschappelijk werkstuk is niet de plaats om persoonlijke ideeën te verwoorden; maar in de keuze van het onderwerp en vooral: in de interpretatie daarvan, schuilt, onherroepelijk, veel van de persoonlijkheid van de auteur. Objectieve geschiedschrijving bestaat niet, volgens de geschiedtheoreticus Faber.[1] En het is inderdaad de in dit boek uitgewerkte keuze, en vooral daar weer van: de gekozen citaten, voorbeelden, toelichtingen, visies, die de auteur niet alleen als typerend voor de gekozen periode beschouwt, doch juist ook als van betekenis voor de toekomst van de Nederlandse stedebouw. En dan geldt toch weer dat beroemde adagium van P.J.H. Cuypers:
'Studeer op het oude,
opdat gij het onthoude,
om krachten te winnen,
om het nieuwe te ontginnen.'
De bedoeling van dit boek moge genoegzaam blijken uit het volgende citaat, vrij naar Berlage: 'Moge de 21 eeuw niet getuigen, dat de 2e helft van de 20e eeuw op stedebouw-gebied niets artistieks wist voort te brengen . . .[2]

Voorstonden, October 1979.

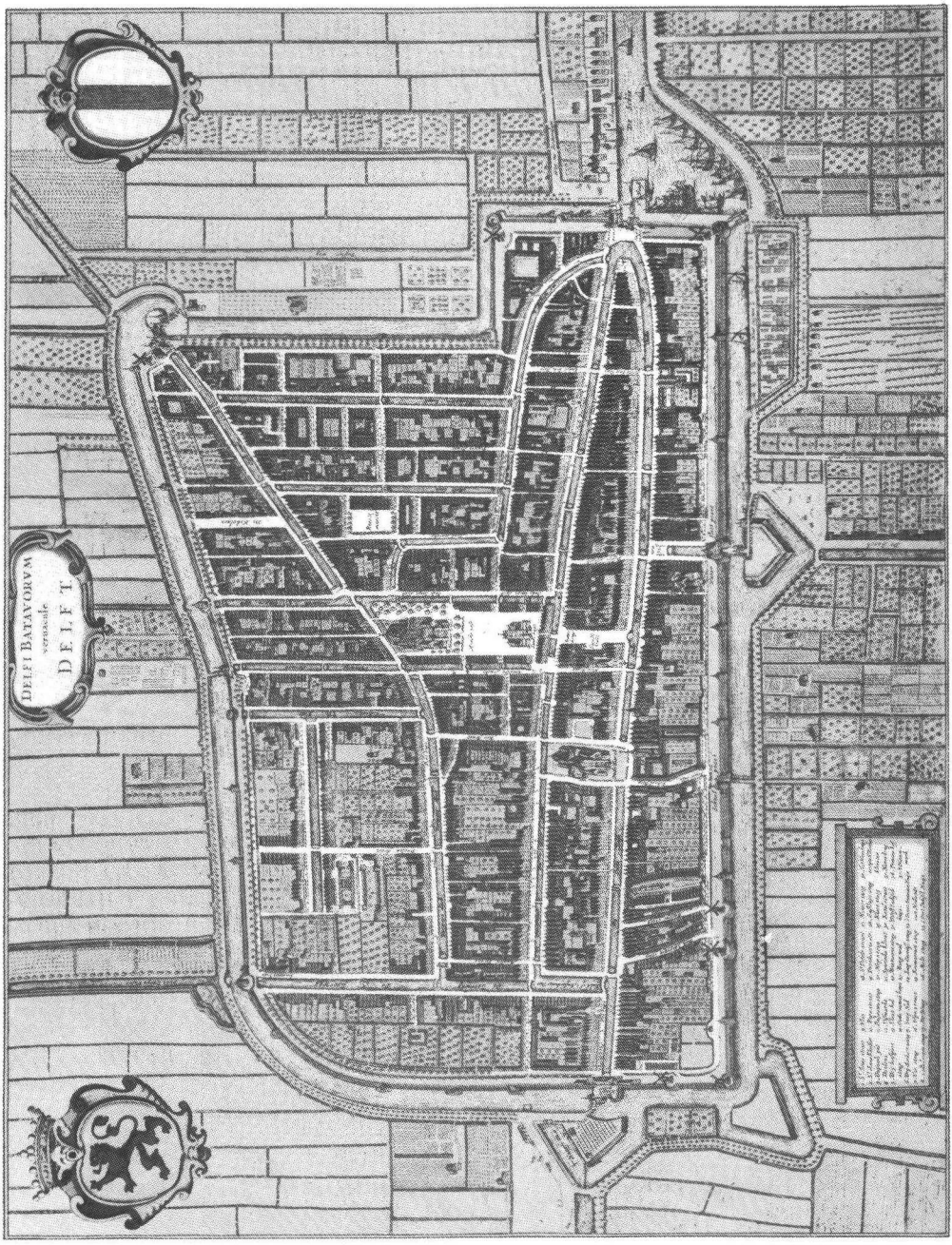
I. HISTORISCHE ACHTERGROND: HOOGTIJ EN VERVAL

De lage landen door de mens gemaakt

Hoe precies de lage landen door haar vroege bewoners uit het water werden getoverd, is zeker een interessant verhaal. Auteurs als Lambert en Burke[1] hebben in ruime mate dit onderwerp belicht. Hoe het eerste dijkensysteem al rond 1000 was gekompleteerd; hoe de windmolens rond 1100 begonnen te draaien, niet alleen voor koren maar juist om de polders leeg te pompen; hoe al in het vroegste begin kanalen gegraven werden om het overtollige water af te voeren; het is een stuk geschiedenis dat ons moderne mensen, heel wat gewend, toch nog steeds verbaast; het was ook zeker ongewoon in die dagen:
'Few countries exist where the hand of man has exerted a greater formative influence in the shaping of the landscape'.[2]
Het land werd letterlijk aan de zee onttrokken, er van gewonnen.
'Inpolderen' zoals dit landaanwinnen in Holland is gaan heten, beleefde zijn hoogtijdagen in de vroege 17e eeuw, toen Leeghwater en Dirck van Oss een hele serie grote polders creëerden met een totaaloppervlak van ± 20.000 Ha tussen 1607 en 1625.[3]

Het landschap: een organisatie

Essentieel voor ons uit dit verhaal is het besef, hoe sterk het organisatievermogen in dié dagen ontwikkeld was, om met de primitieve middelen het vruchtbare land voorgoed tegen de zee te beschermen. Het lukte ook niet altijd, een ramp was de beruchte Elizabeth's vloed (1421), en zo vele andere. Maar telkens gaf een dergelijke ramp een impuls tot betere organisatie, tot verhoging en verbetering van de dijken; tot nieuwe uitvindingen op waterhuishoudelijk terrein. Is vechten tegen een kracht die de mens met ondergang bedreigt niet de grootste generator van 'kultuur', volgens Toynbee?[4] Of zoals Gottfried Semper, de 19 eeuwse architekt, leermeester van Berlage, dat zelfs voor de kunst zag: 'Kunst kennt nur einen Herrn: Bedürfnis'.
In weinig landen is die fysieke strijd, die noodzaak, om gezamenlijk een systeem van bescherming op te zetten zo voelbaar geweest als in Holland in die dagen; de hoofdgedachte die bij veel auteurs over de nederlandse geschiedenis naar voren komt (Blok, Lambert, Motley, Van Dillen) is dan ook dat in deze strijd, deze noodzakelijkerwijs gezamenlijke strijd, de oorzaak te vinden is van de bijzondere geschiedenis van Holland; van de 'praktische demokratie' die hier ontstond; van het patroon: we laten elkaar vrij maar weten dat we elkaar nodig hebben; of zoals Barnouw het zegt: 'The Dutch learned by bitter experience that their strength lay in co-operation'.[5] Deze strijd tegen het water is ook weer de oorzaak van de behoefte om 'alles netjes in orde te hebben' (zoals dat immers ook moet met dijken, anders spoel je weg) en tenslotte van, ruw gesteld, de grondthema's van dit boek, van de hoofdtrekken van de Nederlandse Stedebouw: ordelijkheid, 'goed georganiseerdheid', en daarin zegevierend, ook een oog voor schoonheid.
Het is de praktische geest, in de *waterschappen* de toon aangevende, die doorzette in de organisatie van de republiek en tenslotte bepalend werd voor de opbouw van het landschap en de steden. Het is de praktische geest van de schippers en scheepsbouwers (een schip moet goed in orde zijn, anders gaat het ten onder), die bepalend werd voor de konstruktie van de stadswoonhuizen die er volgens Rasmussen uitzagen 'as well kept ships'.[6]
Er waren in Nederland weinig feodale Heren, die de 'wereld' naar hun hand zetten; behalve enigszins in Gelderland was de Nederlandse samenleving een burgersamenleving, geleid door een grote groep patriciërs die zelf en gezamenlijk hun rijkdom hadden opgebouwd. De vroege geschiedenis van Nederland is dan ook een stedengeschiedenis, niet een van nederzettingen rond kastelen. Handel is de grote kracht van de vroege republiek; door handel is het merendeel der steden ontstaan en groot geworden.[7]



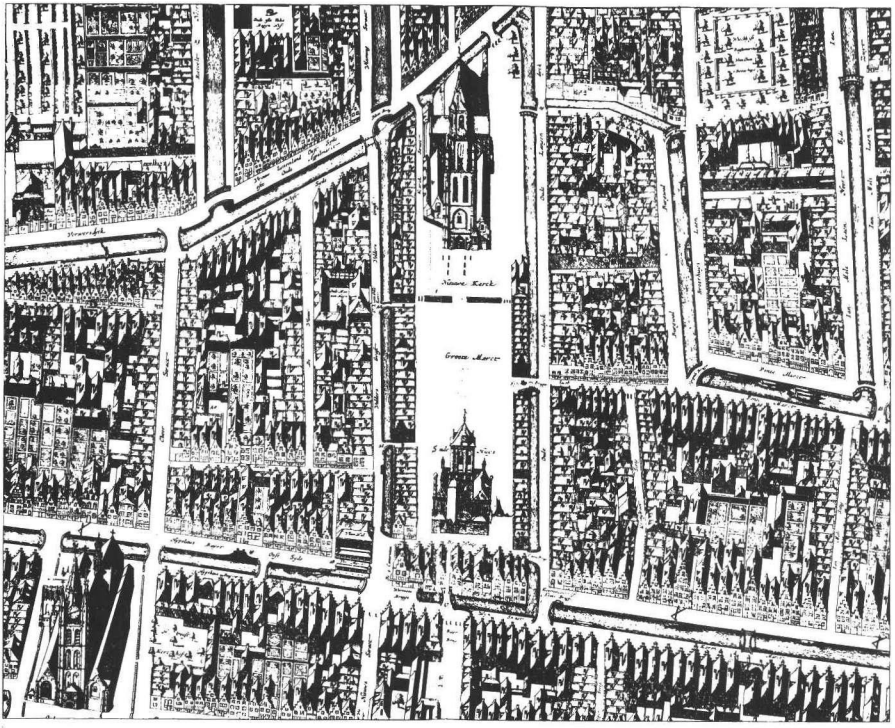
Plattegrond van Delft uit de stedenatlas van Johannes Blaeu. Duidelijk is te zien hoe de struktuur van het landschap doorloopt in de verkaveling van de stad.
Ook opvallend is de grote hoeveelheid open ruimte en moestuinen binnen de wallen: in tijden van nood kon men zich ook in de stad nog van voedsel voorzien, en het verschafte ruimte en frisse lucht.

Hartslag van de Republiek en de steden: handel

Zoals steeds tegen het water, maakte nu, aan het eind van de 16e eeuw, de Hollander zich óók hard tegen de Spaanse onderdrukker; bij de Unie van Utrecht in 1579 werd de *republiek* een feit, werd de behoefte aan onafhankelijkheid een drijfveer en de strijd daarvoor een noodzaak. Bij het begin van de Republiek begint ook de geschiedenis van de lage landen als Staat, als grootscheepse handelsorganisatie. Gemotiveerd door deze handel, geprikkeld bijna door de Spaanse bemoeienissen, trokken de Nederlandse zeevaarders er op uit, en voeren de ganse wereld af.
In het werkverband van de Verenigde Oost-Indische Compagnie (gesticht 20 maart 1602[8]) werd het rijke verre oosten geëxploreerd. Kolonialisme was aanvankelijk niet het motief, de behoefte aan handelswaar gaf het zoeken naar steeds weer nieuwe bronnen in. Later kwam daarbij Zuid en Noord-Amerika. Vele handelsnederzettingen werden zo gesticht:
Batavia (1619), Nieuw Amsterdam (1625), Mauritsstad (Brazilië), Willemstad (Curaçao), Kaapstad.[9]
In het thuisland werden Amsterdam en Rotterdam de voornaamste stapelmarkten; tussen 1600 en 1650, na de val van Antwerpen in 1585, was Amsterdam gemakkelijk de grootste stapelmarkt van Europa. Ook de lakenindustrie en andere 'kostbare' nijverheid bloeide, in de vaart van de gehele ontwikkeling, enorm op.[10]
De gigantische rijkdommen die werden bijeengegaard en voor een deel gemeenschappelijk beheerd werden door de 'Heren 17', deden de naam 'Gouden Eeuw' ontstaan voor de 17e, overigens een rijkdom waarop nog geteerd is tot in de 18e, zelfs wel 19e eeuw. In die 17e eeuw werden de aanvankelijk schamele, kleine steden, voornamelijk bestaande uit houten huizen, tot de grote bakstenen steden zoals we die nu nog kennen.
Amsterdam, Haarlem, Leiden, Delft, Rotterdam, Hoorn, Enkhuizen, Deventer, Zwolle, ze groeiden alle zo sterk tussen 1585–1650; de grootste bloeitijd was rond 1650. Deze bloei concentreerde zich dan ook geheel in de steden: Holland was het eerste werkelijk geurbaniseerde land met ± 150 versterkte steden, waar ruim 30% van de bevolking leefde; vergelijkenderwijs is bekend dat dit percentage in omringende landen rond de 10% lag.[11]
Eén van de opvallende sociale kenmerken in deze steden is, dat er in het begin van de rijke periode nog geen arbeidsproletariaat is; de weinige bedrijven als bierbrouwerijen, glasblazerijen, suikerraffinaderijen zijn nog zo klein (10-12 man) dat elke werknemer nog deelt in de gemeenschappelijke welvaart; in andere takken overheerst de huisindustrie (tabak, diamant, textiel); alleen de werven van Amsterdam zijn wat groter.[11] Tijdens de periode van grote immigrantenstromen naar Nederland is er wel sprake van armoede, als de vraag naar arbeiders geringer is dan het aanbod. Van 'verelendung' is echter nog geen sprake, doordat de eerste levensbehoeften in de steden steeds volop aanwezig zijn, evenals voldoende huisvesting. De bedelaars zijn voornamelijk buitenlanders.

Het idee van de Nederlandse stad: hoofdkaraktertrekken

Wat hier vooral van belang is, zijn de hoofdtrekken van de toenmalige stedenbouw. Het zijn namelijk de steden zoals toen ontstaan, in grote mate tot op de huidige dag bewaard, die een centrale inspiratiebron geweest zijn voor de stadsuitbreidingen in 1900–1930. De schema's zoals in de 17e eeuw gehanteerd[13] zijn zo houdbaar gebleken dat zij 2 eeuwen na ontstaan nog als voorbeeld konden dienen bij nieuwe stadsuitbreidingen, na een periode van stilstand, verval en ongeordendheid in de Nederlandse stedebouw.
Wat als eerste opvalt bij beschouwing van stadsplannen van Delft, Haarlem, Leiden, Amsterdam, Rotterdam, Arnhem, Dordrecht, is de vrij sterke orthogonale regelmaat en ordelijkheid van de stadsplannen binnen de obligate verdedigingswerken. Doorgaans zijn er een aantal hoofdstraten of hoofdgrachten; er is de markt met een aantal minder belangrijke pleintjes; er is de duidelijkheid geschapen door kerktorens en de kleinere torens van de openbare gebouwen.
Het 'bouwmateriaal' van de plannen is het 'bouwblok', het min of meer rechthoekige terrein met aan de randen de stadsbebouwing, variërend in hoogte van 2 - 5 lagen en daartussen open terreinen met maten die, weliswaar sterk variërend, nooit erg smal zijn. De steden waren 'stedelijk' van aanzien, door de rijen aaneengeschakelde hoge huizen, maar niet zeer dicht van bebouwing; 40 huizen/hectare is als gemiddelde te verstaan.
Er is voorzeker verschil in allure tussen de diverse straten en grachten; denk aan het enorme verschil in Amsterdam tussen de grote grachten en de straten van de Jordaan. Toch waren in hun oorspronkelijke opzet ook die straten ruim en niet overmatig dicht bebouwd. Pas bij het 'volbouwen' van de stad in de 18e en vooral de 19e eeuw ontstonden de slum-achtige toestanden die wij tegenwoordig aantreffen. Hoewel in de 17e eeuw de bevolking toenam bij vele steden (Amsterdam, 1570 ± 30.000 inwoners, 1640 ± 140.000[14]) was er steeds voldoende daadkracht om de stad uit te breiden, dat wil zeggen om de



Een detail uit de 'Kaart Figuratief' (1675), overgenomen uit het 'Stedenbouw' boek van C.H. Peters, in 1900 verschenen.
Ook hier blijkt de logische bebouwing volgens strakke verkaveling in de stad Delft.

Gezicht op Delft, 1615, geschilderd door Vroom.
Het moet een schitterend schouwspel geweest zijn, een Gouden Eeuwse stad te zien oprijzen uit het ongerepte weide-landschap. (Bron: Opkomst en bloei van het Noord-Nederlandse stadsgezicht in de 17e eeuw).





Stadsgezicht te Enkhuizen, ongeveer in 1860 geschilderd door Cornelis Springer (1817–1891). Uit dit schilderij blijkt dat de sfeer op de straten en aan de grachten in twee eeuwen (vanaf de gouden eeuw) nog niet veel veranderd was: veel mensen, afwisselende gevels, bomen en bruggetjes.

kostbare verdedigingswerken te verplaatsen.
Qua indruk waren de steden niet monumentaal; door de lichte of sterke krommingen in de belijning van de straten, door de vriendelijke, fleurig gekleurde huizengevels, door de opneming van openbare gebouwen tussen de huizen in plaats van monumentale vrijlegging, door de over het algemeen kleine schaal van bouwmassa's en straatbreedtes, ontstond een geheel van menselijke maat en geborgenheid. De bomen speelden hun spel mee; de bruggen, de spiegelingen in het water, de talrijke boten; het moet een vrolijk tafereel geweest zijn; en met een sterke lokale vormtraditie in architektuurstijl met grote talenten als Jacob van Campen, Philip Vingboons, Hendrick de Keyzer, Lieven de Key die veel openbare en particuliere gebouwen voor hun rekening namen, een esthetisch fraai geheel.
Men moet misschien de oude Nederlandse stad zien als één groot gebouw, één grillige bakstenen opeenhoping, nog liggend in een omringend maagdelijk landschap, om te begrijpen wat een kleine (voor hedendaagse begrippen kleine) ommuurde stad voor sensatie betekende. Had het niet duidelijk wallen, met daarin poorten, de deuren van de stad? Was daarbinnen niet de bescherming, de gezelligheid, de handel, het vertier? En als men naar buiten wilde, door de poort liep, verstomde al gauw het krioelende lawaai en toefde men in heerlijk ongerept landschap. De problemen die er óók (vele) waren even terzijde, was de stad-zoals-toen één grote leefgemeenschap en elke stad een leefgemeenschap met zijn eigen gezicht.
Wat nu voor de stedebouwkundige beschouwing essentieel is:
de stadsplannen waren in hun *grondtrekken* niet monumentaal, niet getekend door een vooropge-

zet ideaalbeeld, maar praktisch, praktisch met gevoel. Bij Jansen bijvoorbeeld[15] leest men over de ontwikkeling van de grachtengordel in Amsterdam, dat deze eer is ontstaan als logisch gevolg van de (wel sterk planmatig opgezette) verdedigingsgordel, dan als monumentaal geconcipieerd stadsplan. Uitgangspunt van de stadsvorm was dus (meestal) de vanuit defensieve overwegingen en technieken uitgekiende ring van verdedigingswerken; daarbinnen werden grachten en straten zo efficiënt, praktisch en 'aardig' mogelijk uitgelegd. Het stadsbestuur behield doorgaans een vinger in de pap bij het bebouwen der afgegeven percelen, in de vorm van verordeningen voor bouwhoogte, rooilijn, materialen voor de gevel enzovoort.

Over de hier bedoelde kanten van de Nederlandse stedebouw leest men bij Burke[16]:

'Pretentious monuments had no place in Dutch cities. Ornamental fountains, obelisks, impressive equestrian statuary or triumphal arches were, and still are, quite alien to the people. The few statues of eminent citizens to be seen out of doors seem to stand with some discomfiture in not very appropriate positions. Sculptural monuments to great Dutchmen, particulary stadhouders and admirals, are mostly to be found in the principal churches of the larger cities.

Larger cities of the Netherlands display none of the examples of luxurious architectual taste as practised in sixteenth-century Italy and imported into France and Britain during the two centuries following by noblemen and gentlemen inspired by the 'Grand Tour'. They possess no symmetrical, formal squares flanked by buildings of uniform façade, no grand vistas, no great palaces or processional highways, designed to impres the majesty of a ruler upon a meekly acquiescent people; they give no example of the architectural set-piece composition. Even if the necessary space had been available for such ambitious schemes they would have been out of place in sturdily independent merchant communities. Two other reasons may be adduced for their absence: monumental planning was normally carried out by an autocratic government or by a powerful nobility which the Netherlands never really had; and the country was engaged in a long and hard war with Spain whilst these ideas of town planning were crystallizing in Northern Europe. The art of town planning has been defined as the art of creating the kind of environment needed to produce and maintain human values, which means, *inter alia*, the balancing and harmonizing of public and private needs so that one shall not be sacrified to the other. If any urban activity can be said to have approached that ideal, it was the making of Dutch towns.'

De liefde van de tijdgenoten voor hun eigen stedenschoon blijkt uit de vele gekleurde en geillustreerde kaarten die vervaardigd werden (van Deventer, Braun en Hogenberg in de 16e, Pieter Bast, Blaeu en anderen in de 17e eeuw) en uit de talrijke, vaak in behoorlijke oplagen verspreide *'stadsgezichten'*.[17]

Verval van de Republiek en haar steden

Een gouden eeuw kan niet altijd duren – verval van handel, vloot, staatshuishouding en inzet bevolking tekende zich af aan het einde van de 17e eeuw. De grote mogendheden begonnen zelf te handelen met verre landen; Holland werd als tussenhandelaar overbodig. Al bleef Amsterdam belangrijk – Hamburg en Londen gingen evenzeer meespelen.

Door de vele successie-oorlogen waren de vloot en de schatkist gedecimeerd; bij de dood van Willem III (1703) was er een economische en politieke wanorde. In schitterende bewoordingen heeft Blok, de bekende historicus van de Nederlandse geschiedenis, dit verval geschetst:[18]

'Geknakt was thans hare kracht. Hare vloot, in den laatste oorlog weinig te pas gekomen en dientengevolge verwaarloosd en verachterd, was een schaduw van wat zij eenmaal geweest was; haar leger gedecimeerd door de reusachtige verliezen op de Belgische slagvelden; hare financiën ontredderd, zoodat het staatsbankroet voor de deur stond; haar verderfelijk regeeringsstelsel na den dood van den kinderloozen Willem III nog meer dan vroeger ontaard in een schandelijk baatzuchtige oligarchie, welker deelhebbers elkander de stukken van den buit betwistten; haar handel geknakt door de zegevierende mededinging van Engeland; hare industrie met haren handel achteruitgegaan door den voortdurenden oorlogstoestand; hare volkskracht, hare energie ver-slapt door de overgroote welvaart en daarmede gepaard gaande weelde en overdaad. Het scheen een wonder, dat zij zoolang had bestaan, maar een veel grooter wonder, dat zij nog bestaan bleef.'

Op zoek naar een beter leven trokken velen uit de verpauperde steden weg, naar buiten (bevolkingsaantal daalde in vele steden[19]), met als gevolg weer lager wordende lonen ten plattelande en ook daar armoede. Pas in de jaren 1720 en volgende is er sprake van een opleving[20], maar de hoogconjunctuur van de vorige eeuw wordt nimmer meer benaderd. De voor zijn afmetingen ongekend sterke positie krijgt Nederland niet terug; pas rond 1900 wordt de economie, intern gezien, weer gezond.

Het inwonertal van Nederland is tussen 1700 en 1850 vrijwel stabiel gebleven; het schommelde

rond de 2 miljoen. Bij de steden was derhalve geen noodzaak tot uitbreiding; veel patriciërshuizen stonden zelfs leeg; hooguit 'verschoof' de bevolking enigszins binnen de wallen en werden binnenterreinen geleidelijk volgebouwd met bedrijfjes en huisjes voor minvermogenden en van mensen die in voorstadjes gewoond hadden of van af het platteland komend werk zochten in de stad.
Al met al gebeurt er in de periode 1700–1820 economisch en construktief aan het land heel weinig; de dingen blijven bij het oude en er is een grote mate van zelfgenoegzaamheid; de rijken kunnen rijk blijven leven door wat minder te sparen; de zwakken worden afhankelijker en armer. De tegenstelling tussen arm-rijk, tussen arbeiders en regenten verscherpt. Er is geen georganiseerd industrieel proletariaat, slechts verspreide werknemers in kleine verspreide bedrijfjes; er is doffe berusting.

Oplevende economie, verder verslechterende woonomstandigheden 1815–1870

Onder de regering, na de Franse overheersing, van Koning Willem I, met name nà de afscheiding van de zuidelijke Nederlanden in 1830, is er een opleving. De zee is weer vrij, de Nederlandse Handelmaatschappij wordt in 1824 opgericht, bewijs van en impuls tot nieuwe aktiviteiten; geld is al gemakkelijker bereikbaar sinds de oprichting (door Koning Willem I) in 1814 van de Nederlandse Bank. 'De handel zal alles redden, indien men denzelven laat begaan' schreef Hogendorp in 1816.[21] Langzaamaan worden buitenlandse uitvindingen op nijverheidsgebied binnengebracht, zoals van Ainsworth voor de textielindustrie.[22] Er ontstaat inderdaad hernieuwd ondernemen; zo worden, in het voetspoor van het buitenland, ook (schoorvoetend) spoorwegen aangelegd door particuliere ondernemingen en de staat (1850 lag er 176 KM spoorlijn, 1870 1419 KM). De mijnen worden ontwikkeld, kanalen gegraven (de meeste grote 'bekende' kanalen zijn uit de vorige eeuw). Na aanvankelijke afwijzing worden de moderne verkeersmiddelen en machines geaccepteerd. De industrieën blijven vooreerst klein; pas tegen het einde der eeuw worden de werkelijk grote bedrijven uit de grond gestampt.
Bij de verbeterende economie, verfijnt het sociaal inzicht van de 'heersende klasse' vooralsnog niet. De handel en industrie gaan vooruit, de werkman verpaupert. De Nederlandse arbeider, krachteloos en slecht onderlegd, leverde geringe prestaties.[23] Geen wonder dat velen naar Amerika trekken, het beloofde land. Tussen 1831–1856 zijn ruim 7600 gezinnen naar de Verenigde Staten vertrokken.[24]

Tot 1870 neemt echter deze situatie nog geen wanstaltige proporties aan, alles is nog steeds 'kleinschalig'. De arbeiders wonen in kleine huisjes op het land of in de stad, waar de oude patriciërshuizen opgedeeld worden en de ruime achterterreinen volgebouwd met vaak zelfgeknutselde woningen; de nu optredende bevolkingsaanwas leidt nog niet tot stadsuitbreiding doch tot stadsvulling. De enige stad die in de eerste helft van de 19e eeuw uitbreidt is Arnhem. Dat is te danken aan de omstandigheid, dat Arnhem door een schenking, nog door Koning Lodewijk beloofd, in het bezit kwam van zijn verdedigingswerken (1817), die normaal staatseigendom waren. Bij de meeste andere steden is pas wat gedaan met de terreinen van de oude vestingwerken na de vestingwet van 1874, die slechting van de wallen uiteindelijk mogelijk maakte. Maar Arnhem had dus een eerdere kans, en het is interessant te zien tot welke resultaten de stedebouw kwam, het enige Nederlandse stedebouwwerk van de eerste helft van de 19e eeuw.

Stedebouw in Arnhem eerste helft 19e eeuw[25]

Waarnaar keek Arnhem als voorbeeld voor de nu mogelijke uitbreiding? Naar Brussel en Düsseldorf, en andere elegante Europese steden; niet naar de eigen 17e eeuwse steden. De hoofdgedachte: brede straten en pleinen met fraaie huizen voor de welgestelden, welke tegelijk de 'achterbuurten' van de arbeiders zouden camoufleren. Alle oude wallen werden geslecht, inclusief de soms fraaie poorten; een smal plantsoen werd rondom de stad aangelegd, aanvankelijk alleen bebouwd aan de stadszijde, later ook aan de buitenzijde, waardoor een soort 'Ringstrasse' ontstond.
De huizen werden gebouwd op gemeentegrond; een gemeentelijke commissie, een schoonheidscommissie avant la lettre, stelde dan ook eisen aan de architektuur; er was ook een overkoepelende stadsarchitekt.
Door de duurte van de stratenaanleg en bouwrijp maken van de percelen werden de straten veelal erg smal, doorgaans 10-12 m, met 4 verdiepingen hoge huizen, het geheel opgezet in een voorname architektuur (Spijkerbuurt). De rijke mensen uit Indië kwamen er wonen. Voor arbeiderswoningen werd nauwelijks iets gedaan. Stedebouwkundig bleek de zwakte van de opzet pas goed, toen de komst van de spoorwegen, ongeïntegreerd in het aanvankelijke stadsplan, het oorspronkelijke ontwerp van uitbreiding geheel ontwrichtte. Zo verrees aan de landzijde, dus juist waar Arnhem dacht stelselmatig uit te breiden, rondom de oude stad, een metershoge dijk met spoorlijnen



Aan het eind van de 19e eeuw bouwden de well-to-do zich deftige woonwijken van rijenhuizen in allerlei stijlen, meestal gesitueerd langs de singels.
De wallen waren geslecht en tot parkjes veranderd, lustoorden en toch vlak bij de stad.
Dit is de Hazepaterslaan te Haarlem in 1900.
(Uit: 'Haarlem en Zuid-Kennemerland in 19e eeuwse-foto's').

waaronder door, uit bezuinigingsmotieven, slechts een enkele poort gerealiseerd werd. Arnhem was nu wederom ingebouwd. De hele gemeentelijke organisatie bleek niet in staat, deze landelijke spoorwegplanning in haar eigen voordeel te beïnvloeden. Het is alsof, bij goede wil, een oud ambacht en goed inzicht in stadsbouw verloren is gegaan.
In 1853 kwam stadsarchitekt H.J. Heuvelink met een groot uitbreidingsplan; de in die tijd welvoorziene gemeentekas maakte realisatie deze keer gemakkelijker. Ook hier was het idee: 'Arnhem een schooner gezigt te geven'. Het werden wederom 'villa-kwartieren'. Al was er dan bij dit plan enig systeem (een vrij goed gelegd stratenplan; bouwverordeningen), de gedachte erachter was a-sociaal: arbeiderswoningen werden weggemoffeld en ook scholen en andere gebouwen weggestopt in hoekjes, meestal àchter de fraaie woningen. Dit had tot gevolg dat óók in de nieuwe uitbreidingen, net als in de oude stad, de arbeiders slecht, zeer slecht gehuisvest waren.
Dit probleem gold ook in andere steden. Zo was in *Rotterdam* de gemiddelde bevolkingsdichtheid in 1840 rond de 1000 inwoners/Ha; rond 1855 waren er in enkele nieuw gebouwde wijken alweer dichtheden van 700–900 inwoners/Ha ontstaan; geen wonder dat cholera epidemieën veel slachtoffers eisten; zoals die van 1849 in Rotterdam: 1500 doden.[26] Van alle grote plannen, waarin inderdaad veel verbetering school, van de stadsarchitekt W.N. Rose, kwam weer heel weinig terecht.[27] Ondertussen wisten de eigenaren van arbeiderswoningen er nog grof aan te verdienen ook, een huuropbrengst van 20% en meer per jaar was niet ongewoon (huisjesmelkers). Is het verwonderlijk dat Multatuli schreef: de arbeiders 'zijn slechter gehuisvest dan een koe'? [28]

De Periode 1870–1900

Na 1870 neemt zowel de opleving van handel en industrie, als de uitbreiding van steden grotere en meer algemene vormen aan. 'Nederland is tussen 1870 en 1914 geïndustrialiseerd' schreef Brugmans.[29] De opening van het Suezkanaal (1869)

Zie erratum



De schans te Amsterdam ± 1890.



Oranjesingel te Delft.

en het Noordzeekanaal geven impulsen; de gigantische ontwikkeling in het Duitse Ruhrgebied dragen bij. Zo wordt Rotterdam weer een onmisbare schakel, en ziet zijn bevolking van 1870 tot 1914 verviervoudigen.[30] Eindelijk ontstaan de zeer grote bedrijven, die tot op de huidige dag bestaan: 1872 te Oss de margarinefabriek van Jurgens; 1890 gloeilampenfabriek Gerard Philips; 1890 'De Koninklijke', in 1907 de 'Shell' genoemd.

Rond 1880 is het spoorwegnet, zoals in 1860 door Van Hall ontworpen vrijwel voltooid; er is tegelijkertijd 4.736 KM kanaal gegraven.[31] Ook de textielindustrie in het oosten des lands gaat thans tot verstedelijking leiden, nu de grotere, efficiënte machines huisindustrie en kleine ondernemingen onrendabel maken.

Voorts drijven de verschillende landbouwcrises (onder andere die van 1876) de plattelandsbevolking naar de steden: er is ten plattelande onvoldoende emplooi.

Tenslotte doen de verbeterde hygiëne en medische inzichten en hulpverlening hun werk: de kindersterfte neemt af en er ontstaat een bevolkingsoverschot, dat tot in onze dagen zou voortduren.

Bij de grotere steden leiden deze ontwikkelingen tot ongebruikelijke bevolkingsaanwas, een volslagen nieuw probleem gezien het vrijwel stabiele inwonertal gedurende bijna 2 eeuwen.[32] De stadsbesturen zijn in het geheel niet voorbereid en ingericht voor de taak deze aanwas stedebouwkundig op te vangen. De bestaande stad wordt in alle hoekjes en gaatjes gevuld; willekeurig wordt er uitgebreid, straat aan straat, zonder overkoepend plan, verkaveld langs toevallige poldersloten. Er wordt wel een aantal stratenplannen ontworpen van een civiel-technisch of theoretisch esthetisch karakter[33], maar deze ontberen gevoel voor realiteit en een organisatorisch en bestuurlijk kader om gerealiseerd te kunnen worden. Het zijn wederom alleen de welgestelden die zich, voornamelijk aan de plantsoenen geschapen na slechting van de wallen, fraaie rijenhuizen (naar buitenlands model) laten bouwen zoals in Zutphen, Groningen, Nijmegen, Utrecht (Maliebaan), Den Haag en vele andere steden. Men kan bezwaarlijk van volwaardige stedebouw spreken wanneer uitsluitend een bepaalde bevolkingsgroep zich fraaie wijken aanmeet, terwijl de rest zich moet behelpen met slechte oude of even slechte nieuwe buurten.[34]

De woonomstandigheden van de nieuwe arbeidersbuurten waren inderdaad allerbelabberdst.[35] Brugmans, in zijn boek over Amsterdam[36] verwijt bijvoorbeeld, nog wel vanuit een esthetisch-elitair standpunt, de nieuwe buurten van Amsterdam, dat zij

– überhaupt geen kwaliteit hebben als stedebouwkundige aanleg;
– nauwelijks behoorlijk aansluitingen op de oude stad;
– elk 'Amsterdams' karakter missen: namelijk water in de vorm van grachten.

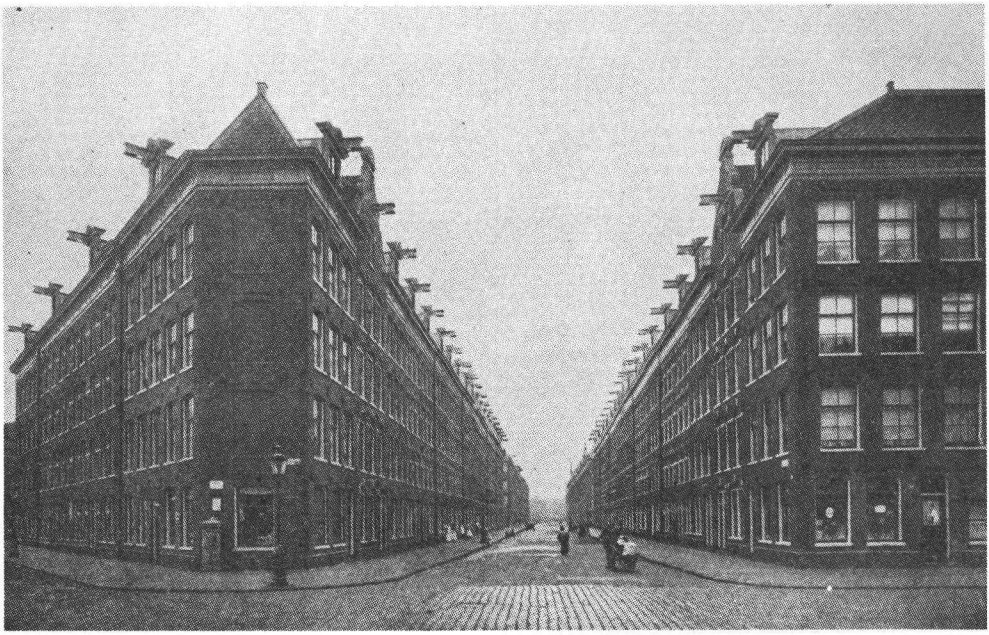
Even verder laakt Brugmans straten 'die veel minder goed zijn aangelegd dan die van het Museumkwartier; hier heeft inderdaad alleen het domme potlood op de kaart zijn kwaad werk gedaan.'

Een behoorlijk aantal sociaal-kritische rapporten betreffende erbarmelijke woonomstandigheden ontstaat echter ook in deze jaren, vergelijkbaar met de rapporten in Engeland van een Octavia Hill, een Friedrich Engels. Men moet daarbij bedenken dat in Nederland, dankzij de toch nog altijd relatief klein blijvende industrieën en later opkomende industrialisatie de toestanden niet zo



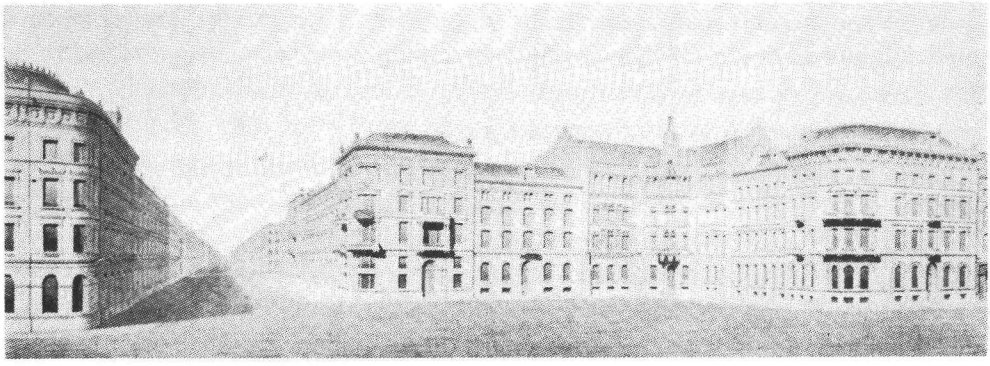
Het gewone volk leefde wel anders.
De aanvankelijk ruim opgezette steden waren binnen de wallen vanaf het begin van de 19e eeuw geheel volgebouwd: achterterreinen werden tot slopjes en stegen.
Hier twee foto's uit Rotterdam.
(Uit 'Henri Bersenbrugge, straat- en landleven 1900–1930').





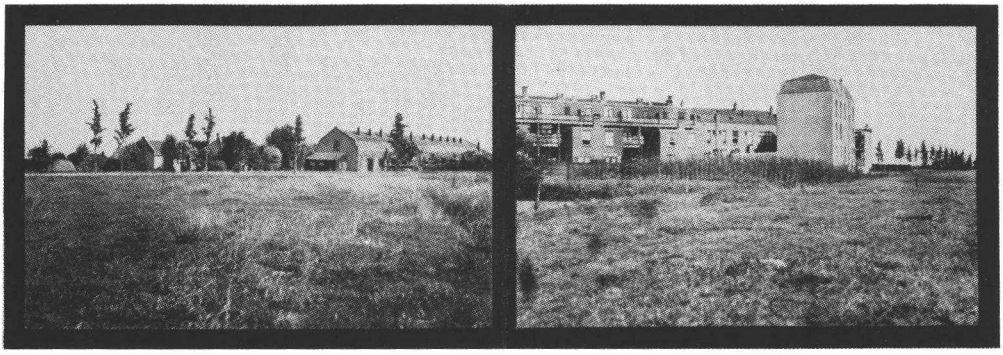
Waar nieuwe wijken werden gebouwd voor arbeiders of zelfs dóór arbeidersverenigingen, ontkwam men in de grote steden, door de hoge grondprijzen, niet aan hoge bebouwingsdichtheden.
Door de saaie, rechtlijnige stedebouwkundige plannen ontstonden doodse woonwijken.
Hier een foto van woonkazernes van de vereniging 'Bouwmaatschappij tot verkrijgen van eigen woningen', rond 1890 gebouwd aan de 2e Hugo de Grootstraat.

'Onuitgevoerd ontwerp Stieltjesplein' te Rotterdam; ± 1870. Eens te meer blijkt de academische, on-Hollandse benadering van stedebouw en stadsarchitektuur in de 2e helft van de 19e eeuw (uit L.C.J.C. van Ravensteyn, Rotterdam in de 19e eeuw).

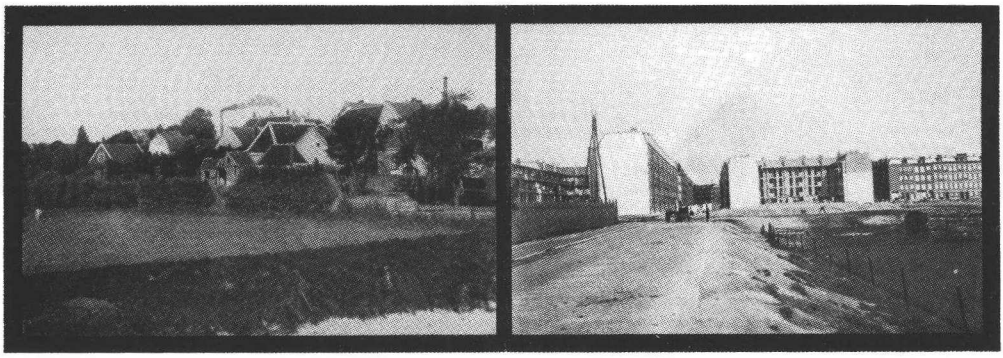


erg waren als in plaatsen als Sheffield en Birmingham, alhoewel de mijnwerkers in Zuid-Limburg ook in de jaren 1850–1890 gemiddeld niet ouder werden dan 40 jaar, en er tot de eeuwwisseling alom schrijnende kinder-uitbuiting heerste. Als 'levende skeletten' (aldus een arts uit de 19e eeuw) werkten 10 tot 12 jarigen 12 nachtelijke uren in de meest barre omstandigheden. Volwassen arbeiders werkten tot 18 uur![37]
Ook de kindersterfte was enorm: 30%.[38] Langzamerhand weet iedereen het: de nostalgie voor de 'goede oude tijd' slaat maar op bepaalde facetten van het leven toen . . .
Over de wijze waarop door notabelen, door 'verlichte patriciërs', werd gestreden voor een beter leefmilieu van de arbeidende klasse, later ook gesteund door de arbeidersbeweging zelf, particuliere initiatieven die uiteindelijk hebben geleid tot de zegenrijke woningwet van 1901, gaat het volgende hoofdstuk.

Voorheen. Op den buitenrand der bebouwing van de Provinciestad. Thans.



Voorheen. Op den buitenrand der bebouwing van de groote stad. Thans.



De verlelijking werd op vele manieren bevonden en geuit: hier ondubbelzinnig door Wentink in zijn boek 'De Bouwverordening en het woningvraagstuk'.

II. SOCIAAL ONTWAKEN: VOORBODE, OORSPRONG EN WERKING VAN DE WONINGWET

De kracht van de Hollandse steden uit de 17e eeuw lag voor een deel in de (betrekkelijke) harmonie in huisvesting tussen de verschillende lagen van de bevolking. Dat deze harmonie in de 19e eeuw ernstig aangetast was, en er naast schitterende villa-kwartieren de meest verderfelijke achterbuurten in dezelfde stad voorkwamen, leidt tot de gevolgtrekking dat behalve de samenleving ook de stedebouw nogal vervallen was, om het direkte oorzakelijke verband tussen de twee nog even in het midden te laten. Er kan hoe dan ook geen sprake van 'goede stedebouw' zijn, als slechts een deel van de stadsbevolking zich waardige woningen kan aanmeten. De huisvesting is als het ware een tastbare uiting van iets dat maatschappelijk scheef zit.

Het besef hiervan begon zich in de 2e helft van de 19e eeuw af te tekenen. 'De huisvesting van de loonarbeider begon sedert het midden der 19e eeuw aandacht te krijgen' stelt Brugmans.[1] Ook Van den Eerenbeemt komt tot zo'n beeld: 'In de 2e helft der 19e eeuw ziet men algemeen een 'ontwaken' op sociaal gebied, waarvan het terrein der volkshuisvesting een belangrijk onderdeel vormt. Men kreeg oog voor misstanden, waaraan de beter gesitueerden en met hen de overheid gedurende vele jaren waren voorbijgegaan'.[2] Het is de 'Maatschappij tot Nut van het Algemeen', in schuchtere vorm al opererend vanaf 1817, tot bloei komend vanaf 1860, die in talloze plaatsen in Nederland dit 'ontwaken' concreet vorm geeft, door middel van lezingen, voorlichting, rapportering van misstanden, 'aan de kaakstelling' etcetera. Zij richtte zich ook en vaak vooral tegen drankmisbruik; maar het is dezelfde maatschappij die door felle rapporten uiteindelijk de stoot gaf tot de woningwet.[3]

Tegen het eind van de 19e eeuw werd de noodzaak tot ingrijpen bovendien steeds voelbaarder, door de voortgaande bevolkingsaanwas der steden, waarvan de oorzaken reeds in het 1e hoofdstuk zijn aangegeven.

Incidentele, concrete uitingen van verbetering

Zoals in vele ontwikkelingen uitten ook hier zich wijzigende opvattingen allereerst in een paar concrete nieuwe voorstellen of oplossingen van particulieren, alvorens ze gemeengoed werden.

Eén der eerste 'verlichte' figuren in de Nederlandse 19e eeuwse geschiedenis is Samuel Sarphati (1813–1866) die een imponerende lijst van dergelijke 'produkten' op zijn naam heeft staan.[4] Als arts interesseerde hij zich voor het heil van de mens in het algemeen; en al was hij dan een aristocraat, die zijn patienten onder de welgestelden had, hij was zich zeer wel bewust van de ellende die om hem heen door de lage klassen der bevolking geleden werd.

Na zijn bezoek aan de 1e Wereldtentoonstelling van 1851 te London in het Crystal Palace, achtte hij het nodig dat ook Amsterdam een kristallen gebouw, symbool van de verlichting zou krijgen opdat door permanente exposities de mensen, in dit geval ook de arbeiders zelf, kennis zouden kunnen nemen van al het nieuwe op technisch gebied. De medicus Sarphati was dus in zoverre een technocraat dat hij de vooruitgang, óók de sociale, verwachtte van de techniek. Door betere huisvesting, riolering, openbaar vervoer etcetera zou de moderne arbeider automatisch verheven worden, en gaan meetellen als volwaardig burger. Naast het project van het kristallen paleis, dat er na heel veel moeite ook kwam in Amsterdam, als 'Het Paleis voor volksvlijt' (1864 geopend, architekt Cornelis Outshoorn, het stond op het Frederiksplein, afgebrand (zoals zovele 'onbrandbare' ijzeren gebouwen) in 1929[5]), hield Sarphati zich dan ook met al die projekten bezig, die hoorden bij de technische vooruitgang van de arbeider: de broodfabriek van 1855, die inderdaad voor minder geld beter brood leverde[6]; het rioleringssysteem, waarbij de faecaliën verzameld werden en verkocht als mest, waardoor de exploitatie rendabel zou zijn, en ook een systeem voor vuilophaaldienst. Verder gaf hij de stoot tot de openbare Handelsschool, om via zo'n instituut de

handel in betere banen te leiden; om voor beginnenden gemakkelijker kredieten beschikbaar te hebben, stichtte hij onder andere samen met Wertheim te Amsterdam de Nationale Hypotheekbank (1864).[7] Tenslotte tekende hij eigenhandig (ook rond 1864) het uitbreidingsplan rond het Frederiksplein (waar dus het Paleis voor Volksvlijt al stond), een op gezonde stedebouwkundige principes berustende ruim opgezette arbeiderswijk als onderdeel van een groter plan met als centrale as de latere Sarphatistraat, waaraan huizen voor de welgestelden en een superhotel zouden verrijzen. Uiteindelijk zijn alleen deze laatste elementen gerealiseerd, het superhotel als het 'Amstel Hotel', ook van Outshoorn, geopend in 1866. Aan de Sarphatistraat kwamen veel (Joodse) geldmagnaten te wonen.

Industriële woningbouw

Zoals in Engeland bij Titus Salt, W.H. Lever, Cadbury en anderen, in Duitsland bij Krupp, zo is er ook in Nederland bij een aantal fabrieksdirecteuren aandacht voor de woning van de werkman. In veel gevallen zal deze aandacht zijn motief vinden in produktieverhoging, zoals o.m. Nycolaas terecht stelt, daarbij de 19e eeuwse auteur Engelen aanhalend: 'Men begint in te zien dat de arbeider evenals de machine, een goed onderkomen behoeft, wil hij veel produceren . . .'.[8] 'Het besef was doorgebroken dat de externe effecten van een goede arbeiderswoningbouw, te weten: een gezond en rustig, aan zijn woonplaats gekluisterd proletariaat – onontbeerlijk zijn voor de groei van de produktie'.[9]
Toch zijn er beslist ook enkele directeuren geweest die vanuit een dosis 'normale naastenliefde', zonder apert eigenbelang, goede woningen hebben gesticht. Dit lijkt het geval bij de textielfirma G. en H. Salomonson te Nijverdal, die al in 1852 tachtig woningen voor zijn werklieden stichtte.
In 1865 begonnen een aantal Almelose fabrikanten een Bouwvereniging, om daarmee aan de arbeiders huisvesting te verschaffen.[10] Overtuigend is het werk van J.C. van Marken geweest, direkteur van de Delftse Gist- en Spiritusfabriek, die in 1885 het lieflijke 'Agnetapark' oprichtte. Hij noemde dit kleine, in Engelse landschapstijl aangelegde dorpje naar zijn vrouw en nam er, behalve de aardige arbeiderswoningen, bijzondere elementen in op als: een vergadergebouw, sportgebouw, theater, school en ook zijn eigen villa. Uiteindelijk doel was gemeenschappelijk eigendom van de gehele fabriek, inclusief het woningcomplex: 'De fabriek voor allen, allen voor de fabriek'.[11] Veel minder geslaagd was de zogenaamde 'Antoniusbouw' in Maastricht, in 1864 gebouwd door Petrus Regout voor de arbeiders van zijn fabriek, een enorme huurkazerne voor 70 gezinnen waar de arbeider meer opgeborgen dan gehuisvest lijkt.[12]
Al was dus de aandacht voor betere huisvesting ontloken, men kan niet stellen dat er een werkelijk belangrijke bijdrage kwam van de kant van de ondernemers tot een betere stedebouw in het algemeen.

Filantropische woningbouw

Hetgeen hierboven werd gezegd over de industriële bouw, geldt ook voor de filantropische: het bleef alles incidenteel en te beperkt, al deden notabelen vrij veel voor de arbeiders in allerlei verenigingen 'ten behoeve van de arbeidende klasse'. In elke stad is wel een huizenblokje te vinden, in Amsterdam zelfs vrij veel, gesticht door een groep welgestelde, geëngageerde personen, tegen of zelfs wel beneden de kostprijs verhuurd aan de daartoe uitverkorenen.
Een voorbeeld is de Amsterdamse 'Vereniging ten behoeve der Arbeidersklasse', opgericht in 1852. In 1856 komt het eerste blok tot stand, aan de Planciusstraat (rug-aan-rug woningen), kort daarna aan de Willemstraat (de gedempte Goudsbloemgracht) een blok trappehuis-flats.[13] Spoedig zouden meerdere verenigingen volgen, ook in andere steden.[14] De bouwkundige resultaten zijn vaak nauwelijks beter dan wat de 'gewone' bouwers produceerden, die, om hun investeringen exploitabel te maken tenslotte óók verhuurbare, dat wil zeggen acceptabele produkten moesten leveren, zeker náást de verbeterende instelling van de verenigingen. Er is dus misschien wel sprake van enige kwaliteitsbeïnvloeding van de verenigingsbouw op de speculatieve bouw. De werkelijke aantallen gebouwde verenigingscomplexen zijn alles bij elkaar zo gering gebleven, dat Brugmans sprak van 'eilandjes in de krottenzee'. Enigszins gerelateerd aan de verenigingen is het stichtelijk werk van vooral welgestelde dames dat in de 2e helft van de 19e eeuw in zwang kwam om arbeidersgezinnen te bezoeken en hun met het 'wonen' te helpen, via allerlei praktische (en vermoedelijk voor de gezinnen vaak onpraktische) wenken. Men sprak onder andere van 'a-sociale gezinnen' als bepaalde families het peil van de buurt omlaag haalden. Door goed onderricht en bijstand kon zo een gezin verheven worden tot een meer aangepaste levensstijl. In deze geest moet men het enorme werk zien dat verzet is door mensen als Johanna ter Meulen, Louise Went, Hélène Mercier[15], in de voetsporen van de Engelse Octavia Hill, werk dat echt wel concrete

vruchten afwierp, maar dat toch als belangrijkste effekt had mede een bijdrage te zijn tot de totstandkoming van de woningwet.

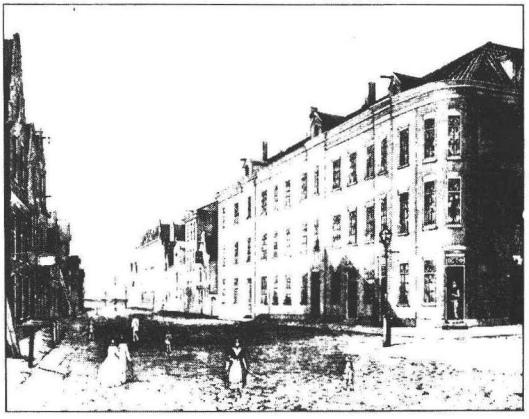
Woningbouw door arbeiders zelf

Het meest indrukwekkend zijn die woningcomplexen, die met initiatief van arbeiders zelf ontstaan zijn. Niet indrukwekkend door het bouwkundig resultaat – dat is vaak conventioneel – maar door het feit dat ze door de arbeiders zelf zijn opgericht, mensen die in een allerberoerdste situatie leefden, en deze doorgaans in doffe berusting accepteerden. De arbeiders moesten zich eerst organiseren, dan kapitaal bijeenbrengen, vervolgens de hele procedure aangaan van het oprichten der woningen. Er waren geen subsidies beschikbaar, geen overheidshulp voorhanden, wèl vaak tegenwerking.
De eerste dergelijke organisatie was 'De Bouwmaatschappij tot verkrijging van Eigen Woningen', in Amsterdam opgericht in 1868, Acht jaar later, 1876, waren de eerste 28 woningen gereed aan de Mauritskade.[16] In andere steden waren nog enkele van deze verenigingen; de grote aantallen arbeiders-bouwverenigingen zouden pas na de woningwet ontstaan, dan gestimuleerd door de gunstiger voorwaarden hierdoor geschapen.
Al met al is het concreet resultaat van zowel industriële, filantropische en arbeiderswoningbouw erg gering: in Amsterdam waren er in 1903 in totaal een kleine 4000 woningen gebouwd vanuit een bijzonder standpunt; in heel Nederland kan het aantal geschat worden op 20.000 woningen. Het overgrote deel van de nieuwe woningen bestond dus uit het werk van speculatiebouwers. Dit betekent dat woningbouw en stedebouw in handen waren van lieden die zich uiteindelijk slechts interesseerden voor de winsten hiermede te maken, niet voor een hoger, maatschappelijk doel. En er waren amper overheidsmaatregelen om dit in de bouwaktiviteiten af te dwingen, om de sociale kant van de woningbouw en stadsopbouw te reguleren, en al waren er regels en verordeningen, dan ontbrak het bestuurlijk apparaat om behoorlijk naleving te garanderen.

Een te vroege verbeteringspoging: het KIVI rapport 1855

Wat meer nog dan in het voorgaande behandelde heeft geleid tot het totstandkomen van de woningwet is de verzameling van rapporten en de daarin gedane aanbevelingen tussen 1850 en 1900. Behalve een aantal kleine brochures die, meestal door artsen geschreven, meer op het terrein van de volksgezondheid lagen (bestrijding cholera, woonhygiëne) is het zogenaamde KIVI-rapport van 1855 de eerste belangrijke studie op het gebied van volkshuisvesting en stedebouw. Het 30 pagina's tellende rapport, voorzien van vele ontwerpen voor goede arbeiderscomplexen, is opgesteld door een commissie uit het Koninklijk





Eén der eerste voorbeelden van 'Stadsvernieuwing' – de reconstructie van de Goudsbloemgracht in 1863, daarbij omgedoopt tot Willemstraat, te Amsterdam.
De huizenblokken bestaan uit etagewoningen met gemeenschappelijke trappenhuizen.
De weliswaar gezellige doch onpraktische en onhygiënische modderpoel die de 'Goudsbloemgracht' was werd tegelijk een keurige, geplaveide straat.
Een begin aan het einde van de verpaupering was gemaakt.

lijk Instituut van Ingenieurs met onder andere daarin W.N. Rose, Stadsarchitekt van Rotterdam en F.W. Conrad, die later nog veel van zich zou laten horen op dit gebied. De commissie was in het leven geroepen op een in 1853 gedaan verzoek van Koning Willem III, die zijn bezorgdheid voor de hem inmiddels duidelijk geworden slechte woontoestanden zo uitte en een analyse van de situatie wenste benevens aanbevelingen voor verbeteringen. De koning wilde iets weten over 'de vereischten en de inrigting eener arbeiderswoning, welke, voldoende aan de regelen der gezondheidsleer en overeenkomstig de behoeften van onzen landaard, tevens door de matigheid der kosten van aanbouw een waarborg levert tegen geldelijk verlies . . .'.[17] Het is een degelijk stuk werk geworden, men heeft grondig kennis genomen van de buitenlandse literatuur (Nederlandse wàs er niet) en een aantal architekten gevraagd voor diverse plaatsen *principe-ontwerpen te maken voor goede arbeiderswoningen.* Het werk draagt in het geheel geen 'socialistisch' karakter, verschillen tussen standen worden zonder meer geaccepteerd en het ligt zeker niet in de bedoeling arbeiders op gelijke wijze te laten wonen als geprivilegeerden:

'Het is er verre van verwijderd, dat men van de meening zou kunnen zijn, om aan degenen, die van hunnen arbeid slechts een sober bestaan bekomen kunnen, zulk een toestand te willen aanbieden, die hen meer of min in de voorregten doet deelen, welke aan meer gegoeden gegund zijn. Uwe Majesteit had geene *voorregten* op het oog, maar datgene, wat den mensch toekomt en dat hem geschonken worden *kan*, geschonken worden *zal* en geschonken worden *moet*, zal hij als mensch zijn bestaan kunnen rekken; datgene wat voor den arbeidsman zoo onmisbaar is als voor elk levend wezen, en wat in zijnen aard voor elk mensch, wie hij ook zijn moge, even onmisbaar is, als voor elk dier, dat der menschen zamenleving deelt'.[18]

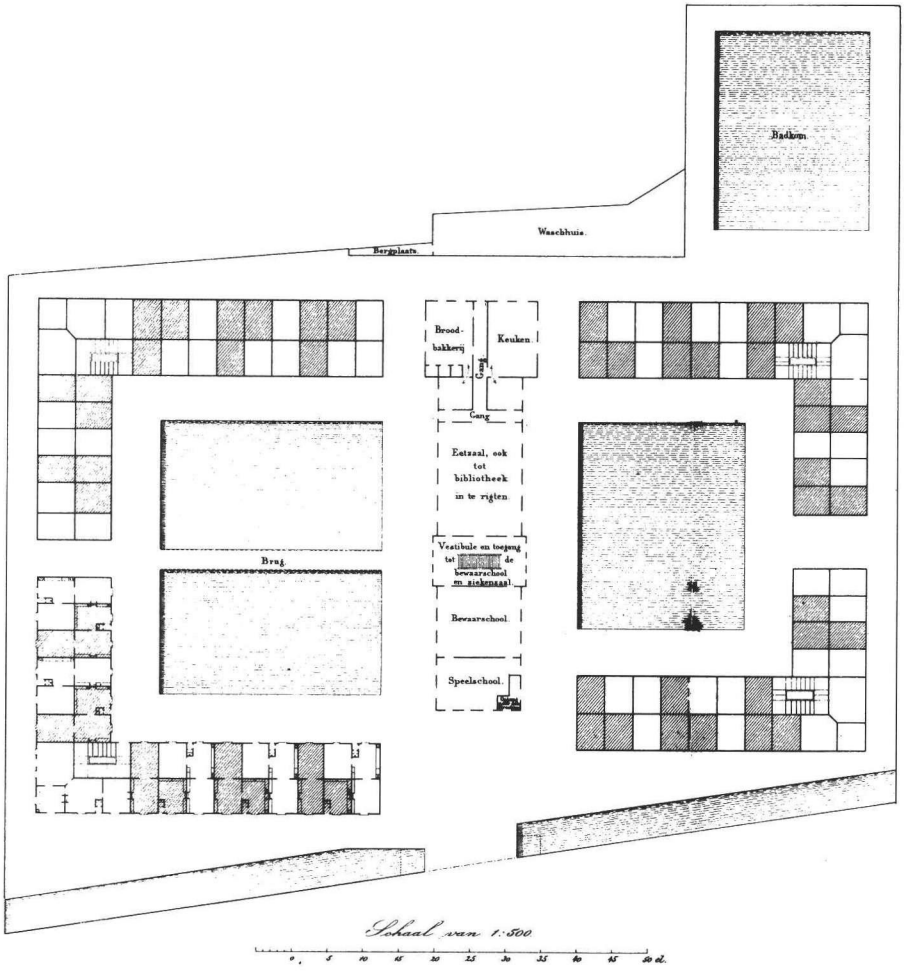
Gaarne citeert men in de moderne literatuur ook de gewraakte zinsnede:

'(arbeiderswoningen), waar de brandpunten ontstaan van ziekten, wier invloed zich wijd rondom zich verspreidt, om alle standen aan te tasten en den geesel der verwoesting te doen rondgaan tot in de huizen der meer beschaafden'.[19]

Maar deze staat aan het slot van een veel langere passage waaruit, objectief beschouwd en gezien de sfeer van het gehele werkstuk, een andere opvatting blijkt. De gewraakte zin is dan eerder een 'verkoopstunt', om bij die gegoeden voldoende reden te hebben het probleem aan de orde te stellen. Het eerste gedeelte van die passage luidt:

'Bedroevend is veelal, zelfs in ons vaderland, waar de reinheid heet tot den volksaard te behooren, waar de zindelijkheid en netheid gezegd worden bij voorkeur te worden behartigd, de woning van





Het K.I.V.I. rapport van 1855 zocht de verbetering van de volkshuisvesting allereerst in deugdelijker woningen, hoewel ook het belang van een goede groepering werd benadrukt.
Hier is een vrij geavanceerd idee (van W.N. Rose) om woningen (een soort maisonnettes) op de 1e verdieping bereikbaar te maken met een galerij.
De groepering is zakelijk en ruim.

den nederigen werkman. Beperkt in ruimte, veelal slecht verlicht, onvolkomen tegen de invloeden der atmospheer beschut, op vochtige plaatsen en in gangen en stegen, niet van het hoog noodige voorzien, zonder aanvoer van overvloedig water, zonder afvoer van de meest afzigtelijke onreinheid, is de woning van den werkman niet zelden eene plaats voor schrik voor den meer beschaafde, waar de onreinheid soms ten top stijgt, de dampkring verpest is door alles wat er opeengestapeld en verrigt wordt, waar de zedeloosheid hare wieg en bakermat vindt . . .'.[20]

Ook in andere gedeelten spreekt het oprecht begaan zijn met de slechte leefomstandigheden van de arbeiders:
'Helaas! de holen der menschen – en anders mogen wij de woningen van velen uit den min gegoeden stand niet heeten – staan niet zelden achter bij de plaatsen, die ten verblijve voor velen dieren zijn afgezonderd: de eerste vereischten voor leven en gezondheid ontbreken . . .[21]
Na een aantal bladzijden betreffende buitenlandse voorbeelden van arbeiderswoningverbetering, wordt grondig gefulmineerd tegen zogenaamde

'huisjesmelkerij' (winstmaken uit povere arbeiderswoningen, mogelijk door de algemene woningtekorten); tegen te dichtopeengestapelde woningen; tegen onvrije bovenwoningen. Kwaliteitseisen worden voorgesteld waaraan straataanleg, erfafscheiding, riolering, waterleiding, bouwkonstruktie en dergelijke hebben te voldoen. Ook wordt een soort bouwpolitie gesuggereerd, die moet zorgen voor kontrole op handhaving van de voorschriften.
Bijna calvinistisch klinkt de uitspraak, dat de arbeiderswoning geen luxe behoort te bevatten, maar wèl degelijk, en van goede materialen gebouwd moet zijn. De voorkeur dient uit te gaan naar eengezinshuizen, waar maar enigszins mogelijk dat wil zeggen alleen niet in de westelijke stadscentra.
In het rapport worden dus werkelijk konstruktieve denkbeelden gevonden die in sommige van de woningbouwprojekten van verenigingen bijvoorbeeld (zie boven) wel terug te vinden zijn; doch in het algemeen heeft het rapport weinig vruchten afgeworpen. Nergens in den lande bestond het bestuurlijke apparaat, of zelfs de organiserende 'geest' bij steden en dorpen om goede gedachten voor volkshuisvesting en stedebouw van bouwondernemers 'af te dwingen'. De ideeën leefden zonder dat ze in werkelijkheid konden worden omgezet.

Twee rapporten die de Woningwet deden ontstaan

'In velerlei geschriften uitte zich verder de vermeerderde belangstelling op het gebied der volkshuisvesting: Steeds meer vestigde men de aandacht op de ergerlijke woningtoestanden die hier te lande bestonden'.[22] Dat de overheid een rol moest gaan spelen, werd óók steeds duidelijker: 'Langzamerhand drong de overtuiging door, dat de overheid ook tot taak had mede te werken aan de verbetering der volkshuisvesting, en dat een wettelijke regeling van dit onderwerp gebiedende eis was'.[23] De belangrijkste stoot tot dit besef werd gegeven door een tweetal rapporten van commissies uit de reeds eerder genoemde 'Maatschappij tot Nut van het Algemeen', van 1890 en 1896. Het eerste rapport, 'De Arbeiderswoningen in Nederland, beoordelend overzicht', is nog terughoudend, liberaal zou men kunnen zeggen, van karakter. De opdracht tot het rapport was gegeven in 1883 door het hoofdbestuur van de Maatschappij, toen onder andere bestaande uit Mr. Borgesius (die later als minister de Woningwet mee opstelde) en J. Bruinwold Riedel (die een boek zou publiceren over Tuinsteden). De auteurs hebben de arbeiderswoningen in 22 steden onderzocht, deze per stad besproken en het geheel besloten met algemene opmerkingen die eerder 'signalerend' zijn dan adviserend. Hier zit nog het typische 19e eeuwse 'onthoudende' karakter in. Toch wordt, tussen de regels door, met name voor de onteigening, staatshulp bepleit. De auteurs waarderen de talrijke gemeenteverordeningen, maar erkennen tevens dat deze bij lange na niet gezaghebbend genoeg zijn 'om in alle opzichten het kwade te doen verdwijnen'.[24]
Over het werk van Octavia Hill wordt lovend gesproken; haar werk wordt echter gezien als té uitzonderlijk en elitair, te persoonlijk, om in algemene vorm het stedelijk probleem op te kunnen lossen: 'de wijze waarop zij haar resultaten heeft verkregen onderstellen eene mate van toewijding die in het algemeen niet gevonden wordt'.[25]
Het rapport werd onder andere ter kennis gesteld van de departementen als 'een spoorslag en wegwijzer tot verbetering van de redelijker en maatschappelijker toestand des volks' en ten behoeve van het 'belangrijke sociale vraagstuk omtrent goede en goedkoope arbeiderswoningen'.[26]
Uit het rapport blijkt onder andere dat in plaatsen als Eindhoven en Tilburg in 't geheel niets aan gecoördineerde woningbouw werd gedaan en dat vooral in de grotere plaatsen de bouwtechnische en de situatieve kant (gevelafstanden) veel te wensen over lieten.
In 1892 werd nog een vermeldenswaard rapport uitgebracht door een Staatscommissie over de arbeiderswoningen in Friesland, Groningen, Drente, Overijssel en een deel van Gelderland.
In 1893 verschenen rapporten van de Geneeskundige Raad van Limburg en oostelijk Noord-Brabant omtrent de toestand der arbeiderswoningen in die steden en van de Vereniging tegen Drankmisbruik over 'de toestand der oude arbeiderswoningen op verschillende plaatsen in Nederland.[27]
Uit dit laatste rapport blijkt de veronderstelde relatie tussen drankmisbruik en slechte huisvesting, veel werk is er tenslotte verricht door de zogenaamde Cholera-commissies.
Het tweede belangrijke rapport van de Maatschappij tot Nut van het Algemeen tenslotte, het rapport van 1896, heeft de kogel door de kerk gestoten en direkt geleid tot de woningwet. Dit rapport, dat toevallig ook het woord 'volkshuisvesting' introduceerde, is opgesteld door een commissie bestaande uit H.L. Drucker (die later in de voorbereidende commissie zat voor de Woningwet), H.B. Greven en J. Kruseman, allen juristen.
Deze commissie heeft zich nu eens *niet* onthouden van dringende adviezen. Aan de opdracht van dit rapport ging bij het bestuur van de Maatschappij nogal wat strijd vooraf; men vond dat er nu wel genoeg gepubliceerd en gestudeerd was op

dit gebied. Gelukkig hebben anderen dóórgezet; het is een rapport geworden waarin krachtig en analytisch het stedelijk probleem doorgelicht wordt. In de inleiding staan een aantal 'onthullende' citaten van andere rapporten betreffende de slechte woningtoestanden.[28]

'Voor al deze plaatsen' gaat dan het rapport verder, 'kan men als de hoofdoorzaak van die ellendige toestanden noemen de historische groei der steden, waarbij samenpersing der bevolking binnen enge grenzen, bij stijgende grondprijzen en totaal gemis aan bouwkundig toezicht, tot aan een bouwing van huizen aan sloppen en stegen leidde'.[29]

Later waren er wel voorschriften, schrijft de commissie, maar: 'Indien er in de nieuwe wijken aan de daar gebouwde arbeiderswoningen somtijds – niettegenstaande de bouwverordeningen – veel ontbreekt, dan ligt dit hoofdzakelijk aan de gebrekkige toepassing dier voorschriften vóór en tijdens de bouw'.[30]

Eén der grootste problemen is dat van de overbevolking van de woningen zelf.

'De woningen, op goede punten nabij het centrum van de stad gelegen, raakten overvol. Al mochten deze woningen in het algemeen aan matige eischen voldoen, hunne overbevolking deed die voordeelen bijna geheel te niet. Laat men een overigens goede kamer met een inhoud van 40 M^3 bewonen door een achttal personen, dan zal zij binnen korten tijd zeer ongunstige hygiënische toestanden vertoonen'.[31]

In de kleinere plaatsen is het niet zozeer het ruimteprobleem en dat van licht en lucht, als wel 'de gebrekkige toestand der woningen, de drinkwatervoorziening en de afvoer der faecaliën'. De vele gemeenten die zich vleien met de gedachte 'dat het hier zoo erg niet is' zouden zelf een onderzoek moeten doen, en het tegendeel ontdekken . . .[32]

Het vraagstuk van de volkshuisvesting vertoont, aldus de commissie, twee zijden: 1) het bestaan van krotten 2) het onvoldoende aanwezig zijn van goede, goedkope (alternatieve) woningen.

De oplossing is derhalve ook tweeledig: 1) het slopen en herbouwen van de krottenbuurten; 2) het 'doen verrijzen van nieuwe woningen op alle punten waar daaraan behoefte bestaat'.[33]

Het particulier initiatief wordt voorts geroemd, de resultaten ervan gewaardeerd, maar 'er blijft, niettegenstaande, nog ontzaglijk veel te doen over' . . . 'Voor een *finale* oplossing is samenwerking vereist . . .'. 'De vraag verdient overweging, of niet eene *woningwet* (cursivering E.J.H.) voor het toezicht noodzakelijk moet worden geacht'.[34] Zo een woningwet is ook onmisbaar om de onteigening, nodig bij afbraak en nieuwbouw te bewerkstelligen.

'Door particuliere bemoeiingen kunnen weliswaar kapitalen worden bijeengebracht, oude woningen worden opgekocht en nieuwe woningen op het vrijgemaakte terrein worden gebouwd, doch particulieren bezitten niet de macht, de eigenaars der oude huizen te d w i n g e n, hunne eigendommen tegen redelijke prijzen af te staan. Die dwang kan alleen door een onteigeningswet worden opgelegd. Opdat dus de particuliere pogingen tot verbetering in deze richting zich krachtiger kunnen doen gevoelen, wordt in de eerste plaats eene doeltreffende onteigeningswetgeving vereischt, door welke de stelselmatige herschepping der oude buurten bereikbaar wordt gemaakt.[35]

De belangrijkste zinsnede uit de 'slotsom' van het uitstekend gedocumenteerde rapport is dan ook (slotsom no. 6): 'voor eene afdoende verbetering der woningtoestanden is eene wettelijke regeling noodzakelijk . . .'.

Sociale actie op nationaal niveau

De aanbevelingen in het Nutsrapport van 1896 hebben hun doel niet gemist; al in 1898 wordt het wetsontwerp voor de 'woningwet' ingediend. Deze vlotte reactie bij de overheid gebeurde natuurlijk niet zomaar, en stond niet los van allerlei ontwikkelingen in het sociaal beleid op nationaal niveau.

De algemeen gevoelde behoefte, om 'Nederland weer in orde te krijgen', drong ook door tot de overheid; althans het besef, dat er van overheidswege misschien nog wel iets bijzonders bijgedragen kon worden aan die onderneming. Uit alles bleek immers, dat het particulier initiatief niet tot voldoende resultaten kon komen. Kon P.M. Hough in 'Dutch life in Towns & Country' nog schrijven: 'Nothing is more common than to hear from both old and young: 'we have been great', 'we have had our time', 'Every nation reaches a climax' etcetera[36], zo ontstond nu dan eindelijk weer de behoefte om de vergane glorie nieuw leven in te blazen. Smissaert, aan de inleiding van zijn grote werk over 'Nederland bij de aanvang van de 20e eeuw', schrijft: 'Wij wenschen niet te zijn het Holland van curieus gekleede boeren en boerinnen, het Holland van de smalle kanalen, noch het Holland der oudhedenwinkels: niet een museum van merkwaardigheden willen wij zijn, maar een land, met een ligging als weinige in de wereld, met eere deelnemende aan den vreedzamen wedstrijd der volkeren, er naar strevende in de 20ste eeuw in handel, nijverheid, scheepvaart en beschaving de reputatie te kunnen handhaven'.[37]

De behoefte om land en volk 'in orde' te maken besloeg het gehele maatschappelijke leven. Al

in 1874 had de overheid zich het lot van kinderen aangetrokken; door fabrieksarbeid voor kinderen jonger dan 12 jaar te verbieden, in de zogenaamde *Kinderwet* van Van Houten, en zodoende de kinderen uit de fabriek te houden. De toestanden bleven echter ernstig voor oudere kinderen, die buiten het arbeidsverbod vielen.[38] De *Arbeidswet* van 1889 betekende een grote stap vooruit: jeugdige personen van 12-15 jaar mocht men niet langer dan 11 uur per dag laten werken, niet zondags en niet 's nachts, dit gold ook voor vrouwen. Ook werd een speciaal controlerend lichaam in het leven geroepen, de zogenaamde arbeidsinspectie; de gewone politie die de naleving van de wet van 1874 had moeten controleren bleek minder geëigend.[39] Al waren de volwassen mannen dan nog niet 'beschermd' toch stelt Brugmans dat 'Nederland met de wet van 1889 nagenoeg alle Europese landen vooruit was'.[40]

De *Veiligheidswet* van 1895 bevatte bepalingen ter beveiliging van fabrieken en werkplaatsen, die aan controle werden onderworpen. In 1908 bezocht de speciale inspectie 9908 van de in totaal 35.715 bedrijven.[41]

Het jaar 1900 zag de aanvaarding van de *Schoolwet*: leerplicht van 6 jaren voor kinderen vanaf 7 jaar onder andere om fabrieksarbeid tegen te gaan.

De zogenaamde *Ongevallenwet* van 1901 regelde de wettelijke verzekering van werklieden: ook werkloosheid werd in vele gevallen verzekerd; het werk in mijnen werd gekontroleerd.[42]

Veel van deze wetten zijn tot stand gebracht door het progressief liberale kabinet Pierson-*Borgesius*, regerend van 1897–1901, het kabinet dat door vrienden 'het ministerie van sociale rechtvaardigheid' werd genoemd[43] en dat ook de woningwet tot stand bracht.

Andere vormen van staatsbemoeienis met het restaureren van het algemene welzijn herkent men bijvoorbeeld in de subsidies en renteloze voorschotten die vanaf 1894 beschikbaar waren voor de aanleg van stoomtramwegen, om zodoende het isolement van het platteland te doorbreken.[44] Ook het aannemen, in 1894, van het Zuiderzeeprojekt van C. Lely, het plan om van staatswege de inpoldering van dit meer ter hand te nemen en zodoende de ekonomie nieuwe impuls te geven, moet men tegen hetzelfde licht zien.

Tenslotte dan de *Woningwet*, die nauw samenhangt met de *Gezondheidswet*. Deze wetten, die geïnspireerd zijn op de Britse Public Health Act van 1890, en als zodanig dus niet de eerste in hun soort waren, hebben meer dan enige andere wet, invloed gehad op het gemeentelijk bestuur en werkelijke resultaten gebracht. Naar het resultaat gezien was althans de woningwet baanbrekend en van veel grotere betekenis dan de Britse voorganger. Het is dan ook begrijpelijk dat er aanvankelijk veel kritiek heerste op vooral de grote interferentie met de 'heilige' gemeentelijke autonomie, die nu terug moest treden, ten behoeve van de staatsinmenging. Deze inmenging werd echter voor lief genomen; het woningvraagstuk werd nu vrij algemeen tot belangrijk onderdeel van de landelijke sociale politiek gerekend, vanwege een viertal overwegingen:

– het belang der zaak zelf, de relatie met de volksgezondheid;
– uitstel van ingrijpen in de voortslepende slechte woningtoestanden zal desastreuse gevolgen hebben;
– de bemoeiing is niet geheel nieuw, maar feitelijk een logisch voortbouwen op de reeds aanwezige bouwverordeningen;
– de hervormingen zouden verwezenlijkt kunnen worden zonder al te grote offers van de staatskas.[45]

'Zonder ingrijpen van het centraal gezag is afdoende genezing niet te verwachten' stelt de Memorie van Toelichting.[46]

Woningwet 1901

Zo was er een 'algemene aandrang'[47] ontstaan om een wettelijke regeling te krijgen. De regering gaf er gevolg aan door 11 september 1899 een ontwerp-woningwet in te dienen. Dit ontwerp ging vergezeld van een ontwerp-gezondheidswet, welke wet staatscontrole op de volksgezondheid

Mr. H. Goeman Borgesius, die als minister van Binnenlandse Zaken vanuit progressief-liberaal politiek standpunt een zo essentiële bijdrage leverde aan de totstandkoming van de woningwet.



moest gaan regelen. De ambtenaren en colleges, krachtens de gezondheidswet aan te stellen, zouden ook belast worden met de zorg van de uitvoering van de woningwet.
De Memorie van Toelichting is ondertekend door de ministers van binnenlandse zaken Goeman Borgesius, van justitie Cort van der Linden en van Financiën Pierson. De toelichting noemt 5 oorzaken der slechte toestanden op woninggebied:
1. de mogelijkheid, om slecht ingerichte, voor de gezondheid schadelijke woningen bij voortduring te verhuren;
2. de weinige geneigdheid om aan woningen, welke dreigen onbewoonbaar te worden, de noodige verbetering aan te brengen;
3. de aanbouw van solide, aan de matigste eisen niet voldoende woningen, welke zoo niet terstond dan toch na eenige jaren het aantal krotten zouden vermeerderen;
4. de onvoldoende aanbouw van goede woningen;
5. financieel onvermogen, waardoor velen genoodzaakt waren, zich met een slechte woning te behelpen.
Deze oorzaken bepalen tevens de middelen die te baat genomen moeten worden om de slechte woningtoestanden te keren; deze oorzaken moesten als het ware weggenomen worden door de wet.
– Zo stelt de wet de gemeentebesturen in staat, na advies van de betreffende gezondheidscommissie te verbieden bepaalde woningen nog langer te bewonen; of althans boven een maximaal aantal bewoners; woningen kunnen ook überhaupt 'onbewoonbaar verklaard' worden. De bewoner mag dan nog zes of maximaal twaalf maanden in het huis blijven; dan moet de woning ontruimd worden en kan op last van de gemeente afgebroken worden.
– Op last van de gemeente kunnen huiseigenaren gedwongen worden bepaalde verbeteringen aan te brengen aan hun woning.
– De gemeente dient er op toe te zien, door op naleving streng te controleren bouwverordening, bij voorkeur door een soort bouwpolitie, in elk geval door een woningdienst, dat geen slechte of slecht gesitueerde woningen meer worden aangebouwd.
– Verder bevatte het ontwerp nog een paragraaf, toe te voegen aan de reeds bestaande onteigeningswet, waardoor 'in het belang van de volkshuisvesting' onteigening bij voorbaat mogelijk was, en een stedebouwkundige paragraaf, die aan de gemeente de bevoegdheid verleende bouwen of het bouwen te verbieden op grond die 'in het belang van stelselmatige bebouwing' bij raadsbesluit was aangewezen voor straat, gracht of plein. Voor gemeenten met meer dan 10.000 zielen en die, waar de bevolking de laatste 5 jaren met meer dan 1/5 was toegenomen werd een 'uitbreidingsplan', goed te keuren door Gedeputeerde Staten, verplicht gesteld.
– Tenslotte kon zowel van gemeente- als staatswege financiële hulp geboden worden aan die verenigingen enzovoort, die 'uitsluitend in het belang van de volkshuisvesting werkzaam' zijn en als zodanig bij Koninklijk Besluit zijn toegelaten. Ook is geldelijke steun mogelijk aan bewoners van ontruimde percelen of aan de eigenaren van woningen welke van gemeentewege verplicht dienen te worden verbeterd.[48] In de Memorie wordt het bedrag, nodig voor deze steun, geschat op 1 miljoen gulden (toenmalige guldens).
Met name in de Eerste Kamer heerste er nogal wat oppositie tegen de grote staatsinmenging in deze van oorsprong gemeentelijke zaken. En vooral de grote vrijheden ten aanzien van onteigening greep in veler ogen te diep in het eigendomsrecht.
Echter, de ernst van het probleem overtuigde toch zowel in de Tweede Kamer de grote meerderheid, als in de Eerste Kamer een kleine meerderheid, dat volkshuisvesting een rijkszaak diende te worden, een zaak die wat uivoering betreft weliswaar aan de gemeentebesturen wordt overgelaten (gemeente-*zorg*), maar wat betreft planmatige beheersing en woon-peilcontrole een zaak van de rijksoverheid is. Er is in zoverre derhalve niet meer sprake van een centralisatie, dan bij iedere andere vorm van wettelijke regeling, zoals rechtspraak, gezondheidszorg, leerplicht. De maatstaven, de achterliggende ideeën, zijn nationaal afgesproken, de plaatselijke uitvoering en interpretatie is uit de aard der zaak ook plaatselijk geregeld.[49]
De wet werd 19 april 1901 in de Tweede Kamer aangenomen met 72 stemmen voor en 4 tegen; in de Eerste Kamer 19 juni met 25 voor en 19 tegen, en verscheen 22 juni 1901 in het Staatsblad.[50]
Bij de aanneming was slechts één, het eerste artikel weggevallen, dat luidde 'De volkshuisvesting is een voorwerp van de aanhoudende zorg der gemeentebesturen' niet omdat het beginsel ervan niet erkend werd, maar omdat opneming in het stelsel van de wet minder paste.

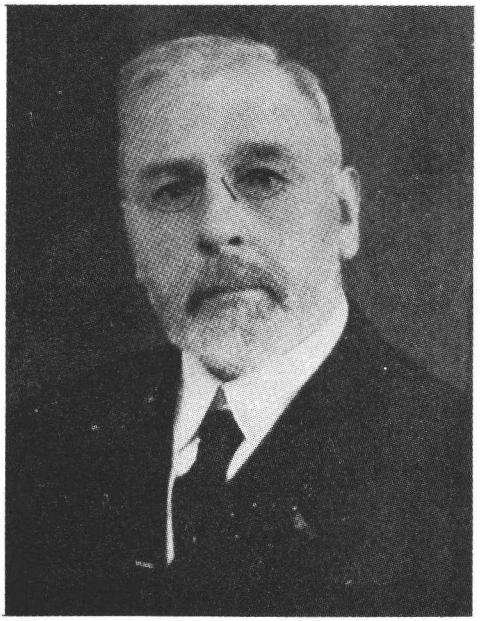
Aanvankelijke problemen met de woningwet

In het algemeen werd de wet met gejuich ontvangen.[51] De gemeentebesturen voelden zich geruggesteund in de moeilijke taak iets te doen aan het woningprobleem. Alhoewel men op zag tegen het opstellen van een bouwverordening en een uitbreidingsplan, vormden deze taken ook een uitdaging, die, goed opgelost en gesteund door de

overheid tot zelfs geldelijke bijdragen toe, eindelijk eens een ingrijpende verandering teweeg zou kunnen brengen. Ook particulieren die zich al bezighielden met de volkshuisvesting voelden nieuwe stimulansen; nu zouden immers kredieten tegen matige rente beschikbaar komen (voorheen steeds hét probleem) als zij zich maar organiseerden in erkende verenigingen.
De stelselmatige uitbreiding van woonplaatsen, zeker al de wens van velen, werd nu afgedwongen door de overheid door middel van het goed te keuren uitbreidingsplan, en mogelijk gemaakt door de vereenvoudigde wijze waarop onteigend kon worden; 'chaotische ontwikkeling tot schade van de gehele gemeenschap zou tot het verleden moeten gaan behoren'.[52]
Toch waren er ook bezwaren van velerlei kanten, en ontstonden spoedig onvoorziene problemen. Al in 1900 hadden architekten, verenigd in de Maatschappij tot Bevordering der Bouwkunst in het Bouwkundig Weekblad hun kritiek op het wets*ontwerp* geuit.[53]
De 12 punten van kritiek, waarin zij hun bezwaren hadden opgesplitst, hebben geen invloed gehad op de uiteindelijke versie van de wet; en van de 12 punten zijn in het kader van deze geschiedenis alleen de punten
4. 'het wetsontwerp is onvolledig', 6. 'Het wetsontwerp handhaaft de Bouwvergunning'. 11. 'Het wetsontwerp laat niet genoeg vrijheid op het punt van onteigening' en 12. 'Het wetsontwerp handelt alleen over woningen', nog van belang.
Naar het oordeel van de architekten is de wet onvolledig (4), omdat alleen op *volks*huisvesting wordt gelet en niet op de huisvesting in het algemeen. Node missen verzoekers in het ontwerp bepalingen over schoon bouwen, die in vele Duitse bouwverordeningen voorkomen! 'Waarom moet het ontwerp alleen onder sociale vlag varen, als hulde aan de tijdgeest', vragen de auteurs zich af. Het toezicht op algemeen goed en fraai bouwen, zeker een belang van de overheid, is inderdaad een probleem geworden, dat nader behandeld wordt in Hoofdstuk III. Men kan de opstellers van de wet echter niet kwalijk nemen, dat zij het sociale probleem als eerste aangepakt hebben, en zich daartoe beperkt hebben, al blij, als dat in een voor de volksvertegenwoordigers aanvaardbare wet geregeld kon worden.
Het bezwaar tegen de Bouwvergunning is begrijpelijk (6), als men een aanhanger is van zuiver, theoretische logica. Er is een bouwverordening, goed. Men mag bouwen als men zich houdt aan de bouwverordening; 'wie heeft nu ooit gehoord, dat iemand nog eens verlof moet hebben, om de verordening na te leven' schrijven de architecten. Ziet men de bouwverordening echter als een richtsnoer, een raamwerk, waarbij nog een verfijnende interpretatie onontbeerlijk is, dan is de bouwvergunning een logische konsequentie. Het is dan de erkenning van overheidswege, dat het ingediende plan inderdaad in de geest van de bouwverordening is. Het is in deze zienswijze, dat de wet van 1901 de bouwvergunning handhaaft.
Dan vinden de architecten dat er ook onteigend moet kunnen worden ten behoeve van verkeerswegen, parken en stadsuitbreiding in het algemeen (11), en niet alleen, zoals in de wet gesteld, ten behoeve van de volkshuisvesting. Dit punt is een probleem tot op de huidige dag, waar onteigeningsprocedures steeds weer onderwerp van twist en discussie zijn. In zoverre is de kritiek van de architekten onjuist, wanneer zij suggereren dat er voor de door hen bedoelde zaken niet onteigend zou kunnen worden; dit kan wel, maar dan volgens de normale (langdurige) procedures van de onteigeningswet.[54]
De kritiek van punt 12, dat de wet onvoldoende ingaat op andere gebouwen dan woningen, blijkt door de praktijk weerlegd. Als onderdeel van een uitbreidingsplan komen deze gebouwen en bestemmingen immers automatisch aan bod, en vormen dan eveneens een onderwerp van gemeentezorg. De wet moet, tenslotte, gezien worden als geneesmiddel tegen de ergste kwaal van die dagen: de verkrotting van wijken en de woningnood, en heeft ook als sleutel gefungeerd tot de oplossing van die problemen. Zij is niet bedoeld als wondermiddel voor een totale oplossing van de stedebouwkundige kwestie, hetgeen de architekten, ten onrechte, van haar verwachtten.

Ernstige, onvoorziene problemen met de wet

De werkelijke problemen die ontstonden ten gevolge van de woningwet waren van een andere aard.
De ergste daarvan was het toenemen van het woningtekort, zowel tengevolge van de onbewoonbaarverklaringen als tengevolge van de door de wet gestegen kwaliteitseisen geringere aanbouw van nieuwe woningen.
Hoewel de wet natuurlijk spekuleerde op direktvervangende nieuwbouw na onbewoonbaarverklaren, gebeurde dit in de praktijk zelden.
Zo zijn er in Amsterdam na 1904, krachtens de woningwet, tot 1912 3299 woningen onbewoonbaar verklaard. In 1904 nog slechts 12, waren het er in 1906 328, en in 1910 734; in 1911 bracht men het terug tot 296, eenvoudig omdat anders de woningschaarste nog nijpender zou worden. Men accepteerde dus, noodgedwongen, krotten als bewoonbare woningen.[55] Andere steden kampten met soortgelijke problemen. Een ander



Mr. J. Kruseman, de jurist die vanaf de eerste stappen voor de Woningwet (in de negentiger jaren) deze in zijn ontwikkeling up-to-date trachtte te houden via vele publikaties.
(Uit 'Vijftig jaar Woningwet 1902–1952').

serieus probleem vormde de reeds genoemde hogere kwaliteitsnorm die de woningwet, zij het via plaatselijke bouwverordeningen stelde. Particuliere ondernemers deinsden terug, toen zij voor gelijkblijvende of slechts minimaal omhoog te brengen huren (anders zouden deze helemaal niet meer te betalen zijn voor de arbeiders) kwalitatief veel betere woningen moesten produceren dan zij gewend waren. Bij het ingaan van de nieuwe bouwverordening in Amsterdam in 1906 (de verordening van Tellegen), onder de kondities dus van de woningwet ontstaan, viel de produktie van particuliere woningen terug van 1815 naar 1025.[56] Omdat wèl subsidie beschikbaar was voor woningbouwverenigingen, begrijpt men hier de geweldige stimulans voor de oprichting dezer verenigingen. Toch herstelde ook de particuliere bouw zich, door tóch weer methodes te vinden op betaalbare wijze te voldoen aan de eisen van de bouwverordening. Overigens stelden ondernemers en bewoners niet zelden vraagtekens bij de bepalingen van de bouwverordening: 'Is dat nu wel zo nodig' zal men zich afgevraagd hebben, of moeten we niet juist op andere zaken letten? J.B. Keurschot stelt dan ook in een artikel over deze kwestie: 'Vraag ook eens de arbeider zélf, wat hij wil'.[57] Zelfs alkoven behoeven dan misschien niet eens zo kwalijk te zijn. Hier ligt een ernstige kwestie: in hoeverre zit er in de hele bouwverordening een onterecht paternalisme, dat de arbeider op voor hem oneigenlijke wijze wil 'leren' te wonen? Het valt echter buiten de strekking van deze geschiedenis daarop verder in te gaan.

Voorts werd in de jaren '10 en verder een levensgroot probleem, dat er zoveel legale aanvragen voor subsidies binnenkwamen bij de overheid, dat het aanvankelijk gestelde bedrag van 1 miljoen per jaar bij lange niet toereikend bleek, het kwam spoedig in de buurt van de 20 miljoen.

Tenslotte nog vermeldenswaard het probleem dat D.E. Wentinck opmerkt in zijn boek over de bouwverordening, namelijk dat de overheid door de woningwet zóveel drang uitoefende op de gemeentebesturen snel met een bouwverordening te komen, en aan de andere kant weinig hielp met een richtsnoer of iets dergelijks, dat veel verordeningen sporen van haast vertoonden en in de praktijk nogal slecht bleken te zijn.[58] Veel van de bouwverordeningen zijn dan ook na een aantal jaren bijgestuurd.[59] Al met al gaf de woningwet in het begin eerder verwarring dan steun[60]; pas een 5-tal jaren na het in werking treden van de wet komen er werkelijke resultaten. Dat de woningwet als tastbaar en werkbaar product van een langzaam uitgekristalliseerd sociaal ontwaken een geweldige ommekeer heeft gebracht in de voortmodderende woningbouw, is zeker.

III. ESTHETISCH ONTWAKEN: HET ZOEKEN NAAR EEN OORSPRONKELIJKE ÉN EIGENTIJDSE HOLLANDSE SCHOONHEID

Het met een esthetisch bewustzijn om zich heen kijken nam in de 19e eeuw, althans in de kringen die daar toe gelegenheid hadden, een voorname plaats in. Het gold het leven als materieel gebeuren in zijn geheel: woning, huisraad, kleding, transportmiddelen, alles werd getoetst aan de keur van een verfijnde esthetische ontwikkeling, aan, kortom, goede smaak. Bekijk oude meubels, of koetsen! Bestudeer eens een antieke koffer, en zie hoe prachtig een kostuum gemaakt werd, van de fijnste lakens en edelste zijden voeringen. En, om iets anders te noemen, als men eens goed de doorwrochte en kostbare afwerking van hèt pièce de résistance van de laat 19e eeuwse architektuur, de Opéra te Parijs, bestudeert, rolt men bijna om van verbazing hoe dàt gigantische gebouw, afgewerkt als een broche of ander sieraad, tot stand gebracht werd.

Het esthetisch gevoel beperkte zich wél tot de eigen kring, stand of coterie. Het was ook nogal een 'uiterlijke' schoonheid waarmee men zich steeds bezighield, niet een meer innerlijke, maatschappelijke, volledige. Om nog even naar Parijs te gaan: de gevels van de woningen langs de nieuwe boulevards waren schitterend, de vertrekken van de gegoeden ook, doch hoger in het gebouw, of in de souterrains, was alles armoe.

Zelfs bij fabrieksgebouwen treft men dit verschijnsel wel: een esthetisch verzorgd gevelbeeld, verhullende erbarmelijke werkomstandigheden. Het is evenwel essentieel dit (voor ons asociale) beeld te plaatsen in het licht van zijn tijd: waren er toen ook niet, overigens verantwoorde mensen, misschien wel sociaal bewogen mensen, die een 'negertje' in dienst hadden, of minstens 3 meiden? Oók de sociale hervormers van die tijd, léefden in die tijd. Datzelfde geldt voor de mensen die zich met esthetica, met 'schoonheid' bezig hielden; denk aan een Victor de Stuers, die wij toch allen dankbaar zijn voor zijn strijd voor behoud van schoonheid, al is het dan uiterlijke schoonheid.

Het vorige hoofdstuk heeft laten zien hoe de toenemende 'verlelijking' in de 2e helft van de 19e eeuw – groter wordende fabriekscomplexen, uitdijende arbeiderswijken, stinkende spoorlijnen, steeds zichtbaarder armoede, leidde tot sociale inzichten die pleitten voor een betere samenleving; in dit hoofdstuk is de uiterlijke kant van eenzelfde behoefte de lelijkheid te bestrijden aan de orde. En dat er, ondanks het bovenstaande, toch vaak wél een positieve relatie is tussen beide vormen van interesse, staat voor de auteur vast. Zetten zij zich niet beide af tegen verschillende kanten van eenzelfde lelijkheid, namelijk een lelijke wereld? Streeft niet zowel de sociaal gerichte als de esthetisch gerichte mens naar een 'schoner' samenleving? Natuurlijk: goede samenlevingen kunnen vertoeven in onbenullige bouwsels[1]; prachtige huizen kunnen diep ongelukkigen herbergen.[2]

Doch in het goede geval, bij de 'wijze' mensen voert beiderlei streven naar een zelfde doel: een verheffender wereld dan de thans omringende. Men denke hier aan het Latijnse adagium: mens sana in corpore sano, hier uit te bouwen als: Societas sana in mundo sano: een gezonde samenleving in een gezonde, mooie wereld. Het esthetisch ontwaken is in die gedachtengang de logische wederhelft van het sociaal ontwaken: de behoefte om Nederland sociaal weer in orde te krijgen gaat gepaard met de wens om Nederland in een mooie mantel te steken. Geen mens heeft meer dan Berlage, de architekt, dat dubbelzijdig streven belichaamd, zijn architektonische opgave steeds weer koppelend aan sociale overweging . . . Doch in dit hoofdstuk eerst 'het uiterlijk schoon' apart beschouwd, de diepere inhoud en relaties terzijde latend.

Het touristische 'sight seeën' en de artistieke waarneming van het landschap

Het rondkijken met een oog dat het genoegen verlangt van een mooi uitzicht, zowel in de steden en dorpen als op het platteland wordt min of meer geïnstitutionaliseerd met de komst van de

fiets en later de automobiel. Het maken van 'tochtjes' wordt populair, nu de vervoersmiddelen comfortabeler of sportiever worden, althans bij de elite die zich dit kan veroorloven. En deze groep verlangde uiteraard fraaie uitzichten op de uitstapjes, een geheel niet door 'beeldverstorende' elementen gehinderd, zoals lelijke fabrieken, oprukkende arbeiderswijken etcetera.
Reeds in 1883 is de A.N.W.B. opgericht. Een bond met als doel het wielrijden te bevorderen door toeristische informatie, wegenverbetering, bewegwijzering etcetera. Later is ook, zelfs vooral, de auto onder de vleugels van de 'bevordering' gekomen. Doch deze toeristische stimulans heeft in elk geval het esthetisch bewustzijn voor het mooie land dat Nederland toch is versterkt.
Ook in de *fotografie*, aanvankelijk uitsluitend gericht op portretten, ontstaat tegen het einde van de 19e eeuw de gewoonte om ook kiekjes te maken van stads- en landschapsschoon, waardoor een grotere groep dan alleen kunstschilders en architekten met een bewust oog gaat rondkijken, belust op 'mooie plaatjes schieten'.
Ook van een, zij het quasi wetenschappelijk-toeristisch karakter, zijn diverse toenmalige buitenlandse werkjes over Nederland, een soort Baedekers, boekjes die men kan lezen alvorens een land te bezoeken zodat al iets, meestal de 'high lights' van zo een land gekend kunnen worden. Deze soort boekjes bestaan over de meeste landen, in vele talen, maar wat bijvoorbeeld in de werken van een Hough, een Lucas, een Roche opvalt[3] is steeds weer de bijzondere aandacht voor het typische Hollandse landschaps- en stedenschoon. De lelijke kanten zoals stadsuitbreidingen en fabrieken worden meestal verzwegen: men ziet toch wat men wil zien.
De artistieke interpretatie van steden, dorpen en het platteland vindt men onder andere in de schilderkunst van de 'Haagse School', zoals de 'landschappen' van Israëls en Maris. Vooral donkere silhouetten en enorme 'luchten' met de bekende Hollandse wolkenformaties vallen daarin op. Op bijzonder markante wijze is de stad het onderwerp in het werk van de Amsterdamse schilder Breitner, tevens fotograaf, die zijn eigen foto's van Amsterdamse stadsgezichten verwerkte tot donkere, geladen beelden van een nu eens

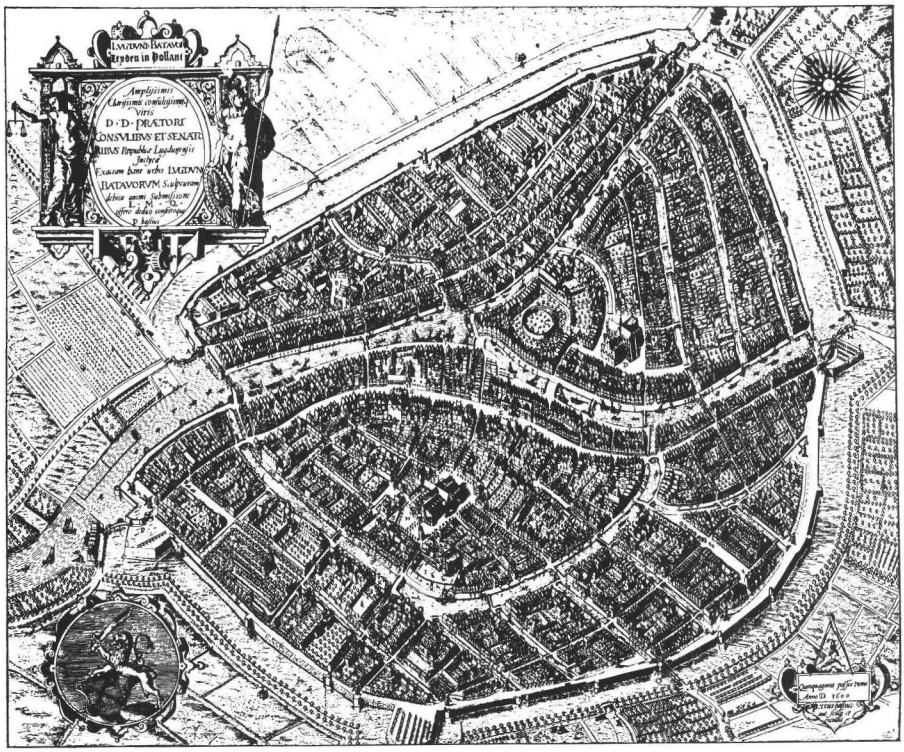


Het Damrak, van G.H. Breitner (1857–1923).
De schilder werkte meestal met door hem zelf gemaakte foto's: door vrije interpretatie daarvan en diep-donkere kleuren met veel geel en rood krijgen zijn stadsbeelden een onweerstaanbare overtuigingskracht van Hollandse schoonheid.

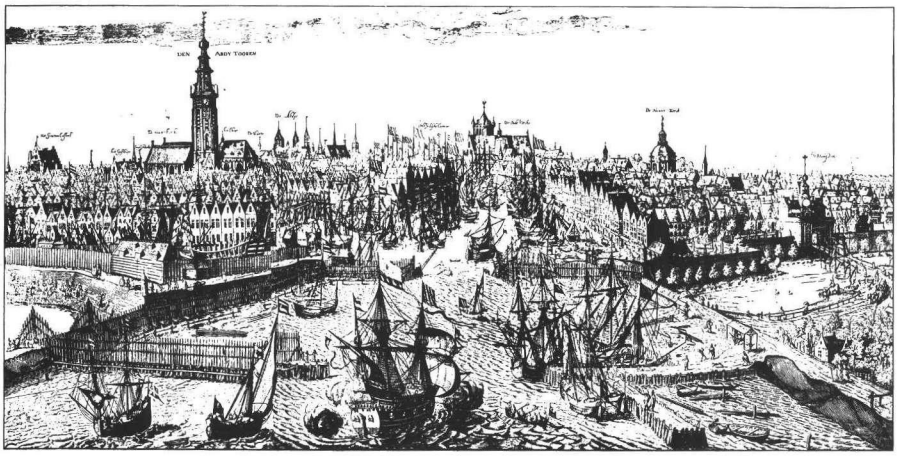
mooie, dan weer troosteloze stadswereld.
Uit deze artistieke uitingen blijkt andermaal de gegroeide belangstelling voor de eigen leefomgeving en met name het specifiek 'Hollandse' daarvan: stadssilhouetten met spitsjes, bomen en dramatische luchten daarboven; in de stad de roodbruine baksteenmassa's met die grote ramen, gele kroonlijsten of spitse gevels.

De architektonisch-esthetische waarneming

Victor de Stuers is één der eersten die, in een fel geschrift: 'Holland op zijn smalst', de verlelijking van Nederland grondig aan de kaak stelt en de nieuwe produkten van wansmaak en geestelijke armoede tegenover een door hem bezongen fraaier verleden stelt.[4] Het is overigens een heel praktisch betoog, dat ook heden ten dage aktualiteit zou hebben. De Stuers kritiseert onder meer de lelijke restauraties casu quo uitbreidingen van oude kerken, en vooral hinderlijke stijlmutaties daarbij, veranderingen waarbij het gebouw zogenaamd gemoderniseerd wordt. Ook behandelt hij verworden stijlbegrip bij nieuwe bouwwerken, doch het belangrijkste in zijn verhaal is toch wel de aanklacht tegen afbraak van oude gebouwen, enerzijds door sloop, anderzijds door categorische verwaarlozing, waardoor sloop als het ware vanzelf gaat en op een gegeven moment niemand meer geïnteresseerd is in het verpauperde gebouw (onder andere de overheid maakte zich daaraan schuldig). Zeer up-to-date klinkt de wanhoop over het afbreken van stadspoorten.[5] Bij het gehele betoog wordt men meermalen herinnerd aan een soortgelijk pleidooi in Engeland, 'Contrasts' van A.W.N. Pugin, al uit 1836, dat ook de gotische en middeleeuwse schoonheid stelt tegenover de (dan) hedendaagse kunstarmoede van klassicistische, nabootsende aard. In het artikel wordt overigens dit baanbrekende werk, dat ook zo een invloed zou hebben op de latere 'Pré-Raffaëlieten' (onder andere Ruskin en Morris) niet genoemd. Er was een zeer sterke band tussen Victor de Stuers en de architekt P.H.J. Cuypers, en de invloed van de Stuers is ook zeker te merken in het werk van de bouwmeester (zie volgende paragraaf van dit hoofdstuk).
In de periode volgend op dit vlammend betoog verschijnen met regelmaat artikelen en publikaties met beschrijvingen van oude schoonheid en weeklacht over eigentijdse lelijkheid. Het soort uitingen wordt goed getypeerd met de volgende[6]: 'Niet alleen de silhouetten doen zich voor het oog aangenaam voor, doch ook de straatbreedte in verhouding tot de gevels, en het schilderachtige cachet dat deze eenvoudige gebouwen hebben. Alles heeft hiertoe meegewerkt: het geboomte, de perspectieven, de mensengroepen met of zonder bezigheid (in klederdrachten!), de schilderachtige kleuren, vooral als men naar de bochten der straten en stegen het oog wendt en de zon even achter een wolk te voorschijn komt (. . .). Wanneer men dan in de nieuwe buurten komt, is het uit met al die bekoring. Daar is over het algemeen genomen alles lelijk te noemen . . .'.
Uit de titels der vele gepubliceerde boeken blijkt al de aard van de belangstelling: 'De schoonheid van ons land', 'Oud Nederland: een verzameling der belangrijkste gezichten, steden, dorpen en kasteelen uit vroeger eeuwen', 'Onze oude dorpskerken', '80 schetsen van boerenhuizen in Nederland', 'De diverse provincies in beeld' etcetera.[7] Een der fraaiste voorbeelden in deze geest is het monumentale werk 'Monumentaal Nederland'[8], waarin in de aanhef te lezen valt: 'De Nederlandsche bouwkunst, die zoovele en zoo fraaie werken heeft voortgebracht, wordt door het publiek nog niet op haar juiste waarde geschat. Om te doen zien, welke fraaie scheppingen die kunst leverde, zijn ze hier afgebeeld'.
Meer analytisch doch dezelfde geest ademend zijn werken als *'Nederlandse stedenbouw'*[9] waarin naast ontstaan der steden (Handel, handel, handel), de verschillende hoofdelementen waaruit de stad is opgebouwd behandeld worden. En in het hoofdstuk 'Bouwkunst' van C.H. Peters in het eerder genoemde boek 'Nederland'[10] worden weer eens de typisch Nederlandse karaktertrekken der bouwkunst uitgediept. Een zeer belangrijk werk tenslotte is het in 1912 verschenen: 'Hedendaagsche stedenbouw' van de Utrechtse wethouder van Openbare Werken Fockema Andreae, waarin een uitvoerige beschouwing, verlucht met vele illustraties, de hoofdkaraktertrekken van diverse oude binnensteden schetst. Berlage maakt overigens prachtige kleurpotloodschetsjes van steden en dorpen in de serie: 'Zwervende en reizende toch thuis', pas in 1948 uitgegeven.
Ook in het buitenland interesseert men zich eindelijk voor Nederlandse steden: drie werken verschijnen in Duitsland. W.C. Behrendt schrijft zijn schets: 'Die Holländische Stadt',[11] de hoofdzaken typerend in de geest van hoofdstuk I van dit boek, paragraaf 'Hoofdkaraktertrekken'; Max Eisler analyseert diepgaand de ontwikkeling van Haarlem, daarbij steeds stuitend op 'mislukkende' planmatigheid[12]; en Rudolf Eberstadt schrijft droog maar volledig over 'Städtebau und Wohnungswesen in Holland'.[13] Deze interesse is wel bijzonder, daar de Nederlandse stad, in al zijn onpretentieuze eenvoud, nauwelijks aan bod komt in stedebouwkundige beschrijvingen en theorieën, die vanaf ongeveer 1850 internationaal gaan verschijnen. Het zijn telkens weer steden als



In het boek 'De Nederlandsche Stedenbouw' van C.H. Peters (verschenen in 1900), een prachtig boekwerk, wordt overvloedig aandacht geschonken aan de schoonheidskwaliteiten van de oude steden; er staan onder andere veel dan voor het eerst op grotere schaal gereproduceerde stadsgezichten in. Deze Vogelvlucht van Leiden is gegraveerd door Pieter Bast in 1600.



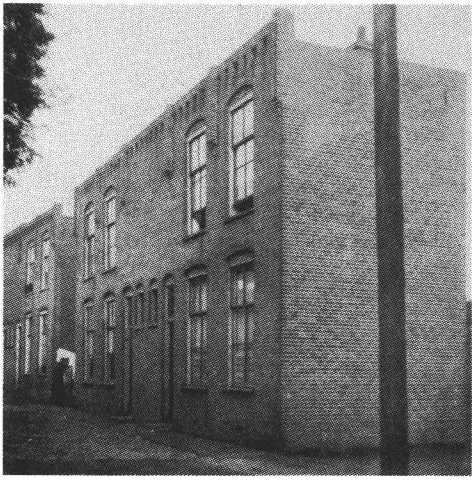
Dat de Gouden Eeuwers trots waren op hun mooie steden bewijst het enorme aantal vogelvluchten, stadsgezichten en atlassen dat gepubliceerd werd, meestal in kleur uitgevoerd, de tekeningen gelardeerd met symbolen van macht, kracht en welvaart.
Dit gezicht op Middelburg in de 2e helft van de 17e eeuw is eveneens uit Peters.
Wat een geweldig tafereel moet het geweest zijn, zo een stad op het dek van een koopvaardijschip te benaderen.

Berlijn, München, Carcassonne, Parijs, Rome, Londen, Bath etcetera die het onderwerp vormen van beschrijvingen, bewondering of analyse in boeken van een Sitte, Stübben, Brinckmann, Unwin.[14]

Het zoeken naar een eigentijdse en toch traditioneel Hollandse stijl

De belangstelling richt zich niet uitsluitend op stadsgezichten en landschappen, maar ook met name bij kunsthistorisch aangelegde architekten op de bouwstijl. Bouwstijl – inderdaad een veelbetekenend, diepveranderd kenmerk van een instelling.
Na de internationale stijlen van het klassicisme en het eclecticisme ontstond weer de behoefte aan een eigen stijl. Men was het schijnbaar onpersoonlijke en ook chaotische van de produkten van deze stijlen beu. Het afkeuren van deze kant van de 19e eeuwse bouwproduktie vindt men in vele geschriften. Onder andere Berlage is hierover ongemeen fel en genadeloos: 'Wij kunnen toch waarlijk wel zeggen, zelfs bij inachtneming van verzachtende omstandigheden, dat de 19e eeuw was de eeuw der lelijkheid. (. . .) Onze grootouders, onze ouders en wijzelf hebben geleefd en leven nu nog in een omgeving, zoo leelijk als er vroeger geen is geweest. Ik herhaal nog eens: men beschouwe alles met een koel nuchteren blik; maar vergelijkt men dan, dan kan niets van al hetgeen zij en wij voor ons bestaan nodig hadden of hebben, mooi worden genoemd en pleegt datgene, wat er aardig uitziet, van een vroegere eeuw afkomstig te zijn. Bekijken we het binnenste van onze woningen, dan is het toch eigenlijk tuig, wat wij huisraad noemen. Geen stoel, geen tafel, geen kopje zelfs, dat ook maar eenigszins bevredigt; en de eenige oorzaak, dat we ons niet voortdurend ergeren is deze, dat de mensch, helaas, of liever gelukkig, de aanpassende eigenschap bezit, van aan alles te wennen. Met onze woning zelf, heeft de loffelijke speculatiebouw, deze massavoortbrenging van de ergste soort, tegen welker overmacht een enkel dragelijk huis van een architekt tevergeefs worstelt, een type geschapen, waaraan zoo ongeveer alles ontbreekt, wat men bouwkunst pleegt te noemen; trouwens de wijze, waarop deze bouw ontstaat, sluit al dadelijk elk resultaat in gunstigen zin uit. Deze massavoortbrenging heeft het silhouet onzer steden bedorven, en den schoonen overgang tusschen stad en land verwoest, omdat de brutale einden der straten, met hun twee gepleisterde gevelvlakken, slechts wachtend op verplaatsing, dadelijk in het groen om de stad doodloopen.
En wat moet van de nieuwe stadskwartieren worden gezegd?
Het is langzamerhand banaal geworden om over deze staduitbreidingen te klagen. Maar toch moet het weer even gezegd dat de verkeersaderen en ceintuurbanen gruwelijk zijn. Zij zijn breed,





De oprukkende lelijkheid werd niet het minst sappig aan de kaak gesteld door Herman van der Kloot Meyburg in zijn boek 'Bouwkunst in de stad en op het land', verschenen 1917. Door voorbeeld en tegenvoorbeeld met de meest suggestieve kwalificaties als: 'rammelende gevel' of 'geestloze, doelloze en karakterloos opgesierde erker-uitbouw' voor het slechte, trachtte hij uit de Omvangrijke Gebouwde Omgeving de mooie dingen te laten zien en te inspireren tot voortbouwen op die motieven.

groot, ruim, maar van een platte leegte, niet aan menschen en verkeersmiddelen, maar aan schoonheid, welke ons het nauwe middeleeuwsche straatje met smart doet missen. En dan hunne vele 'Prachtbauten'! Nu ja, er zijn onder de vele winkelhuizen en kantoorgebouwen natuurlijk enkele, welke met talent zijn ontworpen; er zijn onder de vele particuliere huizen sommige, waarin de bewoner zich behagelijk thuis kan gevoelen. Maar niettegenstaande dat, voelt men een zekeren afkeer voor al die nieuwe monumentaliteit; zijn boulevards met prijsvraaggevels (bewijs juist van de geringe kunstontwikkeling in dezen tijd) toch eigenlijk belachelijk, omdat afgezien van alle andere bedenkelijke eigenschappen, aan al deze monumentale gebouwen per slot van rekening ontbreekt dat zekere iets, dat zelfs het kleinste huisje uit vroeger tijden, voor ons zoo belangrijk maakt'.[15] Berlage tracht ook te naderen tot een verklaring van deze 'verleelijking', als hij weer eens de oude steden stelt naast het nieuwe: 'Hoe komt het tenslotte, dat wij zelfs de oude steden als zodanig, met hun kromme straten, hun planlooze indeeling, hun onregelmatige aanleg, verkiezen boven de nieuwere, die in elk opzicht beter voldoen aan de eisen welke volgens de latere denkbeelden aan stedebouw moeten worden gesteld?

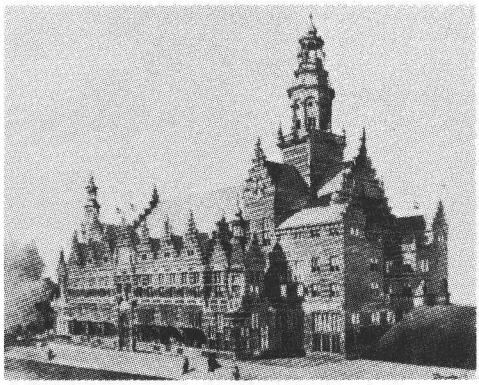
Het is omdat geen kunstwerk van de 19e eeuw die ontroering geeft, welke ons bij de aanschouwing der oude kunstwerken tegenhuivert; het is omdat we bij het gaan langs de bouwvallen der oude steden worden bevangen door een gevoel van machtige grootheid en harmonische majesteit, dat geen 19e eeuws bouwwerk in staat bleek in ons op te wekken.

Het is in 't kort, omdat de kunstwerken der oude tijden die zekere kern bezitten, welke niet het gevolg is eener persoonlijke opvatting; het is omdat de geestelijke ondergrond, de algemeen geldende basis, aanwezig was, waarop de kunstenaar steunde en waardoor zijn persoonlijke opvatting juist des te meer tot zijn recht doet komen'.[16]

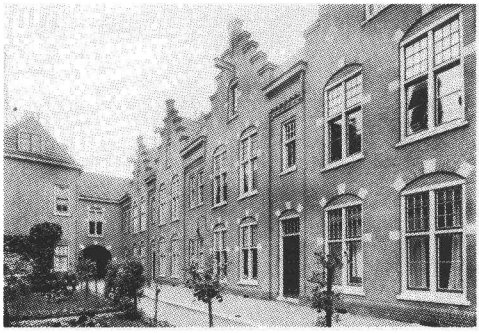
Ook Leliman formuleert het probleem in zijn boek over stadswoonhuizen: 'Speculatiebouw en huurhuizen zijn wel te beschouwen als de voornaamste oorzaken van het beeld van artistiek verval in de loop van de 19e eeuw. De bouwkunst immers kan alleen bloeien als zij uit en met liefde wordt beoefend. (. . .) Huizen uit het laatste kwart van de 19e eeuw dragen in ieder opzicht de sporen van een harteloze behandeling. De bouw was *een bedrijf, een industrie,* die uitging naar andere resultaten dan schoonheid. De kunst was er vrijwel geheel bij uitgeschakeld'.[17]

Het is als eerste de architekt P.J.H. Cuypers geweest, die daadwerkelijk zocht naar een oplossing van het door Berlage zo emotioneel en Leliman meer afstandelijk geformuleerde probleem in het scheppen van meer *authentieke* bouwvormen. Juist Cuypers is de vader van een nieuwe beweging aan het einde van de eeuw door zijn geweldige bouwproduktie en daarmee samenhangend gezag. Zijn stijl zette zich in alles af tegen de 'saaie' vormen van waterstaatsstijlen, néo-grec en dergelijke en was geïnspireerd op oorspronkelijk Hollandse vormentaal en Hollandse Renaissance. Het materiaalgebruik was 'eerlijk' (geen geschilderd marmer, geen stuc- natuursteen etcetera) en gebruikte weer veel baksteen, ook wel echte natuursteen, versieringen, snijwerk, boogconstructies. De bekendste voorbeelden zijn het Rijksmuseum (ontstaan na stimulerende werkzaamheden van Victor de Stuers) en het Centraal Station, beide te Amsterdam, doch de stijl is terug te vinden in honderden gebouwen en woonhuizen rond de eeuwwisseling van Cuypers zelf, Jos Cuypers, Eduard Cuypers en vele anderen (zie verderop). Ook Berlage erkent het genie van Cuypers, die hij 'de begaafdste Nederlandse architekt van de 19e eeuw' noemt. In zijn omvangrijke kerkelijke oeuvre heeft Cuypers zich evenwel zeer sterk laten beïnvloeden door Viollet-le-Duc, waardoor naast de Hollandse sfeer natuurlijk de Franse gothiek zijn sporen heeft nagelaten. Veel van de kerken maken dan ook beslist niet een zo oorspronkelijke indruk, maar niettemin was de 'diskussie' over oorspronkelijk bouwen, en de geleidelijke afwending van klassicistische denkbeelden op gang gekomen.

Gemeenschappelijk zoeken naar en werken aan een echte Hollandse stijl zouden later tot ontplooiing komen in groepen als 'Arti & Amicitiae', het kunstenaars-architekten syndicaat te Amsterdam, waar vele prominente architekten van ideeën wisselden. Er was het Atelier van Architektuur, Kunstnijverheid en Decoratieve Kunst[18], in 1895 opgericht door K.P.C. de Bazel en J.L.M. Lauweriks, met een eigen blad: 'Bouw- en Sierkunst'. Het bestond tot 1900, toen het min of meer opging in het door onder andere Berlage opgerichte "t Binnenhuis', een magazijn-atelier waar kunst in de ruimste zin geproduceerd en verhandeld kon worden – mits van Hollandse bodem. Vaste medewerkers waren onder meer Berlage, Jos Cuypers, J.A. der Kinderen, W. Kromhout, Jan Stuyt, De Bazel en Lauweriks, Jac. van den Bosch, Duco Krop, G. Rueter, Walenkamp en ook een aantal echtgenotes van de kunstenaars.[19] 'Er zijn daar kostbare zaken te vinden, maar ook goedkoopere voor alle beurzen bereikbaar'. (. . .) 'Men tracht practische bestemming en degelijke constructie te paren aan goede vormen en versiering' (. . .) 'Het streven van den kunstenaar om toch iets goeds te leveren verdient in elk geval waardering, meer eerbied dan het



Het ontwerp van Kromhout voor het Nederlandse gebouw op de Wereldtentoonstelling te Brussel 1910.
Dat een dergelijk ontwerp, geheel de stijl vertonend van de Hollandse Renaissance, door officiële instantie gebouwd werd, voor een zo representatief doel, bewijst wel hoezeer men zoekende was, na alle academische en internationale stijlen (als bijvoorbeeld Jugendstil), naar iets echts 'Hollands'.
(Uit: catalogus 'Nederlandse Architektuur 1893–1918).



Het bouwen in de geest van de Hollandse Renaissance komt, na de grootse ontwerpen van P.J.H. Cuypers voor Rijksmuseum en Centraal Station, rond 1900 steeds meer in zwang.
Dit is het Catharina hofje te Amsterdam van C.B. Posthumus Meijjes.
(Uit: 'Het stadswoonhuis in Nederland' van J.H.W. Leliman, 1920).

decreteeren van 'den laatsten smaak' door de vroegere krul-meubelfabrikanten'.[20]
De reeds genoemde Jos Cuypers, ontwerper van vele pittoreske en knusse, doch niettemin ruime woningen (onder andere in Museumkwartier te Amsterdam) start in 1901 een eigen blad, uitzonderlijk fraai en rijk van opzet en uitvoering, 'Het Huis Oud en Nieuw'. Beschrijvingen van mooie oude meubels, huizen en interieuren en van nieuwe in vergelijkbare stijl (vaak van Jos Cuypers zelf) vormen de hoofdonderwerpen. Er zijn dikwijls prachtige kleurenprenten in opgenomen.

Goede uitzonderingen maken nog geen goed geheel

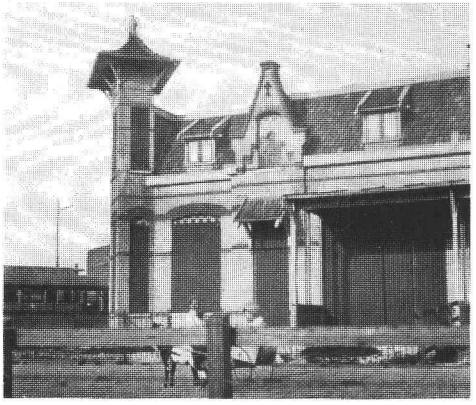
In de eerste jaren van de 20e eeuw begint bouwen in de 'Oud-Hollandse' stijl echt van de grond te komen. Zeer typerend ervoor is het Nederlandse paviljoen op de Expo in Brussel van 1910, ontworpen door W. Kromhout, een verzameling quasi 17e eeuwse geveltjes. De 17e eeuw: want dat was toch de tijd van de glorie van Holland! Verder zijn te noemen als architekten van deze stijl: Leliman, Weissman, De Clercq, Wattjes[21], Verschoor, Stuivinga, Van Noppen, Gebr. van Nieukerken, Van der Kloot Meyburg[22], Knuttel, Mutters, Hanrath, Rutgers, Posthumus Meyes, Salm en later Kropholler en Granpré Molière. Zij allen werkten in een licht-historiserende, klassiek-Hollands interpretatieve, doch wel frisse stijl; van puur nabootsen is beslist geen sprake. Een aantal illustraties doen hier meer dan beschrijvingen. Een feit is dat deze gebouwen vaak veel overtuigender overkomen dan het 'allegaartje' dat in dezelfde periode doorsnee was. De lelijkheid daarvan nam aanvankelijk echt nog niet af, maar werd eer als 'oprukkend' ervaren. Een aantal citaten uit contemporaine artikelen mag deze ervaring tekening geven.
In 'De ontsiering van Stad en Land'[23], een artikel gebaseerd op voordrachten in 1910, haalt J.H.W. Leliman ongemeen fel uit naar de verlelijking. 'Aesthetisch wanbegrip, minderwaardige bouwkunst, leelijke reclame en nog meerdere invloeden van dien aard beknabbelen het schoonheidskapitaal van ons land. (. . .) De voor onze oude stadsgezichten zoo karakteristieke vereeniging van schilderachtigheid met voornaamheid, wordt wreed verstoord door schreeuwende leelijkheid. Geen piëteit beschermt hen tegen de ruwe hand, die de rust, de harmonie van hun beeld plots verstoort' (. . .) (Terwijl) 'het met beter inzicht gepaard aan goeden wil, steeds zo gemakkelijk zou zijn geweest om met minder middelen een harmonisch samengaan van het nuttige en het noodzakelijke met het schoone te waarborgen. De kombinatie van die faktoren verleent aan de werken van menige vroegere periode hare groote waarde'.
Ook Versteeg in een dergelijk verhaal over 'Haagsche woonhuisarchitectuur' merkt talrijke overeenkomstige zaken op, onder andere: 'Reeds langen tijd zijn wij getroffen door de tegenstelling die de mooie oude stadsgezichten opleveren



Herenhuis aan de Emmalaan te Utrecht, van J. Stuivinga.
(Uit hetzelfde boek als vorige illustratie).

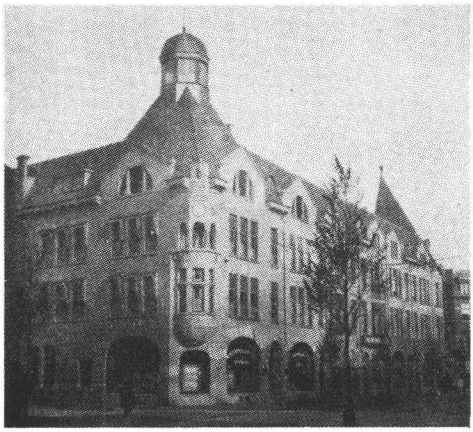


KROMMENIE. Rustige en sierlijke 18de eeuwsche dorpsarchitectuur.



ZANDVOORT. Hedendaagsche dorpsarchitectuur van bedroevend gehalte. Verwildering; product van totaal onbevoegden, die „modern" bouwen.

De verloedering van bouwstijlen en schoonheid wordt steeds maar weer betreurd in vele artikelen in Bouwkundig weekblad van 1900 tot 1915.
Deze illustraties behoren bij een artikel van Leliman over 'De Ontsiering van Stad en Land' in 1910.



Een volgens de theorie van W.C. Behrendt 'einheitlich' opgevatte woninggroep vindt men aan de Frederik Hendriklaan te Den Haag, van architect Rutgers.
Deze afbeelding behoort bij het artikel van Versteeg in 'Bouwkundig Weekblad' 1912.

in vergelijking met den rammelenden indruk die de nieuwe stadsgezichten maken'.[24]
De veel schrijvende Weissman zegt ergens, in een artikel 'Ontsiering', over ontsiering door reklameborden etcetera: 'Wat zou Ruskin wel gezegd hebben . . .'.[25] En Jesse, een architekt in vrolijke Neo-Hollandse stijl bouwend, zegt van een nogal stijf uitbreidingsplan voor Oegstgeest: 'dat bij 't opmaken van dit plan volstrekt geen rekening is gehouden met het landelijk karakter; dat wanneer zo een plan werkelijkheid mocht worden, de bekoorlijkheid van Oegstgeest voor eeuwig vernietigd zal worden' . . .[26]
Dit soort opmerkingen treft men in vele artikelen uit het begin van de eeuw.[27]

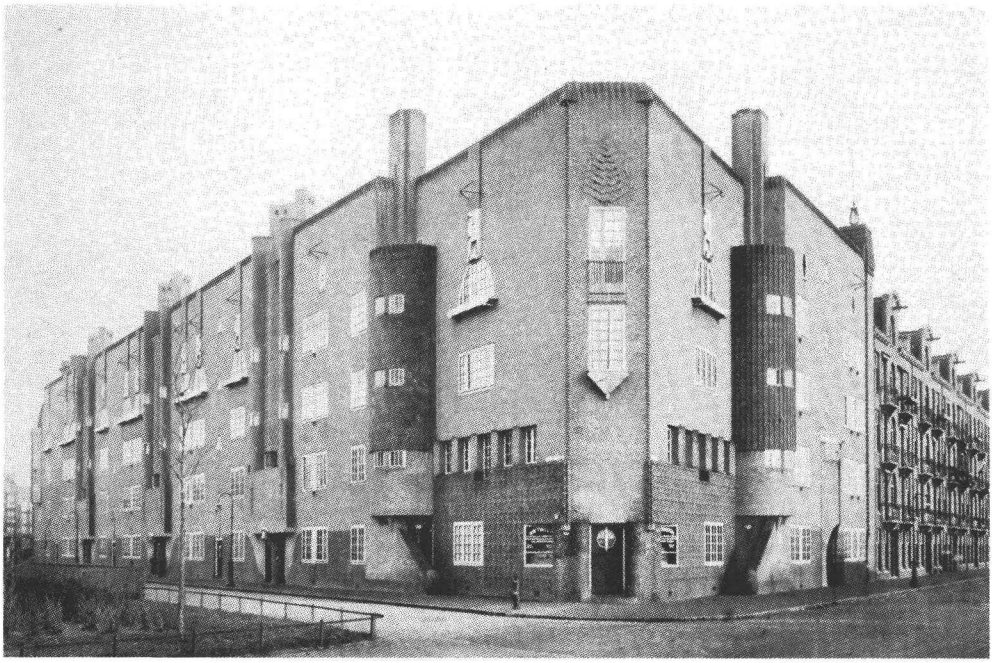
Hoe is de nieuwe esthetiek op grote schaal te bereiken?

De in het bovenstaande aangehaalde artikelen hebben meestal een tweeledig karakter: enerzijds het signaleren van de lelijkheid en anderzijds het doen van voorstellen hoe dit probleem is op te lossen. Deze oplossing wordt gezocht globaal in drie richtingen: 1. het doen ingang vinden van meer overkoepelende esthetische principes, esthetiek die niet alleen een enkel huis betreft maar de stads- en dorpsbouw als geheel; 2. het van overheidswege beschermen van bestaande schoonheid; 3. het van overheidswege reguleren en controleren van de kwaliteit van nieuwe gebouwen.

Naast een inzicht van meer fundamentele aard (punt 1), wordt hier dus, net als bij het 'sociaal ontwaken' (Hoofdstuk II) de overheid als reddende engel ingeschakeld. Een-grotere-schaal-esthetiek wordt onder andere verwerkt in het eerdergenoemde artikel 'Haagsche woonhuis-architektuur' van Versteeg.[28] Op basis van de studie 'Der einheitliche Blockfront' van W.C. Behrendt (dit werk komt uitvoeriger ter sprake in hoofdstuk V), pleit de auteur voor het opvatten van blokken en straatwanden als uitgangspunt voor de stedebouw. Niet meer het 'individuele' huis. 'In het overwegen van middelen ter verbetering had men echter nog te veel het oog gericht op de architektuur van elken gevel *op zichzelf* beschouwd. Zij, die het hopeloos zoeken en tasten gedurende de laatste 20 jaar naar een nieuwen stijl hebben medegemaakt, ligt nog versch in het geheugen hoeveel perioden (evenvele vruchtelooze pogingen) elkaar opvolgden . . . (. . .) Meer en meer begint de overtuiging veld te winnen dat het totaalbeeld dat de beschouwing van de straat of de wand van een plein oplevert van hooger orde is dan het min of meer welgeslaagde van elken gevel op zich zelf beschouwd is'. Leliman ziet een goede toekomst voor grote kapitaalkrachtige bouwondernemers die zich de 'luxe' van een architekt kunnen veroorloven; dan kan een blok als geheel esthetisch verantwoord aangepakt worden' (. . .) Want kleine bouwspeculanten zijn zeer gesteld op allerlei uitbouwsels en men ziet het aspect van gansche straten ontsieren door den rammelenden indruk die deze erkers, loggia's, balkons en verdere uitbouwsels maken'. Versteeg is optimistisch over de komende tijd: 'Zoo nu en dan valt iets te bespeuren dat lijkt op het komen van een gemeenschappelijk ideaal in architektonische zin'. De auteur gelooft overigens in een opvoeding daartoe, en wel op de scholen, zoals hij dat gezien heeft in Duitsland. 'Daar ziet men allerlei afbeeldingen van goede bouwwerken als wandversiering' (. . .) 'Het mooi van een stemmige huizenrij aan een oud grachtje wordt nog lang niet algemeen ingezien'. Deze opmerking brengt ons bij de 'Heemschutters'.

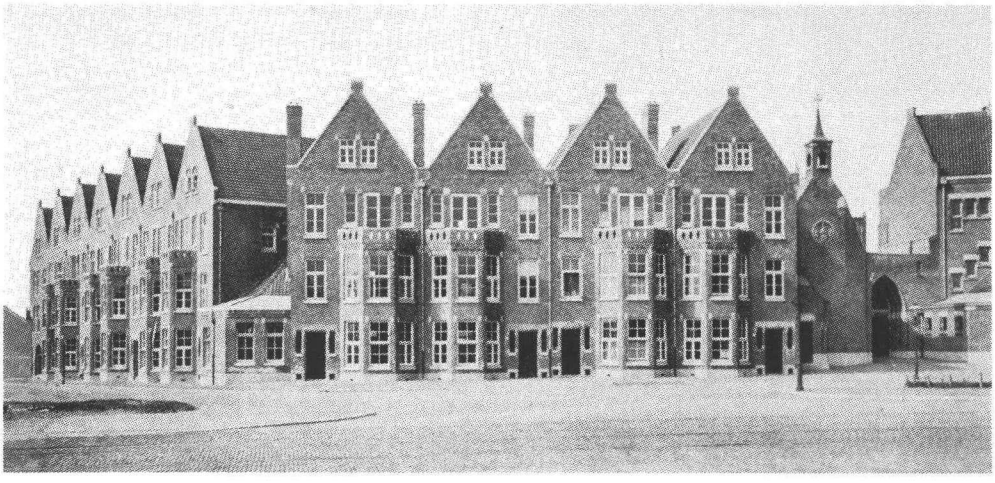
Het beschermen van bestaande schoonheid

De incidentele artikelen en pleidooien betreffende 'schoonheid' van geïnteresseerde particulieren waren natuurlijk aardig en symptomatisch voor het ontluiken van een andere tijd. Ze waren echter niet krachtig, niet gebundeld genoeg om daadwerkelijk effekt te hebben, laat staan effekt 'af te dwingen', zoals de woningwet dat kon. In een overzichtelijk artikel van A.W. Weissman 'De overheid en de schoonheid' worden, na een histo-



Op twee manieren tracht men verloren schoonheid goed te maken door een eigen nieuwe, en iets te doen tegen de eindeloze smakeloze huizenzeeën die gebouwd waren tussen 1870 en 1900: hier de manier van het opvatten van een huizenblok als één groot gebouw, en daaraan grootschalig architektonisch rythme te geven in dit geval briljant uitgevoerd door M. de Klerk met dit woningblok aan het Spaarndammerplein.
(Uit 'Het Stadswoonhuis in Nederland').

Hier is de manier uitgeprobeerd van het werken met een oorspronkelijker stijl, maar niet met het 'Einheitliche Blockfront' – de 'panden' blijven op zichzelf herkenbaar; er is echter wel naar een rythmische aaneenrijging gestreefd met veel meer dynamiek dan in de laat-19e eeuwse huizenrijen. Neptunusstraat te Scheveningen van A.J. Kropholler.
(Uit 'Het Stadswoonhuis in Nederland').





Eén der eerste voorbeelden van Gemeentelijke woningbouw: woningen aan de Kolenwagenslag te Scheveningen, 1912.
Hier is een geslaagde versie van enerzijds aaneenrijging van herkenbare panden, anderzijds een behandeling als blok in zijn geheel, uitgevoerd tenslotte in een vriendelijke stijl vol Hollandse elementen.
(Uit 'Gemeentelijke Woningbouw' van A. Keppler).

risch overzicht, deze mogelijkheden geschetst waarmee de overheid invloed zou kunnen uitoefenen.[29] Zover was het echter nog niet.
Het is dan ook niet verwonderlijk dat de groeiende groep van 'mooi-houders' trachtte zich te verenigen, om door middel van een vereniging meer gerichte invloed te kunnen uitoefenen op de esthetische horizon van het Nederlandse volk in het algemeen en op de diverse stadsbesturen in het bijzonder. Zij zijn het die tenslotte dé aktieve rol kunnen spelen in de ontwikkeling van de gebouwde omgeving.
Het tot een vereniging worden werd gestimuleerd door buitenlandse voorbeelden, zoals in Duitsland de 'Heimatschütz'-beweging, opgericht in 1904.[30] En in Amerika bestond al sinds 1836 de 'American Scenic and Historic Preservation Society'. Uit de diverse artikelen blijkt dat deze verenigingen in Nederland bekend waren. Vooral de Heimatschütz is een voorbeeld. Leliman behandelt in het eerdergenoemde artikel 'De ontsiering van stad en land'[31] uitvoerig het karakter van de Duitse wijze van behoud van schoonheid.
'Men is bij de monumenten in engeren zin niet blijven staan. Ook kunstwerken van minder monumentalen aard werden binnen het terrein getrokken. De eenvoudige en bescheiden architektuur van burger- en boerenhuis, belangrijk vooral doordien zij in hun onderlinge verband de karakteristieke stadsgezichten doen ontstaan, werd in den kring der bemoeiingen getrokken. Dit geschiedde ook met de kunstnijverheid. Aan volksfeesten en kleederdrachten die zoo typisch zijn voor den aard van land en volk werd de aandacht geschonken. Ook zeden en gewoonten, kortom alles wat karakteristiek is, van kunstzin getuigt en kunstzin wekt, wordt beschermd tegen het opdringen van, onder valschen schijn zich voordoende nivelleerende invloeden des tijds. Ook de schoonheid der natuur, bedreigt door 't industrialisme met zijne fabrieken en schreeuwende reclame, is – om een bekenden term te gebruiken – een voorwerp van aanhoudende zorg voor hen die Heimatschütz voorstaan'.
Leliman tekent er bij aan, dat de Heimatschütz een *overkoepelende* bond is en moet zijn. Allerlei kleinere plaatselijke bonden, vaak al lang bestaand, hoeven er niet in op te gaan, doch ondersteunen alleen het dieper liggende doel: behoud van het schone.
'Heimatschütz is de resultante van vele krachten. Die resultante wijkt echter iets af van elk harer komponenten. Dat weten wij vooruit. Ieder groep die zich bij haar aansluit moet geneigd zijn desnoods iets op te geven van hare speciale inzichten, opdat de quintessence, die allen gemeen is, des te beter tot haar recht kan komen'.
Ook in Nederland blijken al vele verenigingen en groepen te bestaan voordat de eigenlijke overkoepelende bond, met als onderwerp de *gehele* gebouwde omgeving, *inklusief* het landschap, ontstaat. Zo was er al een 'oudheidkundige bond' opgericht in 1899, en de 'Vereeniging tot Behoud van Natuurmonumenten' dateert van 1906.[32]
De echte 'Bond Heemschut' vindt zijn oorsprong bij architekt Weissman, in het jaar 1909. Deze wandelde eens door Monnikendam, en schrok op toen hij een eertijds fraai hoekpand vervangen zag door een bouwkundig gedrocht – het was bij de toch al jarenlang getergde Weissman de druppel over de emmer. Op 27 april 1909 riep hij te Amsterdam een aantal mannen bijeen om over de problemen te praten. Zij waren onder andere: De Bazel, De Clerq, Hanrath, Van der Kloot Meyburg, Leliman (alle architekten en inmiddels bekende namen in dit hoofdstuk) en verder een aantal juristen; zij waren voormannen uit de kringen waar belangstelling voor schoonheid bestond.
Weissman was voorzitter van de vergadering. Hij

wees erop dat tot het einde van de 18e eeuw de schoonheid van ons land vrijwel ongerept gebleven was. En indien er veranderingen in de steden en dorpen plaatsvonden, dan gaven die geen aanleiding tot ontsiering. De 2e helft van de 19e eeuw leerde anders: de moker ging er vaak in en plempen van grachten werd een mode.[33] Nog vijf vergaderingen werden gehouden, aanvankelijk onder de naam 'Mooi-Nederland' ook wel 'Schoon Nederland' of zelfs 'Bond ter bescherming van Plaatselijk Schoon', totdat Weissman in 1910 met de naam 'Bond Heemschut' kwam; deze vond allerwegen instemming.

Op 2 februari volgde tenslotte de constituerende vergadering, waarbij vele kleine bonden en verenigingen met overeenkomstige doelstellingen vertegenwoordigd waren, geheel in overeenstemming met de Duitse voorbeelden, zoals boven werd gezien. Het streven blijkt hieruit om de Bond Heemschut te zien als overkoepelend lichaam; het trad ook als zodanig op en had dus een federatief karakter, met afdelingen en dergelijke. Als doelstelling werd aanhoudend aangenomen: het waken voor de schoonheid van Nederland.

Het eerste bestuur, met Weissman en De Clerq als secretarissen richtte meteen een adres aan de regering om te voorkomen dat een bepaald ontsierend gebouw in Zwolle van overheidswege gebouwd zou worden. Het bestuur bezocht persoonlijk gemeentebesturen, commissarissen der Koningin, bisschoppen en zelfs de Koningin om te pleiten voor het belang van de doelstellingen. In 1914 werd de Koningin beschermvrouwe.

Deze doelstellingen waren en bleven, zoals zij geformuleerd waren in een handvast bij de oprichting[34]:

1. Het beschermen van bestaande, uit eenig oogpunt belangrijke, bouwwerken en gedenkteekenen.
2. Het beschermen van bestaande schoonheid in de natuur.
3. Het medewerken tot instandhouden en aankweken van volkskunst, volksfeesten en volkskleederdrachten.
4. Het tegengaan van ontsierende reclames.
5. Het bevorderen, dat nieuw te stichten bouwwerken aan de eischen der schoonheid voldoen.
6. Het doen houden van technische voordrachten voor openbare ambtenaren, die op het bebouwen van stad en land invloed hebben.
7. Het doen houden van wetenschappelijke voordrachten voor leeraren en onderwijzers, om hun in staat te stellen, bij de jeugd kennis van en liefde voor de schoonheid van Nederland op te wekken.
8. Het doen houden van populaire voordrachten met lichtbeelden, om het publiek in alle streken des lands de schoonheid der omgeving te leeren kennen en te doen waardeeren en het duidelijk te maken zoowel hoe die schoonheid kan worden behouden als hoe zij te loor gaat. In deze voordrachten moet op het groote belang dat voor ons land, wegens het vreemdelingenverkeer, aan het behoud der schoonheid verbonden is, worden gewezen.
9. Het zenden aan de pers van mededeelingen en opstellen, welke tot voorlichting van het publiek dienstig zijn.
10. Het verspreiden van geillustreerde boeken en vlugschriften.
11. Het uitgeven van een maandschrift.
12. Het uitschrijven van studie-prijsvragen.

De doelstellingen gingen onder meer vergezeld van volgende toelichting: 'Wanneer wij de oude afbeeldingen van steden en dorpen beschouwen, dan treft ons steeds het harmonisch geheel. Doch wie door onze hedendaagsche steden en dorpen wandelt kan haast geen schrede doen, zonder dat hij de een of andere oorzaak tot ergernis vindt. Overal is de niets ontziende reclame er op uit, door zoo schril mogelijke tegenstellingen de aandacht van den voorbijganger te trekken. Ook in de kleine steden en de dorpen, waar landgenoot en vreemdeling heen gaan om schilderachtigheid te bewonderen, is reeds veel bedorven'.

Regelmatig zullen conferenties gehouden gaan worden om de resultaten te evalueren en nieuwe aktiviteiten te coördineren. Op de 2e conferentie, gehouden te Amsterdam in 1914[35], ontstaat een interessante diskussie over 'schoonheid' naar aanleiding van het nieuwe instituut 'schoonheidscommissie' (zie volgende paragraaf).

Secretaris Weissman stelt het volgende: 'Men moet de oude schoonheid niet nabootsen. (. . .) Menig landhuis van tegenwoordig is ontworpen in den stijl der 18e eeuw. Zulk een huis heeft met het hedendaagsche leven niets te doen. Zijn bewoners dragen geen pruiken, rooken geen lange pijpen, reizen niet in trekschuiten. (. . .) Van dergelijk 'antiquarisme' wil Heemschut niets weten'. Deze uitspraak werd luide toegejuichd, en dus kennelijk met instemming begroet. Schoonheid bewaren is een kwestie van instelling, niet van 'eng' in stand houden of nabootsen.

Bij dezelfde conferentie stelt Jan Kalff verder, dat men niet naar de oorspronkelijke staat moet terugrestaureren. 'Bij restaureren verliest een gebouw veel van zijn schilderachtigheid'. De Bazel sprak er over 'landelijke bouwkunst en het onderwijs' en Gratama over 'Volkskunst en Heemschut'. Het blijken steeds weer onderwerpen, die tot op de huidige dag aktueel zijn. Eén probleem met Heemschut is wat door J. Gratama is verwoord maar stellig door meerderen gevoeld. Wordt 't niet te 'stoffig'? In Gratama's eigen

woorden (in een pamflet voor 't behoud van 'Parkwijck'):
'Wij moeten het moderne bevorderen, dat wil zeggen, onze eigen, speciale schoonheid, de schoonheid van onzen eigen tijd zoeken. Wordt dit begrepen? In het algemeen heerscht nog een reactie, een zucht tot behoud van het oude. Heemschut is hiervan voor een belangrijk deel een uiting. Heemschut heeft het op het oogenblik nog niet verder gebracht dan tot behoud van het oude mooi en zoo nu en dan het weren van het al te leelijke van de nieuwen tijd; maar tot zijn eigenlijke taak voor de cultuur, zijn eigenlijken vruchtbaren werkkring: bevordering der nieuwe schoonheid is het nog niet gekomen. Wanneer zal dat gebeuren?'
Vermeldenswaard is tenslotte dat er ook diverse tentoonstellingen worden georganiseerd om het gevoel voor schoonheid op te kweken. Zo reeds in 1911 de 'Tentoonstelling van smaakmisleiding' waarop door goede voorbeelden en slechte tegenvoorbeelden een idee van het goede gegeven wordt. Berlage had overigens kritiek op de onvolledigheid van deze tentoonstelling.[36]

Het reguleren van nieuwe schoonheid (en voorkomen van lelijkheid): Schoonheidscommissies.

Al in 1900 had Mr. Dr. J.P. Bruynzeel in zijn proefschrift over de woningwet gesteld, dat 'het vraagstuk der volkshuisvesting voor geen goede oplossing vatbaar is, tenzij de bouwverordeningen ook in dien zin worden gewijzigd, dat voor het bouwen anders dan volgens plannen ontworpen door gediplomeerde bouwkundigen, geen vergunning wordt verleend'.[37] Het is niet gebeurd, de opneming van deze clausule; het kon ook niet, want een gebouw ontwerpen was (en is) niet een beschermd beroep. Toch moest er wel iets in die richting gebeuren, want de uiteindelijk vrijblijvende adviezen van de diverse plaatselijke verenigingen, zoals te Amsterdam de 'Commissie betreffende de schoonheid van de stad' (nog wel bezet door prominente architekten) of te Den Haag (de Schoonheidscommissie, opgericht 1910) konden toch niet iets fundamenteels uitrichten. Ook de latere Bond Heemschut (zie boven) leed aan hetzelfde syndroom van uiteindelijk slechts een advies-lichaam te zijn, zonder enige gegarandeerde implicatie van uitvoering. Het was ook wel een hele overgang, om niet alleen sociale aspecten te gaan reguleren (zoals in de woningwet) maar ook esthetische. Men moet zich tenslotte verplaatsen naar het begin van de eeuw, toen het uitgesproken 'Laissez-faire' van het 19e eeuwse liberalisme nog maar net achter de rug was. In duidelijke bewoordingen stelt Weissman dat in een artikel uit 1913:
'De bouwkunst beleeft thans een moeilijken tijd. De onbeperkte vrijheid, die de negentiende eeuw aan haar beoefenaars gaf, heeft slechts verwarring tengevolge gehad: iedere band, die een overlevering van eeuwen kon geven, werd losgemaakt. Was de vrijheid der oude meesters beperkt door den stijl, waaraan alle tijdgenooten zich hielden, nu kon iedere vogel zingen, zooals hij gebekt was. Doch niet uit iederen snavel komt een schoon geluid, al wordt zijn bezitter tot de zangvogels gerekend. De nachtegaal is maar een klein beestje, de raven zijn groot'.
Het was in het fraaie dorp Laren N.H., gelegen in een van Hollands mooiste streken, nabij Amsterdam, 't Gooi, dat de burgemeester een instituut in het leven riep met overeenkomstige doelstellingen als Heemschut doch meer opererend als gemeente-apparaat. De regelmatig terugkerende schendingen van Larens dorpsschoon, in de vorm van inadequate verbouwingen en lelijke nieuwbouw, begon deze eerste burger, Jhr. van Nispen tot Sevenaer dusdanig te storen, dat hij een groep deskundigen verzocht elk ontwerp te bestuderen en daarover advies uit te brengen aan Burgemeester en Wethouders. Installatie van deze commissie vond plaats in 1912.[39] Hoewel de aktiviteiten van gemeentewege betaald werden, bleef het advies van de commissie toch niet strikt-bindend; Burgemeester en Wethouders konden desnoods afwijkend beslissen. In de praktijk gebeurde dit zelden; in elk geval moest nu *elk* ontwerp gezien worden. Hier treft men toch wel de eerste werkelijke schoonheidscommissie met geïnstitutionaliseerde, via het gemeentelijk apparaat af te dwingen advieskracht.
Omstreeks dezelfde tijd stelde Utrechts wethouder Mr. J.P. Fockema Andreae (ter sprake geweest als auteur van 'Hedendaagsche Stedenbouw') aan het gemeentebestuur voor een krediet te reserveren van *f* 1500,– (nu ongeveer *f* 150.000,–) ter bevordering van het stadsschoon. En ook daar werd kort daarna een schoonheidscommissie geïnstalleerd.[40]
Niet veel later zouden vele plaatsen volgen; in landelijke streken, met kleine dorpen, te klein om een eigen commissie te financieren, opereerden provinciale schoonheidscommissies.

Het voorbeeld van Amsterdam

De meest bewogen, en wel enigszins apart staande, geschiedenis van schoonheidscommissies vindt men in Amsterdam.
Daar was reeds in 1898 een 'Commissie van Advies' ingesteld om de gebouwen die opgetrokken

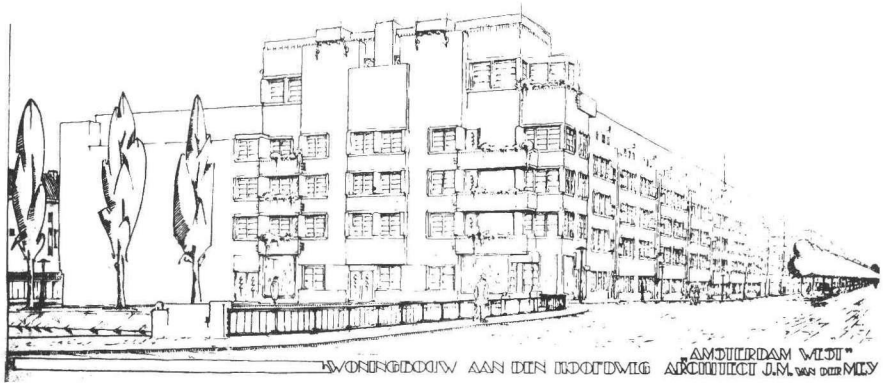
zouden worden op (Gemeentelijke gedeeltes van-) de Museumterreinen (uitbreidingsplan) esthetisch te beoordelen en sanctioneren. In 1918 werd de bevoegdheid van deze commissie sterk verruimd en ging deze zich strekken tot alle nieuw te bouwen werken; deze formule werd regel toen in 1922 de 'welstandsbepaling' in de bouwverordening werd opgenomen. Door de inmiddels gewijzigde benadering van het architektonische probleem van de volkshuisvesting, waarbij steeds meer hele straatwanden, ja hele blokken door één ontwerper onder handen genomen werden, zodat een sterk 'einheitlich' karakter ontstond, veranderde ook het algemene esthetische inzicht. Men leest in een overzichtelijk artikel van 1926:

'Reeds vroeger was gebleken dat de beoordeling van een enkel geval het niet mogelijk maakt een bevredigend geheel te verkrijgen. De bouw door de bouwvereenigingen, waarbij geheele blokken op vroeger ongekende schaal als één geheel door één architect werden behandeld, heeft daarvoor de oogen zeker in het bijzonder geopend. Toen onder de regeling van den premiebouw een groot aantal particuliere bouwers terreinen van de gemeente vroegen, waarop een geheele stadswijk zou verrijzen, werd met medewerking van de gemeente een regeling getroffen, ten gevolge waarvan een commissie den voorgenomen bouw in architectonische eenheden verdeelde, voor elk waarvan in overleg en onder goedkeuring van de bouwers een architekt werd aangewezen voor het ontwerpen van een 'straatwand'. De commissie beoordeelde de ontwerpen daarvoor'.[41]

De esthetische beoordeling zou steeds meer van een stedebouwkundige schaal worden, zoals blijkt uit de volgende zinsneden:

'Bij de bebouwing van Zuid sloeg men nog een anderen weg in. De Dienst houdt eenerzijds contact met den ontwerper van het plan, Berlage, anderzijds met een subcommissie uit de Schoonheidscommissie. 'Die sub-commissie' zoo zet de voordracht tot de nieuwe regeling uiteen 'staat niet alleen de beide genoemde gemeentediensten ter zijde bij het formuleeren der eischen, welke aan het uiterlijk der bouwwerken ten grondslag moeten liggen, maar dient ook van advies in zake het ontwerpen der straatplannen, hetgeen van groot belang is, daar bij het opmaken van het stratenplan in horizontalen zin aan de ontwerpers reeds een beeld van den opbouw voor oogen staat. Dat beeld wordt verwerkt en vastgelegd in schema's of silhouetplannen voor de verschillende bouwblokken, aangevende de hoogte, het aantal verdiepingen, het al of niet aanbrengen van kappen en de plaatsen, waar een architectonisch accent wenschelijk geacht wordt.

De vaststelling van silhouetten wil niet zeggen dat in deze geen verandering kan worden gebracht. Ze vormen een richtsnoer voor de architekten; betere of gelijkwaardige oplossingen worden aanvaard'.[42]



In Amsterdam breidde de schoonheidscommissie haar invloed uit tot op de schaal van gehele woningblokken, op stedebouwkundig niveau.
Hoektorens, accenten, materiaalgebruik, verticalisme en horizontalisme, al deze en dergelijke kwaliteiten van het naar de straat gerichte deel van de gebouwen moesten passen in het voor ogen gestelde totaalbeeld van een wijk.
Deze tekening uit 'Het Bouwbedrijf', 1926.

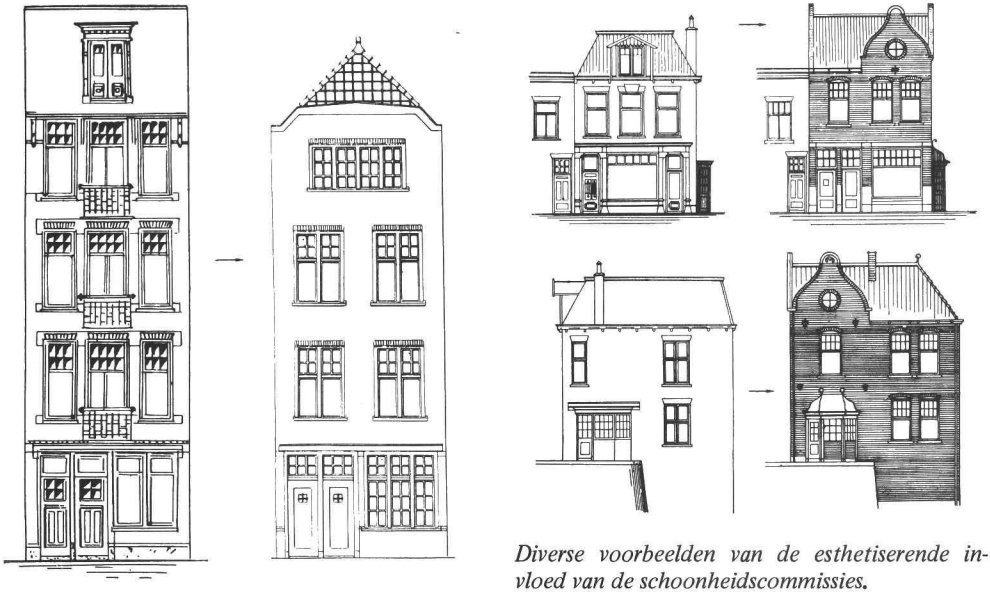
Een dusdanig verfijnd en uitgewerkt esthetisch controle systeem was uniek voor Amsterdam; ook in de meeste andere plaatsen echter was de esthetische 'vinger in de pap' van overheidswege nu een ingeburgerde, geaccepteerde zaak geworden. En men kan, zeker op stedebouwkundig niveau, wel stellen dat het goede vruchten heeft afgeworpen. De 'rammelende' ongecoördineerde produkten van speculatiebouwers, straten aan straten vullend, waren althans voorbij; stedebouw was echt een stadszaak geworden.

Praktijk en problemen bij de schoonheidscommissies

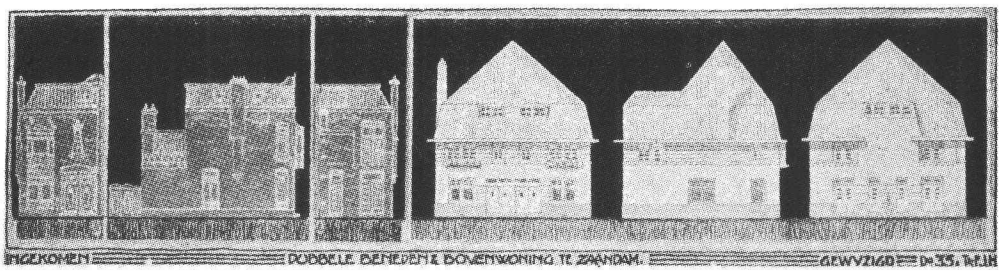
Toen het mechanisme van schoonheidscommissies eenmaal van de grond begon te komen, in een soort 'roes' tegen de ontsiering ontstaan, traden al gauw een aantal fundamentele problemen aan het licht.
Eén van de cruciale punten bleef: wie bepaalt, en met welke criteria, wat mooi of lelijk is!
Voor een bepaalde categorie ingediende ontwerpen – en niet de kleinste – was deze vraag gemakkelijk te beantwoorden. Het architektenvak is immers tot op de huidige dag onbeschermd, dus ook leken en beunhazen kunnen ontwerpen indienen. De stunteligheden en aperte vorm- en konstruktiefouten dááruit halen is voor geen bouwkundige moeilijk. Uit een uitvoerig verslag van de schoonheidscommissie in het jaar 1923, in Noord-Holland[43] blijkt dan ook, dat veel ontwerpen domweg geretourneerd konden worden, met het advies eerst een (enigszins) deskundig ontwerper te raadplegen.
Bevond het ontwerp zich over de drempel van absolute stunteligheid, dan ging de commissie eraan sleutelen. Soms werd het ontwerp geheel omgegooid. Alleen de bouwmassa bleef vergelijkbaar; kap, gevels, raamvormen, materialen, alles werd gewijzigd. De commissie getroostte zich daarbij veel werk. Moeilijker wordt het evenwel, wanneer gediplomeerden werk insturen, dat om de een of andere reden toch niet de commissie 'behaagt'. Dan treden immers de volgende vragen op:
– heeft de commissie het recht 'vakwerk' te bekritiseren;
– zo ja, met welke maatstaven; met andere woorden 'wat is schoonheid';
– wie hanteren deze maatstaven, zijn het vakgenoten of geïnteresseerden en oordeelkundige leken, (zoals kunsthistorici, kunstenaars, esthetisch geïnteresseerde intellectuelen);
– wordt door het (toch onvermijdelijk arbitraire) oordeel van de commissie 'andersoortig' werk, toch van goed gehalte, niet onterecht afgewezen of gewijzigd?
Deze en dergelijke vragen zijn steeds weer onderwerp van diskussie en artikelen in de periode 1910–1930; in wezen is deze diskussie nog levend; een laatste woord is niet te geven, al kan J.P. Mieras in 1918 nog zo 'objectieve schoonheids-maatstaven' aanhalen uit 'Zur experimentalen Aesthetik' van G.F. Fechner[44], en hebben vele anderen het op andere wijze óók steeds weer gepoogd.

Schoonheidsbegrip

Een felle diskussie ontlokte J.E. van der Pek in 1913 met zijn voordracht 'De taak en bevoegdheden der schoonheidscommissies'[45] Zijn betoog ging ervan uit, dat schoonheid geen eigenschap is, maar een begrip. 'Het is onjuist te zeggen: schoonheid zit in dit of dat voorwerp; schoonheid is een menselijk begrip en de geschiedenis der schoonheid is de geschiedenis van menselijke begrippen'. Het begrip verandert steeds; iedere periode kent echter drie schoonheidsbegrippen tegelijkertijd. 'De onderstroom, die aansluit bij de voorafgaande periode, de bovenstroom, die gaat naar de toekomst, en de middenstroom die het gemiddelde is'.
Deze theorie wordt geïllustreerd aan de hand van de ontwikkeling van het schoonheidsbegrip van Egypte, via Griekenland, Renaissance, tot in de 19e eeuw. Van der Pek betoogt, dat vooral in de 19e eeuw door veel jury's – die door een gemiddelde karakter onvermijdelijk tot de middenstroom behoren – regelmatig kunst van eminent gehalte 'geweigerd' is. Eén van de voorbeelden die hij noemt is de 'Balzac' van Auguste Rodin, indertijd geweigerd door de Société des Gens de Lettres.
'Pas op dat men de bovenstroom, het allerhoogste niet tegenhoudt' roept spreker uit. Zijn voorstel is dan ook, dat aan ware kunstenaars (komt weer de vraag, wie dat zijn!, E.J.H.) een soort 'Brevetten' worden uitgereikt, door welke zij vrijgesteld zouden zijn van het advies van de schoonheidscommissie. Op een dergelijke manier zouden de commissies alléén het slechte weren, de middelmaat reguleren, maar niet 'het hoogste' in de kiem smoren. In de praktijk bemoeiden de commissies zich echter wél met alle ontwerpen (soms zelfs vooral met goede!). In 1916 wordt zelfs voorgesteld, dat als principe nummer één voor de commissie moet gelden, het beoordelen van het *ontwerp*, niet de ontwerpers. Het systeem van brevetten zou dan beslist niet werken. Het 'onpersoonlijke' van het voorstel van 1916 blijkt overigens niet realiseerbaar, met als gevolg dat beoordelen tot veel onverkwikke-



Diverse voorbeelden van de esthetiserende invloed van de schoonheidscommissies.
De tendens is meestal verandering in de richting van meer Hollandse stijlelementen, later in de periode naar de typische 'dertiger-jaren' bouwstijl van sterk overstekende dakgoten, erkertjes en dergelijke. Respectievelijk uit Bouwkundig weekblad 1913, 1915 en Bouwbedrijf 1925.



lijke en in het persoonlijke vlak getrokken ruzies leiden. Zelfs een toch boven veel aardse problemen verheven ontwerper als Berlage is dit meermalen overkomen.
Toch leest men in veel artikelen ook positief over de 'beschavende' invloed van de commissies. Dan wordt aan de hand van afbeeldingen van de ingediende en 'verbeterde' ontwerpen aangetoond hoeveel beter het nieuwe resultaat is. Een representatieve zin in een artikel van Bolderman[46]: 'De beschavende invloed der inmenging van de commissie-architect spreekt genoegzaam uit het verbeterde ontwerp'.
Anderen, zoals de architekt Gratama, zijn bang dat de commissie een dictator wordt; dat de verstarring die men hier en daar al ontwaart in het monumentenbeleid, door zal dringen tot in de beoordeling van nieuwe gebouwen, die 'als nog te

bouwen monumenten' worden gezien in plaats van 'levende' gebouwen. In het eerdergenoemde jaarverslag van 1923 van de Provinciale Commissie Noord-Holland[47] blijkt wel iets van een onzinnig dictatorschap. Men kan zich nauwelijks voorstellen hoe vaak op volslagen arbitraire gronden ontwerpen geweigerd of gewijzigd worden, en men kan zich gereed afvragen of wel van verbetering sprake is! (Zie illustraties).

Over smaak valt niet te twisten, maar de commissie beslist, een dergelijk beeld krijgt men. Men hanteert wel een aantal 'objektieve kriteria', zoals dakhellingen, passend materiaalgebruik, eenvoud en degelijkheid van konstruktie; men waakt terecht voor schijngevels en lelijke platte daken. Doch ook sluipen er persoonlijke voorkeuren in die men van een controle commissie eigenlijk niet kan dulden, zo kijken althans veel architekten uit het begin van de eeuw er tegenaan.[48] Wat wel een vruchtbare opvatting lijkt is het voorstel om bouwwerken van grotere omvang zoals scholen, instellingen, woningcomplexen, uitsluitend aan erkende architekten op te dragen. Bij kleine projekten kan men, om financiële redenen, deze eis niet volhouden; dan kan de commissie met 'verbeteren' helpen.

De hele benadering had wel tot gevolg dat de commissies door sommigen werden gezien als 'antilelijkheidcommissies' of 'toevlucht voor behoeftigen'. Maar daar ging weer een preventieve werking vanuit: men schaamde zich indien zijn ontwerp geheel of gedeeltelijk gewijzigd werd; het gaf ook veel gezeur. Daarom namen ook eigenbouwers vaak een architekt in de arm.[49]

Uit al deze wederwaardigheden van de schoonheidscommissies blijkt overduidelijk, dat het instituut niet een uitvinding was die probleemloos de schoonheid bevorderde en de lelijkheid tegenging. Toch lijkt althans de bewustwording van de schoonheidsvraag, bevorderd door de commissies, geleid te hebben tot veel verzorgder werk in de periode 1910–1930 dan in de voorliggende. Het was dan ook onmogelijk geworden maar wat te doen. Kan men dus over het esthetisch resultaat blijven twisten, de gebouwen, woonwijken, beschouwingen over bouwen – ze dragen altijd de sporen van 'zorg' voor een esthetisch doorwrocht resultaat. Een man als De Klerk was briljant, exuberant in dat pogen, in die esthetische zorg; van dorpsarchitekten kan dat niet verwacht worden; maar hun werk drukt dezelfde wens uit: 'het moet mooier dan we het in de afgelopen tijd gehad hebben'.

Ondanks de problemen met en de kritiek op de schoonheidscommissies – zo waren er velen die véél liever het architektenvak wilden beschermen en de opleidingen van architekten en stedebouwers verbeteren[50], door bijvoorbeeld het vak 'esthetica' in te voeren – heeft het instituut zich gehandhaafd tot op de huidige dag.

In het volgende hoofdstuk richt de aandacht zich op de ontwikkeling van de stedebouw zelf, nu het sociale en esthetische kader daarvoor is getekend.

IV. VAN STRATENPLAN TOT STEDEBOUW: DE ONTWIKKELING VAN VERSCHILLENDE STEDEBOUWKUNDIGE VISIES 1870-1920 IN DE WESTERSE WERELD

Voordat de stedebouw 1900–1930 in Nederland als zodanig besproken wordt, is een intermezzo wenselijk dat in het kort de verschillende professionele 'visies' behandelt van waaruit stedebouw benaderd werd. Rond 1900 bestond er immers nauwelijks zoiets als het 'vak' stedebouw. Stadsuitbreiden had de laatste decennia van de 19e eeuw bestaan uit simpel aanbreien van straten aan het bestaande stratennet zonder dat er sprake was van een uitbreidings*plan* of toekomstvisie. En de resultaten daarvan werden, zeker toen, allerminst gewaardeerd (zie hoofdstuk II en III). Men zocht dus naar verbeteringen. Maar 'stedebouwers' bestonden óók niet. Wél vindt men mensen die elk vanuit de eigen discipline aan de stad werken. Bestuurders, soms, maar vaker de vakmensen: civiel-ingenieurs en architekten, en verder alle sociaal geïnteresseerde particulieren die zich met stadsbouw bemoeien.

De benaderingen van deze mensen, visies, die in dit hoofdstuk de revue zullen passeren, hebben in elk geval dat gemeen, dat zij een *plan* beogen voor de toekomstige ontwikkeling van de stad; zij zetten zich dus af tegen het simpelweg 'aanbreien'.

Ook hebben ze gemeen, dat in elke benadering vrijwel het hele scala aan toenmalig bekende stedebouwkundige aspecten (verkeer, riolering, situering, groen, etcetera) aan bod komt. Wat telkens verschilt is de mate van prioriteit die aan elk der aspekten wordt verleend.

De verschillende benaderingen zoals in het buitenland wat eerder tot ontwikkeling gekomen dan in Nederland, waren hier, althans bij de groep die zich überhaupt bezighield met stedebouw, redelijk bekend. Via tijdschriften als 'Der Städtebau', 'Town Planning Review'[1], vele publicaties[2], via conferenties[3] en niet in het minst door de talrijke stedebouwkundige tentoonstellingen kon het Nederlandse publiek zich op de hoogte houden van hetgeen in het buitenland geschiedde. Dit laatste informatiekanaal lijkt voor stedebouwvraagstukken ongebruikelijk, maar men moet bedenken dat in de onderhavige periode de tentoonstelling nog een zeer belangrijk communicatiemiddel was. Reeds op de Londense World Exhibition van 1851 zijn de stad en de woningbouw onderwerp van expositie geweest. De echte grote stedenexposities waren Duitse: Berlijn en Düsseldorf 1910 en Dresden 1911. Veel Nederlanders zijn daar geweest; ook waren er Nederlandse inzendingen.[4]

Thans dus de benaderingen en hun vertegenwoordigers die kunnen worden onderscheiden: *civieltechnische visie*, *esthetische visie*, *sociale visie* en tenslotte de *harmonische visie*. Aan het slot worden de verschillende *'concepten'* geschetst die als inspiratiebron konden fungeren voor de stedebouwers: het *idee van de middeleeuwse stad*, het *klassiek-koloniale idee*, het *idee van de barokke stad*, het *idee van de ideale stad*, het *tuinstadidee*, het *idee van de Hollandse stad*.

De civiel-technische visie

De groep die zich het eerst – professioneel – voor de stad als geheel gaat interesseren, is de groep van civiel ingenieurs. Dat is niet zo verwonderlijk, als men bedenkt dat stratenaanleg hun vak is, en dat zij ook altijd betrokken waren geweest bij de oprichting van verdedigingswerken. Zoals te verwachten bij de 'technici' wordt in hun benadering zeer veel nadruk gelegd op de technische en praktische kanten van de stedebouw: wegenaanleg, riolering, afwatering, grachtenaanleg, hygiëne. Toch komen ook zaken als: sociaal-economische vraagstukken, juridische kanten en esthetica aan de orde, maar alles nogal 'koel' – de echte artistieke vonk, de werkelijke sociale betrokkenheid ontbreekt. Deze visie is van de hier te behandelen zeker wél de meest complete.

Baumeister

Pionier aan deze kant van het 'vak' stedebouw was de Duitser Reinhard *Baumeister*

(1833–1917). Hij wordt beschouwd de man te zijn die de basis heeft gelegd voor stedebouw als wetenschappelijke bezigheid (Wissenschaft), en tevens die als eerste benadrukte dat stedebouw een funktie is van verkeer en transport.[5] Daarbij erkende hij evenzeer de rol van ekonomie en juridische kaders als bepalend voor de stadsontwikkeling. De titel van zijn hoofdwerk, voor het eerst gepubliceerd in 1876 en bijna 500 pagina's tellend (zonder illustraties) is dan ook: 'Stadterweiterungen – in Technischer, Baupolizeilicher und Wirtschaftlicher Beziehung'. Eén van de belangrijkste opmerkingen eruit is het aanstippen van de noodzaak van een plan, om de toekomstige ontwikkeling 'zum allgemeinen Besten' te geleiden.[6]

Ook Duitsland kende ongecoördineerde, wilde stadsuitbreidingen. Baumeister gaat al ver in het ontwerpen van verordeningen en regels om de toekomst van een stadsuitbreiding te reguleren. Een centrale schakel daarin vormt de zogenaamde 'Baupolizei', het controlerend lichaam. In een latere publikatie, het zeer interessante en belangwekkende *'Moderne Stadterweiterungen'* van 1887[7], gaat Baumeister zich meer interesseren voor de verschijningsvorm van de uitbreiding; hij wordt meer architekt en niet alleen de civiel ingenieur. Als oorzaak van de 'ontwrichte' steden noemt hij overigens de snelle ontwikkeling van de industrie; dat geldt eigenlijk ook voor Nederland. Door diverse verbeteringen in de volgende door hem onderscheiden aspekten kan men gezonde stadsuitbreidingen verkrijgen:

– verkeer: onderscheidt hoofd- en woonstraten; maak voor het hoofdstratennet gebruik van kombinaties van: radiaal-, ring- en driehoeksystemen (wees dus niet rigide!) en vermijdt zoveel mogelijk het (Amerikaanse) rechthoek-systeem. Dat is onpraktisch, saai en ongeschikt voor het ontstaan van hoofd- en bijstraten;

– gezondheid: ruime maten voor straten en binnenterreinen; juiste oriëntatie van de straat op de zon;

– architektuur: 'wie macht es denn, dass eine Stadterweiterung schön ausfällt – ich meine nicht bloss in den einzelnen Gebäude, sondern in dem Gesamteindruck von Linien und Massen . . .'[8]. Er zijn diverse middelen om daarin iets goeds te bereiken: symmetrie in blokken, goede plaatsing van waterpartijen en monumenten, strategische plekken voor openbare gebouwen, door pleinen en pleintjes van diverse interessante vormen; door lange straten te knikken en te onderbreken met een pleintje. En natuurlijk: harmonische architektuur;

– groen: hoe groter de stad, hoe meer ervan nodig is 'in' de stad, in de vorm van voor- en achtertuinen, bomenrijen, parkstroken, plantsoenen, een 'groene ring'. Met oude bomen in het landschap moeten we zuinig omspringen (dus laten staan en het stratenplan van de uitbreiding er aan aanpassen!);

– buurtindeling: (niet gefixeerd) 1. industrie, groothandel en eigen woonfunkties; 2. winkelbuurten, kleinhandel, restaurants etcetera (wijken die 'publiek' nodig hebben); 3. woonwijken, in alle sociale klassen. De planning moet een leidraad zijn en aanpasbaar.

De bouwverordening moet kwaliteitseisen waarborgen op het gebied van verkeersvrijheid (bereikbaarheid), brandveiligheid, gezondheid en konstruktieve degelijkheid. Onteigening moet, in het kader van een stadsuitbreiding, gemakkelijk kunnen. 'Vor alles ist eine weitherzige Auffassung des Bedarfs einer Stadterweiterung zu wunschen . . . nicht bloss das Nützliche, sondern auch das Schöne'.[9]

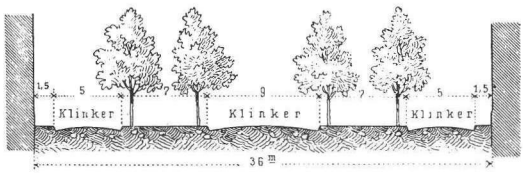
Op latere leeftijd gaat de civiel-ingenieur Baumeister zich dus daadwerkelijk voor het schone interesseren, voor de esthetica van de stad.

Heel essentieel vindt hij verder dat de stad niet stuksgewijs uitgebreid/ontworpen wordt, maar vanuit een totaalplan, omdat anders 'kein organisches Ganze entstehen wird'.[10] Uitvoering kan natuurlijk wel in onderdelen geschieden; een uitbreidingsplan moet dus harmonisch zich bevinden tussen té veel vastleggen (waardoor toekomstige ontwikkelingen geschaad kunnen worden) en té veel vrijlaten (waardoor spekulanten vrij spel hebben en onvoldoende waarborgen gegeven worden). Aan het slot van 'Moderne Stadterweiterungen' stelt Baumeister: 'Gute Pläne, passende Rechtsbestimmungen und weise Gemeindepolitik: das sind die drei Bedingungen, unter welchen die privaten Kräfte im Bauwesen sich frei entfalten mögen, und das allgemeine Wohl gedeiht . . .'.[11] Hier lijkt een moderne stedebouwer aan het woord; Baumeister heeft in een bestek van 34 pagina's de problematiek van de stedebouw dusdanig kernachtig en volledig weergegeven, en met zo een reikwijdte, dat het werk nog betekenis heeft en vertaling casu quo herdruk er van de moeite waard lijkt. Het is merkwaardig dat deze toch wel geniale theoreticus zo vergeten is waar een Sitte en een Brinckmann de tijd getrotseerd hebben.

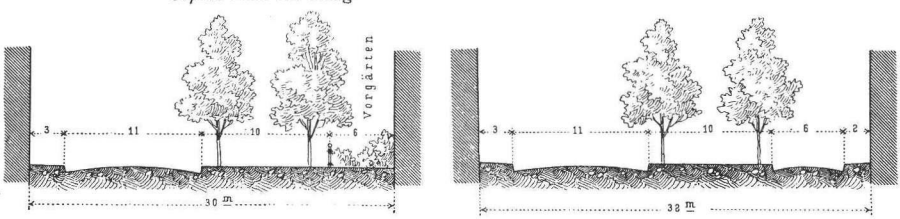
Stübben

De encyclopedische geleerde in de groep van civiel-ingenieurs is *Joseph Stübben* (1845–1936). Zijn hoofdwerk 'Der Städtebau', onderdeel van een soort bouwkundige encyclopedie[12], voor het eerst uitgegeven in 1890, heeft meer van een dictionnaire raisonné dan van een stedebouwkundige visie, de 'boodschap' van Stübben schittert

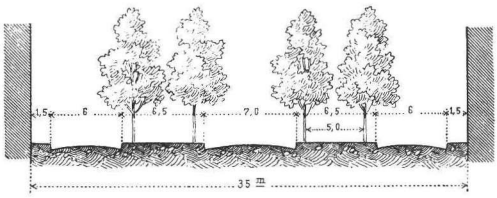
door afwezigheid. Stübben is een echte 19e eeuwse eklekticus. Alles wat maar goed is uitgewerkt, technisch interessant is, verschijnt in zijn boek. De voorbeelden haalt hij uit de hele wereld, door elkaar: Napels, Londen, New York, Bremen, Utrecht. Vooral verkeersstraten en verkeersdoorbraken hebben zijn interesse: aan het einde van de vorige eeuw inderdaad een 'hot topic'. Tal van middeleeuwse binnensteden werden 'gemoderniseerd' met brede rechte straten, zoals Napels (alle 'corso's'), Brussel en Antwerpen (de 'leien', Keizerlei etcetera). Een groot deel van 'Der Städtebau' bestaat uit plattegronden en profielen van afzonderlijke straten: hun breedte en vooral indeling in diverse funktiestroken tonende. Stübben stelt dan ook: 'Das Verkehrssystem und ihr Strömungsrichtungen schaffen die Grundlage von der Konstruktion der Städte'.[13] Stübben gaat uitvoerig in op de vele types straten (boulevard, laan, steeg, etcetera) en geeft hun karaktertrekken en gebruiksmogelijkheden. Dat hij zich niet alleen interesseert voor 'rechte' straten, zoals wel gesuggereerd wordt bewijst de volgende uitspraak:



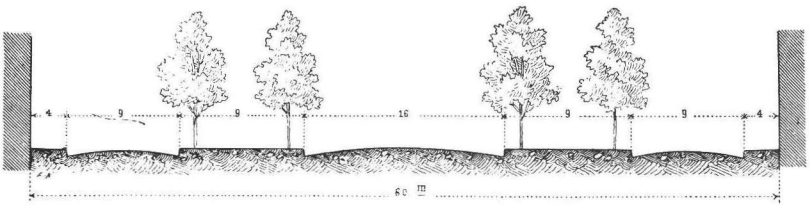
Sophie-Laan im Haag.



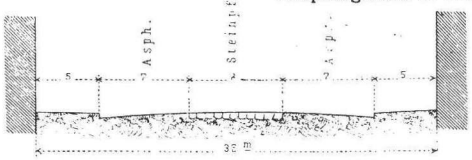
Chauffée de Malines in Antwerpen.



Avenue Charlotte
und
Boulevard Leopold
in Antwerpen.



Hauptringstraße in Antwerpen.



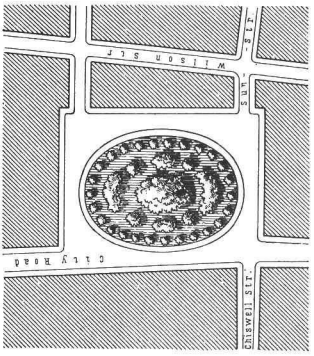
Boulevard central
in Brüffel.

De Stedebouwer Joseph Stübben was bezeten van het verkeer. In zijn dikke boek 'Der Städtebau' vindt men dan ook voornamelijk de stedebouwkundige opgave als verkeersprobleem behandeld: verkeerscirculatieplannen, stadsdoorbraken, straatprofielen, pleinen, stads-snelbanen, stratenpatronen. Ook deze 5 straatprofielen uit diverse steden; in totaal staan er alleen al ver over de honderd van dit soort doorsnedes in het boek.

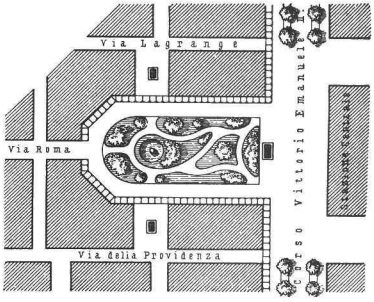
Strassen von wechselnder Breite findet man allgemein in Dörfen und Städten, die nicht nach einheitlichen Fluchtlinien (rooilijnen, E.J.H.) erbaut sind. Dies kann den Eindruck der Unordnung und Willkür machen, kann aber auch bei wohl empfundener Linienführung Malerische Bilder hervorrufen'.[14]
Voor pleinen gaat de auteur nog verder: 'Die Regelmässigkeit der Gestalt ist nicht Bedürfnis. Die Unregelmässigkeit sollte aber nicht willkürlich geschaffen werden; Sie mag geschichtlich entstehen oder muss in den Orts- und Bebauungsverhältnissen begründet sein. Alsdann kann ein unregelmässig umbauter Platz sogar besonders schön, stimmungsvoll und malerisch sein'.[15]
In latere drukken van het boek gaat Stübben toch meer doen aan de schoonheid, mogelijk om de gegroeide interesse daarvoor in het algemeen tevreden te stellen; hij zegt in de geest van Sitte: 'Die umbauten Plätze können als die Festsäle der Städte bezeichnet werden'[16] en 'Die Anlage und die Ausbildung der öffentlichen Plätze bildet die künstlerisch wichtigste Aufgabe des Städtebaues'.[17]
Stübben was een grote autoriteit, sprak op alle belangrijke congressen, publiceerde een onafzienbare reeks artikelen, ontwierp vele stadsuitbreidingen in vele stijlen en opvattingen, en deed dit alles tot op zeer hoge leeftijd.[18] Dat hij toch minder bekend is gebleven dan Camillo Sitte is te danken aan het 'kleurloze' van zijn ideeën en werk. Niettemin heeft Stübben essentieel bijgedragen aan het gezag van de 'Duitse school' in de stedebouw, die van 1870 tot 1910 zeker toonaangevend was in de Westerse wereld. Daarover meer bij de 'Esthetische visie'.

Hénard

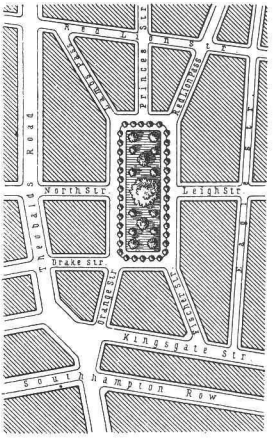
De meest fanatieke maar ook wel inventieve verkeers-man van de grote civiel-technische stedebouwers was *Eugène Hénard* (1849–1923)[19] Deze knappe ingenieur, opvolger van Haussmann als stedebouwkundig supervisor van de ontwikkeling van Parijs, is om zo te zeggen 'doorgetript' op allerlei verkeerstechnische vindingen om het inderdaad omvangrijke verkeersprobleem het hoofd te bieden. Met name de 'carrefour', de rotonde op de kruising van meerdere boulevards, soms in twee verkeerslagen uitgevoerd (langzaam en snelverkeer) behoort tot zijn stokpaardjes. De typische afbeeldingen ervan in talloze varianten zijn beroemd geworden en uit den treure her-



Finsbury-Square in London.

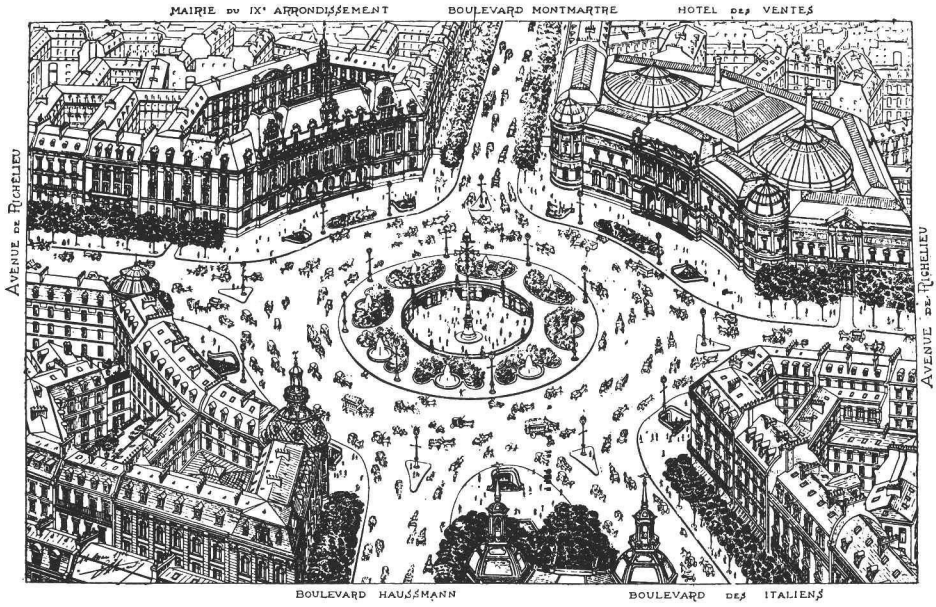


Karl-Felix-Platz in Turin



Red Lion Square in London.

Bij Stübben was zodoende het stadsplein van interesse als lege oppervlakte: hoe die zo goed mogelijk in te richten voor een vloeiend verkeersverloop.
Deze 3 (van de vele) pleinen zijn schaal 1:5000.



De Parijse ingenieur Eugène Hénard kon, min of meer als opvolger van Haussmann en daarmee voltooier van het grote Boulevards-plan, zijn ideeën betreffende verkeer en straten vrij direkt in praktijk brengen.
Parijs moet een heerlijke speeltuin geweest zijn voor dergelijke verkeers-ingenieurs.
Hier een van de beroemde plaatjes uit de 'Etudes sur les Transformations de Paris', de uitvinding van de rotonde bij kruising van meerdere boulevards.
De voetgangers beschikken over een eigen niveau.

haald in vele publikaties.
Hénard heeft het werk van Haussmannn verkeerstechnisch voltooid; Parijs heeft tot op de huidige dag relatief geringe verkeersproblemen voor een stad van deze omvang. De ruimte boulevards en de vele pleinen blijken zelfs het moderne parkeerprobleem enigszins aan te kunnen. Men moet bedenken dat rond 1900 de stad ook beslist niet minder druk was met koetsen dan thans met auto's; koetsen nemen zelfs meer ruimte in. Het is bekend dat in 1890 al 27.000 koetsen gemiddeld per dag (in beide richtingen) passeerden door de Boulevard Saint Michel.[20] De oplossing van Hénard voor de meervoudige kruising blijkt ook tot op heden bruikbaar. De verschillende verkeerstechnische oplossingen zijn vastgelegd in 8 bundels van in totaal 335 pagina's (veel illustraties), 'Etudes sur les Transformations de Paris'. Daarin staan ook voorstellen voor boulevards met wonderlijk gepunte en gekartelde rooilijnen (afbeelding).[21] Het nadeel van het werk van Hénard is dat het sterk heeft bijgedragen tot de ontwikkeling van het 'verkeer' als apart, en meestal belangrijkste hoofdstuk van de stedebouw (het is zo een leuk, praatbaar, getalsmatig onderwerp) waarbij de betekenis van het verkeer als integraal onderdeel van de stad uit het oog werd verloren. Tot in de zestiger jaren heeft zich deze mentaliteit nog in Nederland voortgezet, zoals in de plannen 'Feuchtinger' voor de stad Utrecht.

Behalve *verkeer* en hygiëne heeft *oriëntatie van gebouwen* ten opzichte van de zon bij civiel-technici een rol gespeeld. Deze ontwikkeling is ouder dan de bewonderaars van Le Corbusier en de funktionalisten denken, die de 'ontdekking van de zon' veelal aan hen toeschrijven. Al in 1906 heeft de Franse stedebouwkundige *A.A. Rey* voorstellen gedaan om –zelfs in de oude binnensteden, in renovatiegebieden – 'strokenbouw' toe te passen, ongeveer noord-zuid gericht, en in het algemeen meer 'open' te bouwen.[22] Helaas zijn de ideeën pas in 1928 gepubliceerd in een omvangrijk werk, 'La Science des Plans de Villes'. Een illustratie mag hier de baanbrekende ideeën van Rey verduidelijken.

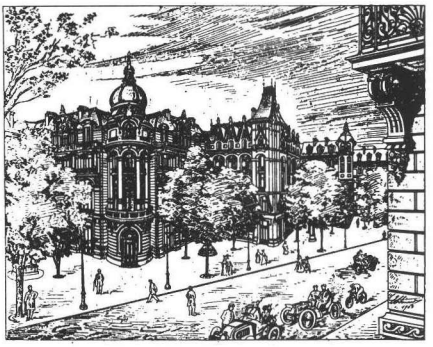
Bij een Amerikaans stedebouwkundige, *Atkinson*, zijn in zijn publikatie 'Orientation of Buildings' (1912!) eveneens diep- en vergaande studies aangetroffen betreffende oriëntering van gebouwen op de zon.[23] Aanbevelingen worden gedaan betreffende de juiste richting, straatbreedte, hoekoplossing etcetera. Een voor zijn tijd toch wel revolutionair werkje, dat aparte studie verdient.

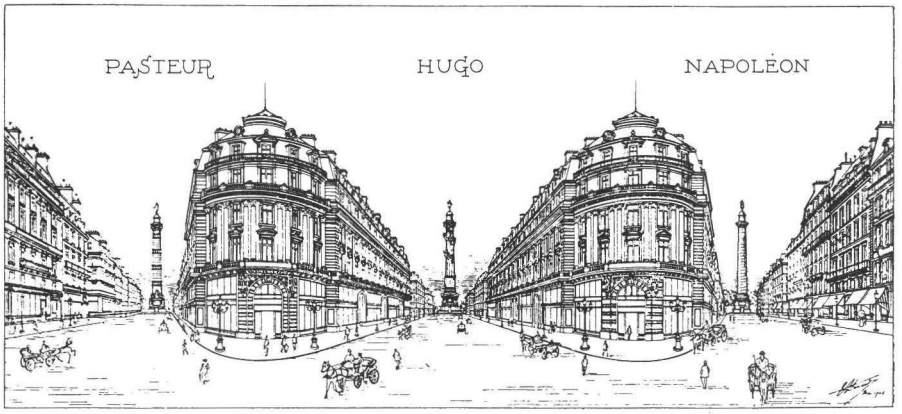
Amerika is natuurlijk bij uitstek het land van de civiel-ingenieurs; landschapsbouw en stedebouw hebben daarvoor het grootste deel bestaan uit wegen- en stratenaanleg volgens simpele juridische kaders. Veel landschappen en steden zijn, wat de menselijke inbreng betreft, puur geometrisch. Dit kon vaak niet anders gezien het ijzingwekkende tempo waarmee urbanisatie plaatsvond. Het voert hier te ver de afzonderlijke stromingen in deze sfeer te behandelen; het is echter zeker dat mannen als *Charles Mulford Robinson* en *John Nolen*, de kopstukken van de 'praktische' benadering van de Town and City Planners[24] via literatuur en conferenties enige invloed hebben uitgeoefend op de ontwikkeling van de Nederlandse stedebouw.[25]

Nachenius

In *Nederland* was *H.W. Nachenius* de eerste die wat uitvoeriger schreef over stedebouw. Zijn 'Bijdrage tot de kennis van de stedebouw' (1880) is een bijzonder volledige schets van het stedebouwprobleem. Nachenius was Ingenieur-Architect te Haarlem,en heeft zijn studie opgedragen aan een breder publiek: 'eene populaire studie' is vermeld op de titelpagina. Het werk is niet zeer origineel, maar goeddeels gebaseerd op het toen net verschenen werk van Baumeister 'Stadt-Erweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung'; de auteur beveelt dit werk ook aan, zonder echter te bekennen dat het reeds als essentiële bron door zijn eigen werk loopt.[26] Motief voor zijn boek vond Nachenius in de bezwaren tegen het planloze uitbreiden: 'Een der kenmerkende verschijnselen van onzen tijd is de uitbreiding van steden. Merkwaardiger nog dan dit verschijnsel is het bijkomend feit van het

De inventiviteit van Hénard was bijzonder groot, bijvoorbeeld om straathoeken met een soort poortje af te schuinen zodat voetgangerslijnen vloeiender en het uitzicht voor het verkeer beter werden.
Een andere opgave waarvoor talrijke oplossingen werden bedacht is die van de oppervlakte- en uitzichtvergroting van de straatwand.
Hier een voorbeeld van een soort getande gevels, eveneens uit de 'Etudes'.

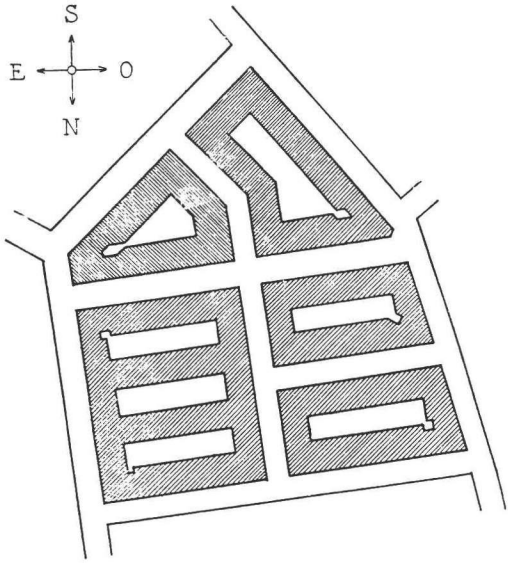


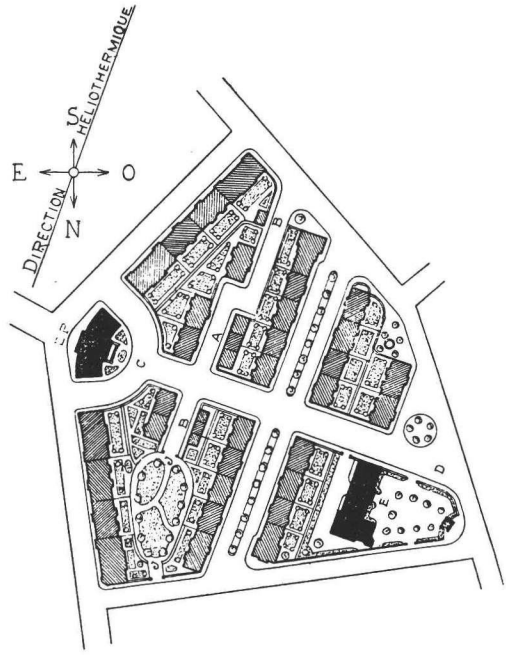


VUE PERSPECTIVE DES TROIS COLONNES
PRISE DE LA PLACE DE L'OPÉRA

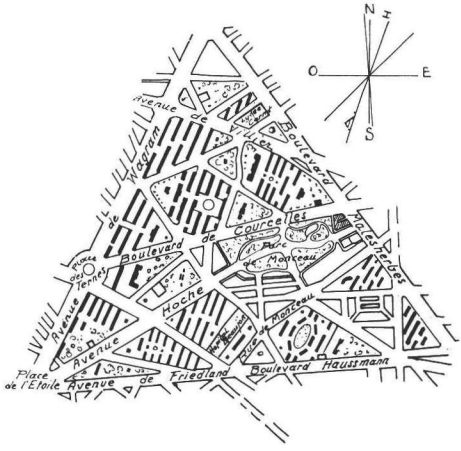
Bijna psychedelisch werkt deze perspektieftekening van het gezicht op drie gedenkzuilen tegelijk!

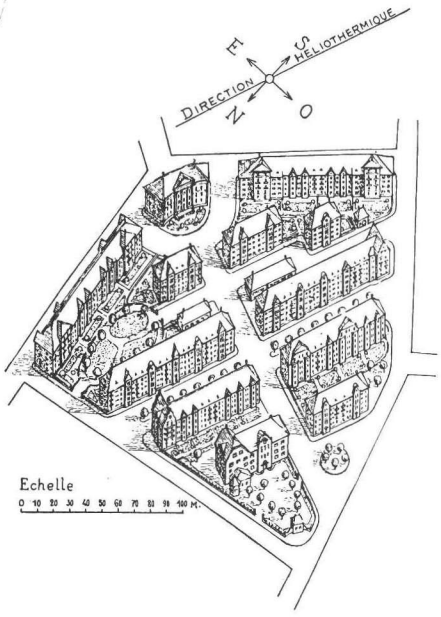
Deze nogal revolutionaire schema's van Rey, Pidoux en Barde werden pas in 1928 (in 'La Science des Plans de Villes') gepubliceerd, doch waren al voorbereid voor het tweede internationale congres over hygiëne en woningbouw in 1906 te Genève.
Ze laten delen van Parijs zien, die dusdanig gerekonstrueerd dienden te worden dat alle nieuwe woningen voordelig op de zon zouden zijn georiënteerd: een soort strokenbouw.
Eerst ziet men een theoretisch gebied met traditionele verkaveling en de nieuwe strokenbouw; het volgende plaatje toont een isometrie van dit laatste: uit de geschetste bouwstijl blijkt al dat de tekening inderdaad uit het begin van de eeuw moet zijn. (zie volgende pagina)
Tenslotte schetsmatige kaartjes van het gebied rond het Parc de Monceau, vóór en na de rekonstruktie.
Het gehele boek bevat tientallen van dit soort voorstellen van een principe, dat de C.I.A.M. veel later als 'nieuw' zou propageren.



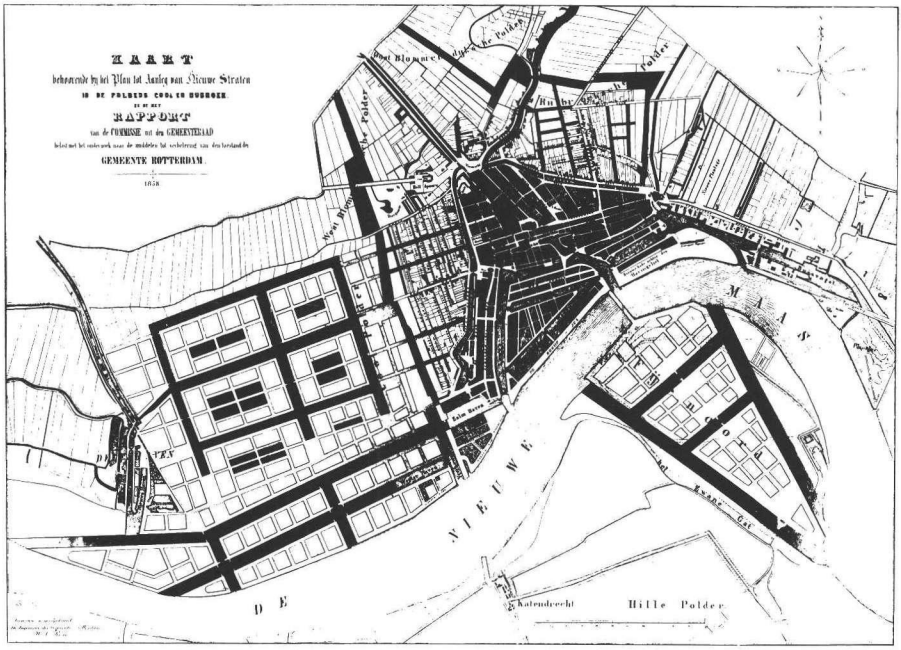








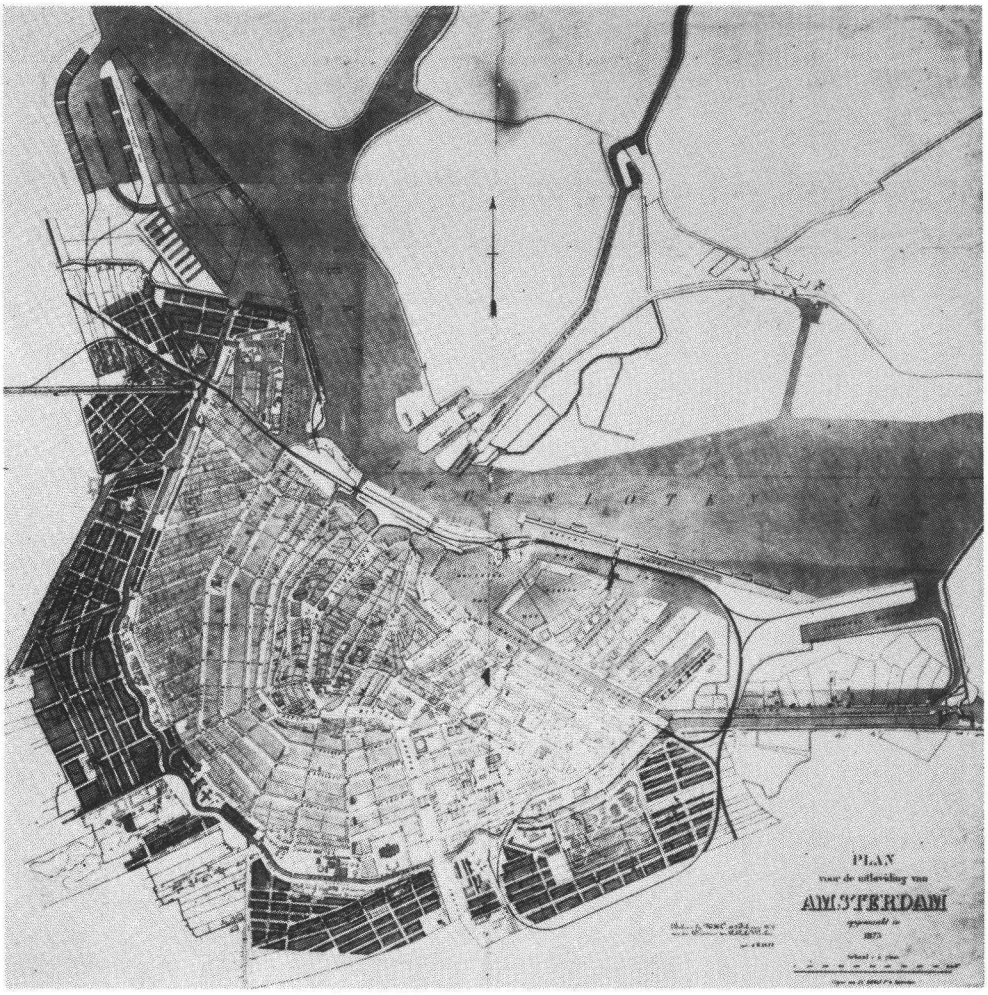
snelle verloop. Zoo zelfs, dat het ontwerpen van een weloverdacht plan zeer bezwaarlijk was'.[27]
De auteur vermeldt dat er geen handboeken zijn op het gebied van stadsuitbreiden, terwijl de materie toch zeer complex is: 'Ware hij (de ontwerper) aan zichzelf overgelaten, hij zou niet bij machte zijn, het vraagstuk op te lossen, want technische, sanitaire, economische en aesthetische eischen staan bij stedenbouw in zoodanig nauw verband, dat scheiding onmogelijk is'. Nachenius introduceert hier voor dit 'vraagstuk onzer dagen' het woord *stedenbouw*, als nieuw vak dus, als discipline. Overigens blijken in de studie de civiel-technische kanten voor Nachenius toch het belangrijkste.
Het boekje begint met de 'wijkverdeeling': naast de stadskern zijn er de wijken voor de verschillende rijke en arme standen en 'handels- en nijverheidswijken'. Berlijn wordt een 'conglomeraat van stadsdeelen' genoemd. Van 'stratennetten' vindt Nachenius de scherpe hoeken, zowel voor de bebouwing als voor het verkeer, het meest verwerpelijk. Het groeiende verkeer, met daarbij de ontwikkeling van de tram, vraagt om bredere straten; ook voor lichtinval moeten de verordeningen regels stellen voor de verhouding breedte-hoogte. Hoewel de oude betekenis voor het plein – namelijk verzamelplaats – vervaagt, zijn er nog altijd veel argumenten voor meerdere stadspleinen. Ze kunnen gebruikt worden als marktplaats, voor volksfeesten, als verkeersknooppunt, en ze geven ruimte en gezondheid aan de stad, de jeugd kan er spelen. Vele vormen eigenen zich voor het plein; balans moet gevonden worden tussen doelmatigheid voor 't verkeer en esthetica. 'Als rustpunt voor het oog in lange, rechte straten zijn pleinen uit een aesthetisch oogpunt zeer gewenscht(. . .) en kunnen, met plantsoenen uitgerust, aanleiding geven om de architectonische waarde der aangrenzende bebouwen aanzienlijk te verhoogen'.[28] Nachenius denkt al in het moderne begrip 'loop-afstand' als hij zegt: 'Wat de grootte dezer pleinen betreft, zoo is het beter meerdere kleine, dan weinige groote aan te leggen (. . .), anders worden de afstanden die men moet afleggen te groot'.[29]
Het grootste bezwaar van de recente stedebouw is de frekwente indeling in te smalle bouwblokken, vooral in de mindere buurten van de lagere klassen. De achterzijden van de woningen blijven verstoken van licht en lucht. Door de groeiende opeenhoping van mensen in het stadsgebied worden ook steeds meer kelders en bovenruimtes voor bewoning gebruikt; dit is niet de oorspronkelijke bedoeling van stadshuizen.
'De kelderwoning is zeker in strijd met de wetten der gezondheidsleer en de sterftestatistiek leert dan ook, dat kelderwoningen een te hoog sterftecijfer aangeven'.[30]
Een groot deel van het 52 pagina's tellende werk is gewijd aan beerputten, riolerings- en afwateringsstelsels. Nachenius vermeldt dat het eerste goede rioleringsstelsel aangelegd is in Breda, n.b. door de architekt P.J.H. Cuypers. Hij noemt verder verschrikkelijke staaltjes van onhygiënische ellende met beerputten; pneumatische faecaliënafzuiging (Liernurstelsel) wordt door hem aanbevolen; men is dan minder afhankelijk van de problemen met hoogteverschillen in de stad.
Een aardig gedeelte aan het slot is 'Het ontwerpen van stedenplans': het 'uitbreidingsplan moet in goed verband komen met de oude stad, en zich logisch daaruit ontwikkelen.' Hij noemt dan drie hoofdstelsels, te weten het 'Amerikaanse of rechthoekstelsel', het 'driehoekstelsel' ('de toepassing ervan vraagt meer dan gewone bekwaamheid'. . .) en het 'natuurlijk stelsel', dat met 'ceintuur-wegen' om de oude stad en met 'radiaal-wegen' naar de uitbreidingen het meest complete is.' Het natuurlijke stelsel verkrijge den voorrang, maar gelijkertijd houde de ontwerper de beide andere in het oog, om daarvan gebruik te maken naar gelang van de omstandigheden.'[31]
Een nog steeds aktuele opmerking is de volgende: 'Het plan moet echter zoveel mogelijk niet meer dan een *globaal* plan zijn, welks grondbeginselen, na nauwgezet overleg vastgesteld zijnde, partieele uitvoering toelaat, maar waarvan men nooit moet afwijken.'[32]
Tot slot van 'Nachenius' nog één van zijn aardige opmerkingen over 'schilderachtigheid' en de be-



Het civiel-technische karakter van de stedebouwkundige ideeën van rond het midden van de 19e eeuw blijkt overtuigend uit de plannen van W.N. Rose voor Rotterdam.
Op deze plattegrond uit 1858 zijn de diverse uitbreidingsplannen aangegeven, daterend vanaf 1842 (water-projekt). Deze plannen werden maar zeer ten dele of niet uitgevoerd.
(Uit: L.J.C.J. van Ravesteyn 'Rotterdam in de 19e eeuw, de ontwikkeling der stad').

trekkelijke waarde daarvan, een opmerking die de praktische en onhistorische stedebouw-mentaliteit van de man goed tekent: 'De waarde van dat schilderachtige (van oude stadsgezichten) heeft intusschen iets betrekkelijks, want wat den een aantrekt, omdat het schilderachtig is, stoot den ander af, omdat het ouderwetsch is.'
Dit werk is relatief meer in extenso behandeld, omdat het, zeker voor de tijd, ondanks de civieltechnische inslag, zo een volledig skala van stedelijke problemen aansnijdt. Het boek van Nachenius is mogelijk te vroeg verschenen of wellicht ook té veelzijdig van opvatting, om revolutionaire gevolgen gehad te kunnen hebben.

Ingenieurs die de civieltechnische benadering meer in de praktijk of althans meer in planvorm gebracht hebben, zijn *W.N. Rose, Van Niftrik* en *Kalff*. Zij hebben minder geschreven, maar wel veel plannen achtergelaten. Rose is de man van Rotterdam. Zijn zogenaamde 'waterprojekt', behelzende de volbouwing van een grote polder westelijk van de oude stadskern is een typisch voorbeeld van 'rechthoek' planning (ill.). De waterhuishoudelijke kanten van dat plan namen de grootste plaats in.
Van Niftrik tekende, als stadsingenieur van Amsterdam, in 1866 een uitbreidingsplan, dat ondanks een aantal aardige kanten, zoals parkjes en pleinen, toch voornamelijk als zeer zwak gekenschetst moet worden. Het bevatte goede elementen, maar vormde geen organisch geheel. De beoordelingscommissie van Amsterdam vond dit kennelijk ook, en oordeelde het plan onacceptabel vanwege de volgende argumenten[33]:
– de verbindingen met de oude stad zijn allergebrekkigst
– de geprojecteerde uitbreiding ligt teveel als 'ring' om de stad zonder organisch verband
– de villakwartieren zijn te geïsoleerd gesitueerd.
De latere stadsingenieur Kalff heeft het plan grondig gewijzigd, wat voornamelijk neerkwam op verschraling en vereenvoudiging. Het resultaat was weliswaar praktischer en uitvoerbaarder, maar uit stedebouwkundige oogpunten, zeker



Dit uitbreidingsplan voor Amsterdam uit 1876, opgemaakt door de Directeur Publieke Werken Ir. J. Kalff, was een sterk versoberde en nogal saai geworden versie van het een tiental jaren eerder ingediende plan van de stadsingenieur Van Niftrik. Daarin zat nogal wat (misplaatste) Franse zwier met sterrenpleinen, singels, parken etcetera; wat er nu van gemaakt was is eigenlijk niet veel meer dan een aaneenschakeling van saaie stratenpatronen, met bovendien veel slecht bebouwbare scheve hoeken erin.
Het toen al gestichte en dus meegetekende Oosterpark is een van de weinige lichtpunten van deze zwakke tijd in de stedebouw; de 'Pijp' is één van de meer beruchte produkten.

wat betreft het creëren van de woonsfeer in de buurten op zich, nog veel slechter. In Kalffs plan kwamen al vrijwel helemaal geen parken meer voor, en eindeloze smalle straten tussen even smalle bouwblokken rijgen zich aaneen. Helaas is zijn plan wel aangenomen (1876) en voor een goed deel gerealiseerd. De beruchte 'Pijp' is één van de resultaten van dit 19e eeuwse dieptepunt in stadsuitbreiding.

In de 20e eeuw is het vooral de Delftse hoogleraar *Wattjes* geweest, die de koele civiel-technische benadering heeft voortgezet, echter wel in een verrijkte vorm. Zijn stedebouwkundige bijdragen aan het Bouwkundig Weekblad zijn nog steeds lezenswaard; een aantal markante denkbeelden worden er hier uitgelicht; de belangrijkste betreffen verkeers-oplossingen. Wattjes stelt dan ook[34]: 'Het maken van een stadsplan bestaat

in hoofdzaak uit het traceeren van een net van straten.' (. . .) Ze hebben ten doel woningen toegankelijk te maken'. Bij het toenemende verkeer zal steeds meer onderscheid gemaakt moeten worden tussen (rustige) woonstraten en verkeersstraten. 'Het moderne mechanische verkeer zal de kombinatie steeds moeilijker maken (onder andere door stank van benzine-auto's). Het kan alleen nog bij straten van grote breedte, met plantsoenen tussen rij- en wandelstroken en ventwegen'. Door de detaillering van de straat kan men bepalen of deze een winkel, woon- of verkeersstraat wordt. Een bijzonder aardig idee van Wattjes is het volgende: men zal bij uitbreidingsplannen ruimte moeten reserveren voor toekomstige verkeersontwikkelingen (bijvoorbeeld in geval van weer verdere uitbreiding). Dit kan in de vorm van een zeer brede straat; om nu te voorkomen dat deze als racebaan gebruikt gaat worden en er als onnut leeg terrein bijligt, kan men deze tot nader order voorzien van tijdelijke gebouwen (school, politiepost) en allerhande straatmeubilair.
Zeer vooruitziend is de waarschuwing, dat de stille woonstraat gevaarlijk is (voor kinderen), juist door die enkele, onverwachte 'voortsnorrende' automobiel! De toenemende verkeersintensiteit kan acceptabel gemaakt worden door
1 het gelijkmatig te verspreiden over het gehele stadsgebied, en qua snelheid aan banden te leggen of
2 enkele zeer goed gedetailleerde hoofdstraten te creëren en verder stille woonstraten. Rond dorpskernen zullen ringwegen gelegd moeten worden, willen deze niet verpest worden door het toenemend verkeer (1911! E.J.H.).

De esthetische visie

Veel wijder verbreid onder architekten en in steden geïnteresseerde historici en kunsthistorici, is de benadering van de stad als visueel 'gebouw'. Het is een beleving van de stad als objekt, weliswaar bewoond door mensen en daardoor ook gebruiksding voor handel, verkeer en industrie, maar toch voornamelijk als artefact dat erg mooi kán zijn, maar vaak zo verfoeilijk lelijk is. Het is waar, de stad is een produkt van eeuwen kultuur, vastgelegd in steen en hout; dat getuigenis zien wij met beschouwende ogen; hoe minder men wéét van ontstaan en betekenis dier getuigenissen, hoe meer ze vorm-op-zich zullen worden. De esthetische visie is in pejoratieve zin een toeristisch bekijken van de stad, met een oog belust op fraaie gezichten en effecten, steeds hunkerend naar schilderachtigheid, gebaseerd op oppervlakkigheid. Zo geformuleerd, een gevaarlijke basis voor stedebouw en stadsuitbreiding. Maar toch, de stad *is* een visueel geheel, waar zijn bewoners en gebruikers steeds weer mee gekonfronteerd zijn. Van grote delen van de stad, van het geheel in zekere zin, zal óók voor de bewoners de beleving inderdaad oppervlakkig blijven, dat wil zeggen zonder diepere waarde door kennis van ontstaan en betekenis van de gebouwde omgeving. Waarom dus, als dat ekonomisch kán, de stad niet zo mooi mogelijk gemaakt? Denk aan de schoonheid van binnensteden van Amsterdam, Delft; denk aan Parijs, aan de fraaie gezichten die ontstaan door de Seine. Een stad kan dramatische schoonheid bezitten, veel meer nog dan een individueel gebouw. Men voelt dat de stad niet het werk is van één man, van één moment, maar de samenballing van veler ideeën en het steengeworden produkt van jaren mensen-geschiedenis. De silhouetten, de torens, de in de regen glimmende straten, de bruggen, de donkere luchten, de zonbeschenen stoffige pleintjes, de op de stoeprand spelende kinderen – het is van een veelomvattendheid die, in harmonie funktionerend, wonderschoon kan zijn. De schoonheid van de stad is geen aspekt, maar een resultante. Vitruvius ziet 'venustas' inderdaad als aspekt naast 'firmitas' en 'utilitas' – schoonheid als aspekt. Maar de esthetische stedebouwer zal 'aspekt' te min vinden voor 'schoonheid' van de stad; het is het hoogste doel.

Sitte

Na de lange periode van 'onthouding' op stedebouwgebied, was *Camillo Sitte* (1843–1904) de eerste die zich met de esthetica van de stad daadwerkelijk bemoeide. Weens architekt, komend uit een cultureel geïnteresseerd gezin, zelf cellospeler en Wagner-bewonderaar, zag hij telkens weer die onmiskenbare schoonheid en vooral charme van de oude stadjes en dorpen. Hij was een enthousiast wandelaar en reiziger: zijn voor mooie taferelen gevoelig oog en historisch geïnteresseerde geest moeten gekonfronteerd zijn met dat grote verschil tussen oud en nieuw, tussen vroeger en nu. Toen mooi – nu steeds lelijker.
Zijn boek, het bekende *'Der Städtebau nach Seinen künstlerischen Grundsätzen'*, verschenen in 1889[35], is een lofzang op de oude steden, op de prachtige straat- en pleinvormen. Liefst 82 steden heeft hij behandeld, onderverdeeld in 6 hoofdstukken, ingedeeld naar aspekten van die oude plaatsen. Zijn interpretatie was: de ouden hebben veel van deze schoonheid bedacht, 'berekend', gepland. De principes die Sitte postuum uit de stadsplattegronden distilleerde, vormden de basis voor zijn eigen theorie om een mooie en gezonde stad te scheppen. Het moet gezegd

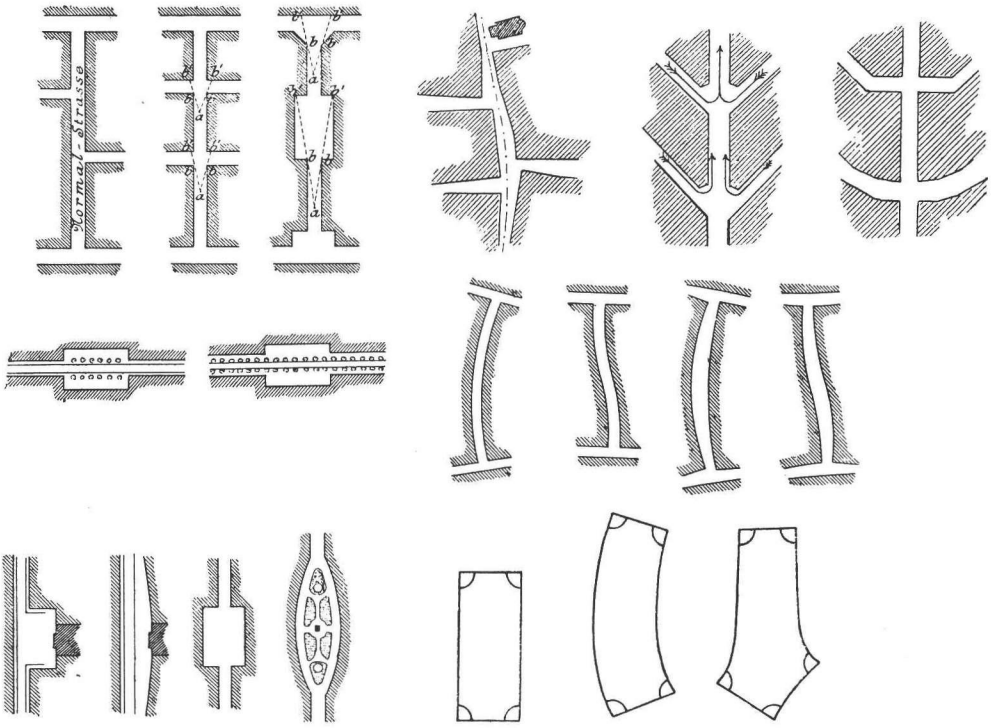


Schoonheidsontroering bij het aanschouwen van een mooie stad: Berlage kan er lyrisch over schrijven als hij ons in gedachten meeneemt naar Rome, Parijs, München; vooral de aanblik van de steden die rond een rivier gebouwd zijn met de fraaie spiegelende kaden, bruggen, gevels en torens maken het leven waard om geleefd te worden vindt Berlage, en wie niet met hem?
De stad bij schemer met zijn donkere silhouetten, de stad bij nacht met de vele lichtjes, de stad in het blakerende zonlicht met de kobalten schaduw aan de donkere kant van de straat, en een felle lichtspleet van een dwarsstraat. De ontroering vanuit het motief om de stad bijna als kunstwerk te zien, en dan het hoogste kunstwerk dat een mens, nee dat mensen samen vermogen te maken, een 'gesamtkunstwerk'.
In Holland niet de grootse pleinen. boulevards en vista's maar wel een schoonheid van intieme pittoreske kwaliteit, die de Gouden Eeuwers al in hun steden zagen en die deze foto uit 1890 van de Nicolaas Kerk en omgeving te Amsterdam ook vertoont.

worden, dat Sitte met deze theorie tot bijzonder rijkgeschakeerde en indringende ideeën over de stedebouw is gekomen. Een menselijke, 'milieuvriendelijke' geest spreekt uit zijn werk, vooral als hij het heeft over grootte en inrichting van pleinen, over het integreren van de natuurlijke gesteldheid in het stadsplan versus de rigiditeit van moderne stratensystemen. Hij zag de stad als een 'Gesamtkunstwerk', waarin alle kanten van de (kunstzinnige) samenleving tot uitdrukking konden en moesten komen.
Eveneens bekend is, dat zijn boek grote indruk maakte; Sitte werd al gauw door een grote groep 'ontevreden' stedebouwers en stads-geïnteresseerden gezien als de messias van de nieuwe stedebouw. In Wenen heeft Sitte een aantal van zijn ideeën in de praktijk kunnen brengen, waarbij opvalt dat de resultaten er niet uitzien alsof het oude stadjes zijn. Sitte zei dan ook: 'Es ist nicht vorgefasste Tendenz dieser Untersuchung, jede sogenannte malerische Schönheit alter Städteanlagen für moderne Zwecke neuerdings zu empfehlen(. . .). Diese Überzeugung darf uns jedoch nicht hindern, alle, auch bloss Malerische Motive des alten Städtebaues genau zu untersuchen und in Parallelle mit den modernen Verhältnisse zu setzen'.[36] Het gaat niet om kopiëren of imiteren van oude stadjes, maar om het 'door-

leven' van de principes die geleid hebben tot de schoonheid van diezelfde stadjes. 'Dieser Ausweg allein bleibt uns noch übrig um uns wieder zur Freiheit des Konzipierens der Alten Meister hindurch zu arbeiten, um mit Bewustsein dieselben Mittel wieder zu gebrauchen . . .'.[37]
Bij zijn reizen ontdekte Sitte ook dat folklore en typische streek- of stadgebonden gewoontes, met hun gevolgen voor de stad en de stedebouw, aan het verdwijnen waren. 'Ideeen und Geschmacksrichtungen vermengen sich mannigfaltig sowie die Völker selbst sich vermischen; das Gefühl für das einfach Typische geht mehr und mehr verloren . . .'[38]

Helaas zijn veel van Sitte's fanatieke volgelingen wél zo ver gegaan, dat zij "t oude' min of meer kopieerden. Het zijn mensen als *Henrici, Gurlitt, Fischer*, die, wederom naast nog altijd heel bloeiende en indrukwekkende theorieën wel erg kortzichtig de idee van de kromme straatjes en intieme pleintjes drukten op de moderne stedebouw, die toch wel heel andere problemen stelde dan die van een paar eeuwen terug.
Niettemin is bijvoorbeeld *Henrici's* boek van 1904: *'Beiträge zur praktischen Ästhetik im Städtebau'*[39] bijzonder leesbaar en bevat een schat aan overwegingen die zelfs voor onze stedebouw van waarde zijn: over de plaatsing van



Vanuit een praktisch-esthetisch standpunt benadere Henrici de Stedebouw, en kwam tot bijzonder vloeiende, sympathieke plannen voor stadsuitbreidingen.
Eén van zijn stokpaardjes was de vormgeving van de straatruimte, niet alleen door de textuur van de gevelwand, maar vooral door de vorming van de rooilijnen, dat wil zeggen de lijnen die de straatruimte bepalen.
Zo sprak hij van 'kurzweilige' (interessante) en 'langweilige' (saaie) straten, voornamelijk dan bij het wandelen. Door een boeiende, afwisselende straat lijkt een in werkelijkheid langere wandeling korter dan door een monotone, rechte.
De hier weergegeven illustraties uit 'Beiträge zur praktischen Aesthetik im Städtebau' (1904) laten zien hoe Henrici speelt met de straatvorm.
De laatste afbeelding toont een belangrijk principe van Henrici: het voorkomen van de scherpe hoek in het bouwblok, op bouw-praktische en esthetische gronden.
Het is dit principe dat vanaf 1900 de uitbreidingsplannen qua straten-beloop zo een andere wending geeft dan de laat 19e eeuwse (zie verderop).

bomen in de stad, ligging en aanleg van pleintjes en plantsoenen, binnenterreinen, hoofdstraten en woonstraten etcetera. Ook belangrijk is zijn felle, bijna vloekende strijd tegen de spekulatiebouw, die elke goede, verantwoorde ontwikkeling van de stad onmogelijk maakt. Hij verwijt deze bouw afschuwelijke gevel-fantasie en goedkope effekthumbug: er tegenover wil hij de eenvoud van de goede woonstraat van anti-monumentale realiteit stellen.[40]

Men moet zich losmaken van de 'Bureaukratischer Geist' van de 19e eeuw, en meer gevoel leggen in de opgave om de stadsontwikkeling te begeleiden: 'Wie die Partitur zu einer Symphonie, so muss der Plan zu einer Stadt gemacht werden'.[41] Waarom zou men een stad mooi maken? 'Die Antwort darauf ist nicht schwer' . . ., en dan gaat Henrici vertellen hoe alles in de Natuur ook een sterk schoonheidselement heeft, en vooral rond de paring zich in extra schone tooi steekt.[42]

Naast deze romantische uitingen spreekt door het gehele boek een mentaliteit die is begaan met de opgave om een stad te maken, waarin gewone mensen fijn konden wonen; hij zocht de oplossing in prettige en mooie vorm-oplossingen. Zijn leitmotiv daarbij was het mikken op het mooie 'toeval', dat ontstaat bij 't met elkander in kontakt brengen van verschillende systemen: regelmatige straten met een stukje bestaande natuur, onregelmatige bebouwing van een rechte straat. Zijn richtlijnen voor het ontwerp van een stadsuitbreiding zijn ronduit praktisch en waardevol.[43]

Een aantal punten hieruit:

– maak kleine parkjes binnen de bouwblokken, die zijn rustig, veilig, schoon, (van verkeersvuil) en makkelijk toegankelijk (voor omwonenden);
– plaats bomen 'strategisch' (niet in domme lange rechte rijen);
– maak zo mogelijk rechte hoeken aan stratenblokken (illustratie);
– tracht straten afwisselend te maken door variatie in breedte, een pleintje hier en daar, een knik, vriendelijke gevels.

Henrici spreekt over het verschil tussen 'langweilige' (dus saaie) en 'kurtzweilige' (dus afwisselende) straten.

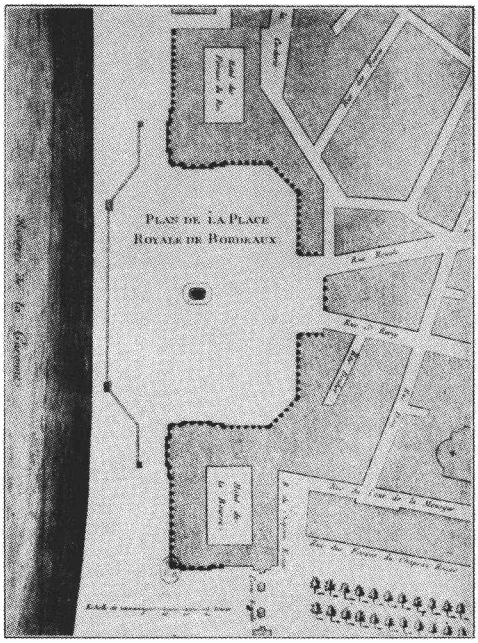
Ondanks deze toch praktische voorstellen hebben de achterliggende zwaar esthetisch-romantisch getinte ideeën van Henrici en andere Sitte-navolgers deze benadering van stedebouw in een twijfelachtig daglicht doen belanden, reeds rond de eeuwwisseling.

Brinckmann

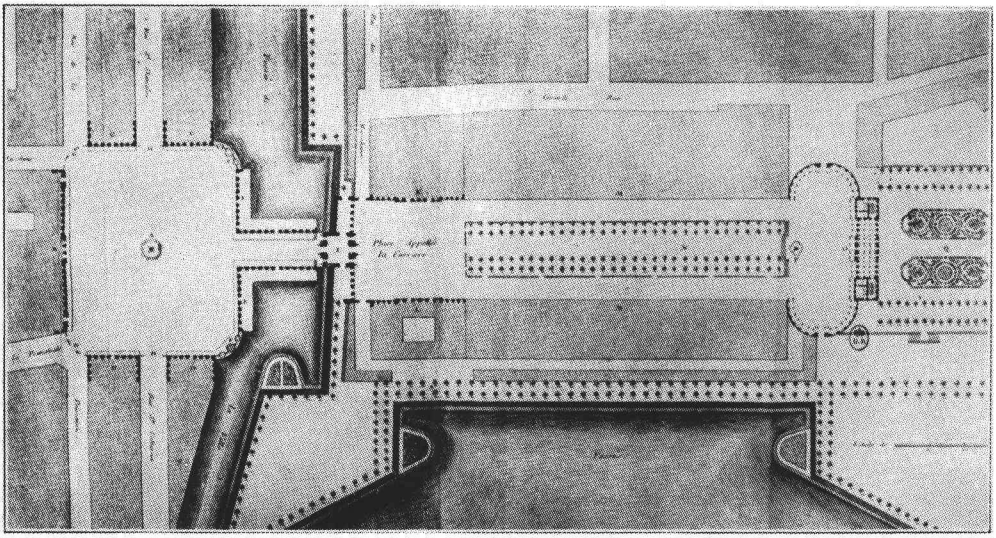
A.E. Brinckmann (1881–1958), architekt en kunsthistoricus, *classicist* vergeleken bij de *romanticus* Sitte, was één der eersten, die zich openlijk in geschrifte verzette tegen de allesoverheersende 'middeleeuwse' ideeën van de Sitte-school. Zelf ook onmiskenbaar een estheticus, ging bij Brinckmann, meer een koele wetenschapper, de voorkeur uit naar de klassieke schoonheidsidealen. Zijn eerste grote boek is *'Platz und Monument'*, uit 1908[44], de auteur was toen pas 27 jaar oud. Het is een indrukwekkend, helder geschreven boek, met als motto: 'Untersuchungen zur Geschichte und Ästhetik der Stadtbaukunst in neuere Zeit'. Een pikant detail is dat het werk is opgedragen aan Heinrich Wölfflin (zijn leermeester), de grote kunsttheoreticus die de verschillen blootlegde en analyseerde tussen de Renaissance en de Barokke vormidealen, en daarmee bewees dat er geen absolute schoonheidsidealen bestaan.[45] Brinckmann verweeft door zijn ogenschijnlijke objektieve geschiedschrijving voortdurend bedekte eigen stedebouwkundige ideeën; het boek is dan ook behalve geschiedenis een persoonlijke visie. Het gehele werk is onmiskenbaar een aanval op de 'geslotenheid' van het stadsbeeld dat Sitte en volgelingen voorstaan. Brinckmann roemt regelmatig de deugden van lange, brede, rechte straten en uitgestrekte pleinen, die de stad een gevoel van ruimte en overzichtelijkheid geven, náást andere, meer intiemere plekken (Place Royale te Bordeaux en Nancy; Place de la Concorde, Parijs; Piazza di San Pietro, Rome). In de inleiding van het boek is Brinckmann konkreet in zijn kritiek op Sitte: hij verwijt hem theatraal te zijn en een holle schilderachtigheid aan te hangen. Uit de tekst blijkt de auteur nogal een 'deftig' man te zijn, die de stad ziet als een kunstwerk, door volwassenen en in stijl te genieten. Zo zegt hij over het Vogezenplein te Parijs: 'In dem staubigen Sande spielen die Kinder der kleinen Proletarier. Wie schmerzlich empfindet man gerade in Paris die Trivialitäten unserer heutigen Kultur'.[46] De bloemen in Rome voor de Spaanse trappen komen er beter af: 'Der Blumenhandel am Fuss der Treppe steigert durch seine lebhaften Farben ungemein das Prächtige Bild. Könnte man ihn auch für deutsche Stadtbilder allgemeiner ausnutzen?'[47] Op allerlei manieren vindt Brinckmann gelegenheid de Middeleeuwse geslotenheid af te keuren, zo ook weer in Parijs: 'Die geschlossenen Plätze haben sogar einen grossen Nachteil: sie gehen für das weitere Stadtbild verloren . . .'.[48]

De laatste paragraaf van het slothoofdstuk: 'Moderne Bestrebungen in Städtebau' zijn hier het meest interessant, ze hebben ook de meeste invloed gehad en werden onder andere door Berlage graag geciteerd. In slechts 7 pagina's geeft

Brinckmann een aantal verstrekkende stedebouw ideeën ten beste: 'Der Städtebau unserer Zeit geht von zwei Maximen aus. Einmal, dass jede Stadt ihrer Terrainsituation nach eine Individualität ist (. . .). Die zweite leitende Idee für den modernen Städtebau ist, dass man von der Vergangenheit lernen könnte'.[49] Men moet daarbij wel zoveel mogelijk kanten van het verleden betrekken, en niet, zoals Sitte, alleen de middeleeuwse. 'Die krumme Strasse zur ausschliesslichen Regel erheben zu wollen, wäre Torheit' haalt Brinckmann instemmend Stübben aan.[50] 'Ganz und gar nicht lässt sich die neue Stadt durch Nachbildung historischer Grundrisse erbauen.' Men moet zich ook niet vergissen in de ideeën van andere tijden. Wij kijken anders naar middeleeuwse steden dan middeleeuwers. 'Zu diesen rechne ich zum Beispiel das angebliche, vielbelobte 'Prinzip des Malerischen der Gotischen Stadt', das nicht die geringste Parallele in der gleichzeitigen Malerei hätte. Streben wir nach solchen sich unbeabsichtigt einstellenden Wirkungen, so wird der Städtebau unserer Zeit niemals künstleriches Werk, sondern Darstellung eines Effekts- und zwar in dem Sinne, den Goethe verspottete'.[51] Er is voldoende inhoud in de moderne stadsopgave aanwezig om tot een eigen daad te komen, 'aber vor aller ist Theorie notwendig, ein eigenes Raumgefühl . . .'. 'Die gerade Linie und der rechte Winkel bleiben die vornehmsten Elemente der Architektur und auch die



De voorliefde van Brinckmann voor statige, klassicistische stedebouw, voor het eerst (op bloemrijke wijze) geuit in zijn 'Platz und Monument' (1908) stond tegenover de romantische, nogal 'kleinschalige', middeleeuwse stedebouw-opvattingen van Camillo Sitte en volgelingen.
Het grote gezag van Brinckmann en zijn boeken heeft de nuancering in de esthetische stedebouw van bijna maniacale grilligheid en willekeur, verkeerde uitvloeisels van Sitte's theorie, naar een gezonder en rechtlijniger element beslist bevorderd.
Hier twee afbeeldingen uit het genoemde boek; boven het Place Royale te Nancy, onder het Place Royale te Bordeaux.



gerade breite Strasse wie der regelmässige Architekturplatz werden ihren Wert im Städtebau behalten. Sie bilden Kern- und Rückgrat der Stadt, die monumentalste Gestaltung des Raumes. Der Gegensatz zwischen solchen Strassen und den unregelmässigen Quartieren gibt einen Stadt Gliederung, Steigerung, Rhythmus.'[52] Tenslotte keert Brinckmann terug tot het basiselement van de stad, haar 'baksteen': het huis, en doet de volgende veel geciteerde uitspraak: 'Das Haus bestimmt die Physiognomie der Strasse, der Stadt, es ist das Material der Stadtbaukunst. *Städte bauen heisst: mit dem Hausmaterial Raum gestalten'*.[53]

Latere werken van Brinckmann als: *'Deutsche Stadtbaukunst in der Vergangenheit'* (1911) en *'Stadtbaukunst'* (1920)[54], wederom prachtige en doorwrochte boeken, zouden deze ideeën verder uitwerken en bestendigen. Wat opvalt in het werk van 1911 is de intrigerende opbouw in 7 hoofdstukken, met onderwerpen die nog steeds aktueel zijn: I Grundsätze für die Betrachtung älterer Stadtbaukunst; II Grössenverhältnisse im Stadtbild; III Ausbildung des Baublocks; IV Rhythmus des Raumes; V Strasse und Perspektive; VI Funktionen des Platzraumes; VII Die Stadt als einheitlicher Organismus.

In het boek van 1920, met als ondertitel: 'Geschichtliche Querschnitte und neuzeitliche Ziele', gaat Brinckmann onder andere dieper in op het in 1877 door Maertens uitgegeven boek: 'Der optische Masstab oder die Theorie und Praxis des ästhetischen Schauens in den bildenden Kunsten' (hoofdstuk XII). Volgens deze theorie zouden talloze proporties en massawerkingen in oude steden te verklaren zijn, en is er veelal dus niet sprake van toeval als iets er welgevallig uitziet. Brinckmann ziet mogelijkheden om deze theorie weer te gebruiken. Het meest uitgewerkte hoofdstuk is het 8e: 'Frankreichs klassische Stadtbaukunst'. Vol bewondering spreekt Brinckmann over de resultaten van de 18e eeuwse hoogintellektuele planning van klassieke geest in Nancy (Place Stanislaus), Bordeaux, Rennes, Nantes en Parijs, en de voornaamste architekten J.F. Blondel, P. Patte en Abbé Laugier.[55]

'Nicht die Menge der schönen Gebäude bildet eine schöne Stadt, sondern ein gewisse Harmonie und ein glückliches gegeneinander Stimmen der einzelnen Bauten' haalt Brinckmann de Mercure de France van 1748 aan, daarmee het hoofdprincipe van deze periode aangevend.[56] 'Le beau essentiel de cet art consiste principalement dans la regularité, la proportion et l'ordre', en men hoeft geen angst te koesteren voor de zogenaamde 'froide uniformité'.[57]

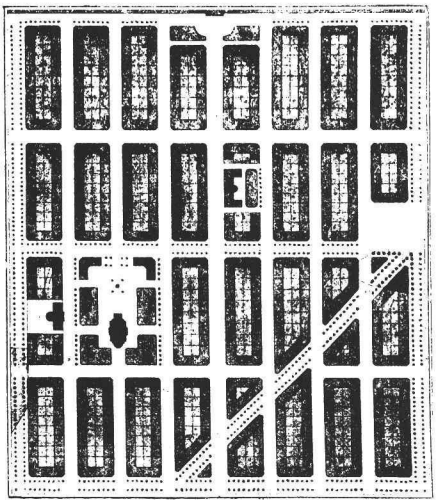
'Gefühl für die Einheitlichkeit des Strassenraumes, einem langen Korridor vergleichbar, brachte dann, auf einheitliche Behandlung der Strassenwandungen zu achten. Das einzelne Haus gab seinen Individualismus zugunsten einer höheren Einheit auf.'[58] In deze sterke architektuuropvattingen – 'Intellekt, intellekt – das ist Frankreichs klassische Gesinnung!' roept Brinckmann uit – vindt de auteur gelegenheid de al te grote bewondering voor een voorzichtigheid met middeleeuwse stadsbouw te bekritiseren, en zich dus tegen 'nietsontziende' Heemschut keert. 'Das starke Selbstbewusstsein den Leistungen vergangener Zeite gegenüber nimmt nicht Wunder, und mit stiller Resignation mag der Architekt denken, es wäre besser für uns, eine so selbst bewusste Baukunst zu haben anstatt jedes kleine Zeugnis der Vergangenheit sorgsam zu bewahren. Man war nicht in 'die schöne alte Stadt' verliebt sondern sah hier mehr 'un amas de maisons entassées pêle-mêle sans système, sans oeconomie, sans dessein'.[59]

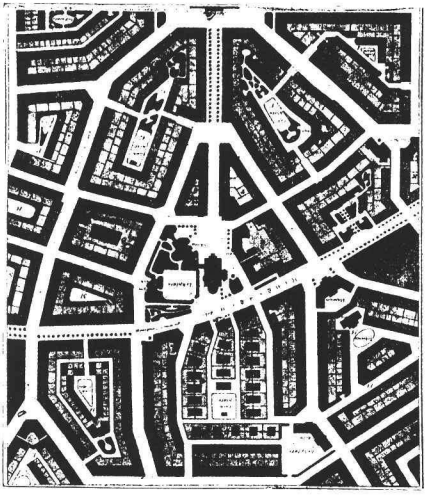
Brinckmann eindigt zijn belangrijkste boek met wederom een Franse uitspraak, van Patte (1769), daarmee aangevend dat de strekking van Patte's uitspraak ook in de 20e eeuw moet gelden: 'Les villes sont supposées immortelles, et il serait digne de nous de laisser à la posterité une grande idée de notre siècle'.[60]

Het zijn deze en dergelijke ideeën geweest die in Nederland al spoedig werden geabsorbeerd, met name via Berlage, waardoor de stedebouw eerder de strakke kant opging dan de romantische Sitteachtige, en waardoor het Idee van de Hollandse stad vooral werd geïnterpreteerd naar diens meer geometrisch-architektonische kant. Dit wordt nader uitgewerkt in hoofdstuk V.

Zijn gezaghebbende en veelomvattende publikaties, aangevuld met vele voordrachten en lezingen, hebben Brinckmann gemaakt tot een autoriteit in de Duitse stedebouwwereld, die al spoedig werd gezien als de tegenpool van Sitte, ondanks zijn veel jongere leeftijd (Sitte overleed in 1904). Aangezien de Duitse stedebouwontwikkeling rond de eeuwwisseling óók nog de toonaangevende was in de Westerse wereld – dankzij zovele grondig uitgewerkte stadsuitbreidingen al in de jaren '90, zovele autoriteiten als Stübben, Goecke, Fischer, Gurlitt, Hegemann, Eberstadt, en zovele 'Städtebau-Ausstellungen' – werd Brinckmann een figuur van internationale betekenis, die zijn werk onder meer gesteund vond in de publikaties van de (later naar Amerika verhuisde) W.C. Behrendt (die einheitliche Blockfront[61]).

Wat hém minder gesteund heeft doch wel de Duitse invloed versterkt, is het in 1904 door Sitte en Goecke opgerichte 'Monatschrift'-*'Der Städtebau'*, een schitterend uitgevoerd blad dat alle belangrijke verworvenheden en uitbreidingsplannen – vaak in kleur – onder de aandacht bracht, uiteraard vooral die, die in de geest van de Sitte-





Het maandblad 'Der Städtebau', verschijnend vanaf 1904, opgericht door Camillo Sitte en Theodor Goecke, is het belangrijkste stedebouwblad tot ongeveer 1920.
Redaktioneel gebaseerd op de voornamelijk esthetische opvattingen van Sitte en volgelingen, was het toch ook een arena voor talrijke andersgetinte diskussies.
Het blad werd indrukwekkend fraai uitgevoerd met veel gekleurde platen, kaarten etcetera; het werd in alle westerse landen verspreid; in Amerikaanse bibliotheken trof de auteur soms bijgevoegde vertalingen aan van belangrijke artikelen.
Deze illustratie uit jaargang 1905, pagina 105, toont verbluffend duidelijk de overgang van het 19e eeuwse rechthoek straten-systeem naar weldoordachte stedebouw.

school pasten. Het is zeker dat dit blad staat voor de esthetische visie, gezien de (eigen) definitie van het blad: 'Monatschrift für die künstlerische Ausgestaltung der Städte nach ihren wirtschaftlichen, gesuntheitlichen, und sozialen Grundsätzen'; dit blijft waar als men de inhouden van vele jaargangen bestudeert: naast zuiver esthetische bespiegelingen krijgen bouwverordeningen, verkeersvragen, hygiënische problemen en bijvoorbeeld ook: tuinsteden ruime aandacht.[62] De hoofdredaktie (voornamelijk Theodor Goecke) blijft echter waken dat het hoofddoel 'Kunst' nummer één blijft: 'Der Städtebau ist die Vereinigung aller technisch und bildenden künste zu einem grossen geschlossenen Ganzen, ist der monumental Ausdruck wahren Bürgerstolzen', heet het in het voorwoord van het eerste nummer.[63]

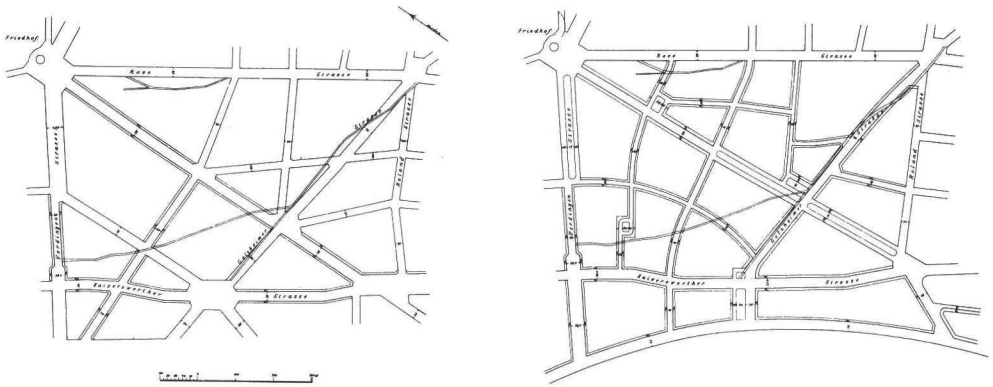
City Beautiful

Wat wél de ideeën van Brinckmann in de Nederlandse stedebouwkundige arena versterkt heeft, zijn de ontwikkelingen in *Amerika*. Daar was sinds de Chicago World Fair van 1893 (The 'White City') een sterk klassicistische wind in het stedebouwkundig denken gaan waaien, uitgedrukt in het werk van *Burnham, Bennett, Robinson* en anderen. Robinson is reeds genoemd als civieltechnicus, en het verwondert niet dat hij, nu hij zich sterk esthetisch gaat opstellen, klassicist wordt – past het strakke, ordelijk klassieke idioom niet perfekt bij het civieltechnische, zoals bij de Romeinen zelf? Het zou een beweging worden, mede ondersteund door de naar Amerika overgewaaide Parijse Beaux-Arts architektuur, de *City Beautiful Movement*, drijvend op het grootkapitaal van de Amerikaanse samenleving en vormgegeven in vele stadsuitbreidingen, onder andere van San Francisco en Chicago. Uiteraard gingen de plannen altijd veel verder dan de werkelijkheid.[64] Het meest pretentieuze plan is wel dat van de Chicago Commercial Club voor *Chicago* van Burnham en Bennett, uitgegeven in boekvorm in 1909.[65] De 164 pagina's tellende prachtband van groot formaat maakt een 'flabberghasting' indruk, met bijna 150 illustraties waarvan de meeste in kleur (aquarellen van J.P. Guerin (leerling van de Beaux Arts school) illustrerende vogelvluchten en perspektieven van

het plan), en behoort nog steeds tot de kostbaarste stedebouwplannen ooit gemaakt. 'In scope, the plan emulated the task which Haussmann had accomplished for Paris – its ambitious goal was to make Chicago the finest commercial city on the globe. It dealt not only with the development of the central core of Chicago, but also with that of the territory lying within a radius of sixty miles around it'.[66]

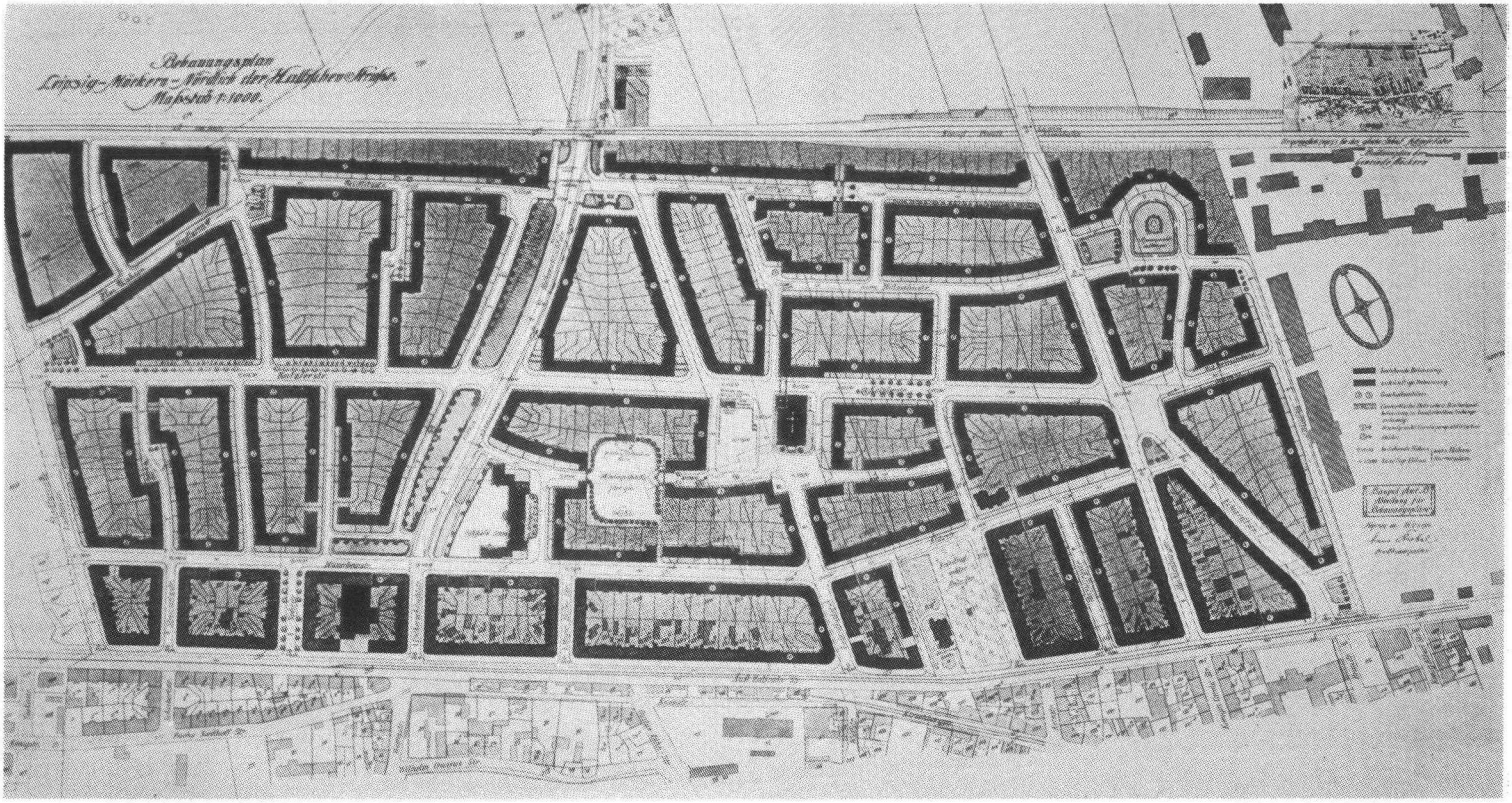
De hoofdkaraktertrekken van de City Beautiful zijn:
– grote brede straten door uniforme blokken geflankeerd
– symmetrische opbouw van pleinen en stadsdelen
– gebruik van 'assen' met focus-punten in de vorm van monumenten en monumentale (openbare) gebouwen
– in parken: naast klassieke opbouw romantische trekken (witte gebouwen weggeborgen achter grillige boomgroepen, slingerpaden etcetera).

In Chicago is toch nog veel te merken van dit grootse plan, al is het dan meer in geest, en zeer ten dele, dan in volle omvang uitgevoerd. De achterliggende ideeën zijn echter in zeer veel Amerikaanse stadsuitbreidingen en parken uit de periode bespeurbaar. Het 'Gesamtkunstwerk'-achtige van het 1909 Chicago-plan – per definitie eigenlijk onuitvoerbaar omdat een stad nooit 'af' is – zou twee jaar later in haast nog meer rigide vorm tot uiting komen in Otto Wagners plan voor Wenen, dat (gelukkig?) nooit uitgevoerd werd.[67]



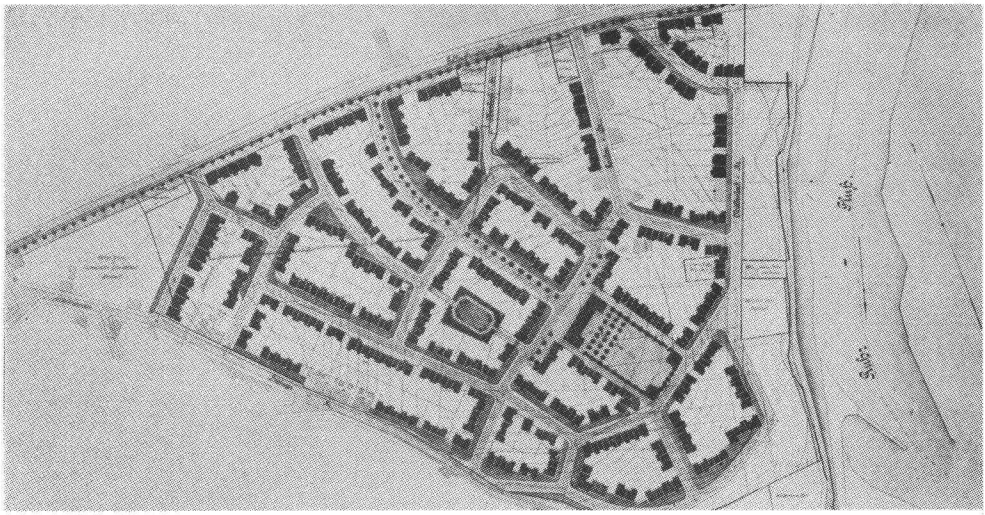
Oorspronkelijk plan en gewijzigd plan: totaal andere uitwerking met dezelfde aansluitingen aan situatieve gegevens, door toepassing van gekromde straten.
Zoveel mogelijk rechte hoeken, meerdere kleine pleintjes, etcetera. Plan voor een woonwijk van Düsseldorf, uit 'Der Städtebau'.

Met hoeveel zorg en liefde de uitbreidingsplannen werden opgemaakt laat deze vogelvluchttekening zien, ook uit 'Der Städtebau', van 1910: een uitbreidingsplan voor Bremen. Uit de kleine inzet in het midden, de plattegrond, blijkt hoe door subtiele krommingen en blok-verschuivingen een heel karaktervol geheel ontstaat.
Let ook op de diverse pleinen en pleintjes.



Wederom dezelfde stedebouw-principes in een uitbreidingsplan voor Leipzig uit 1911, van architekt Hans Strobel. Merk op de interessante ligging van openbare gebouwen als scholen en een kerk: de toren hiervan is iets de straat op geschoven om als een soort focus daarvan te kunnen dienen.

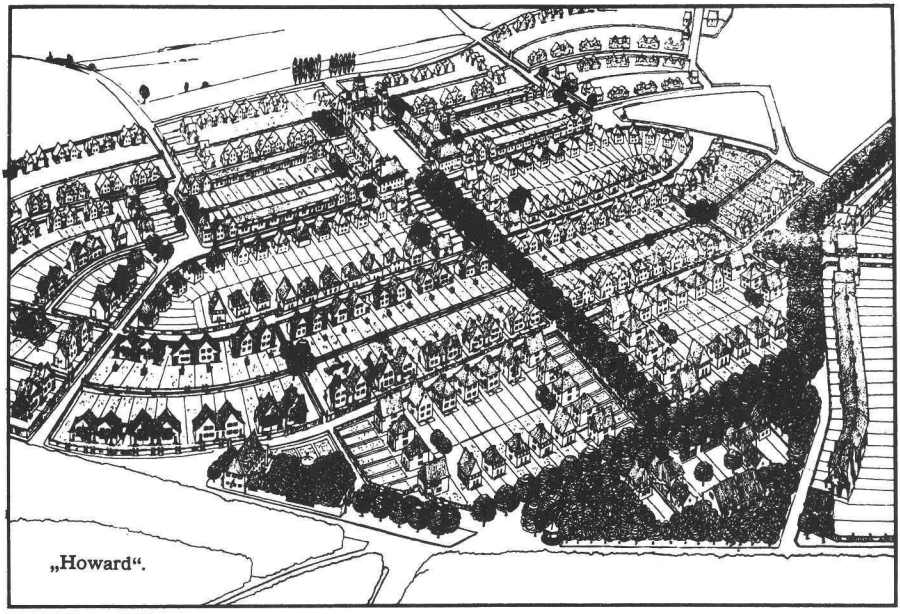
Verder is het bouwplan een schoolvoorbeeld van wat men kan bereiken met kleine hoekverdraaiïngen, verspringen van de straat-as, pleintjes, inspringende hoeken, verwijdingen etcetera.
(Uit 'Der Städtebau, 1912).



Ook in de lagere, meer tuinwijk-achtige bebouwing levert Duitsland uitstekende voorbeelden, onder andere via 'Der Städtebau' in andere landen bekend geworden.
Deze tuinwijk-traditie is al ingezet door de Krupp-fabrieken, met doelmatige en lieflijk-ogende wijkjes rond Essen (helaas nogal in schril kontrast met het produkt van de fabrieken).
Ook uit Essen is de hier afgedrukte arbeiderskolonie, afgebeeld in jaargang 1910.
De tuinwijk van Karel Muller nabij Hengelo (1912) lijkt hierop geïnspireerd te zijn; in elk geval vertonen veel Nederlandse tuinwijken verwantschap met deze verkavelingswijze (zie hoofdstuk VII).

Dit geeft een beeld hoeveel van de Duitse tuinwijken er kort na de bouw uitgezien moeten hebben, alles in vrolijke kleuren natuurlijk.
Een kiekje in de Tuinvoorstad Werderau bij Neurenberg.
(Uit 'Kleinbauten und Siedelungen', Stuttgart ± 1910).



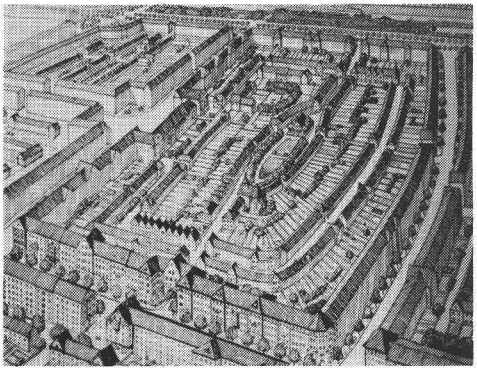


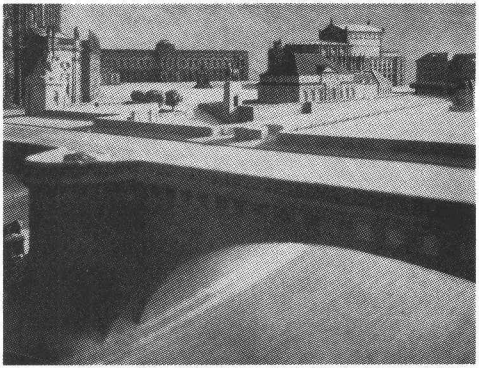
„Howard".

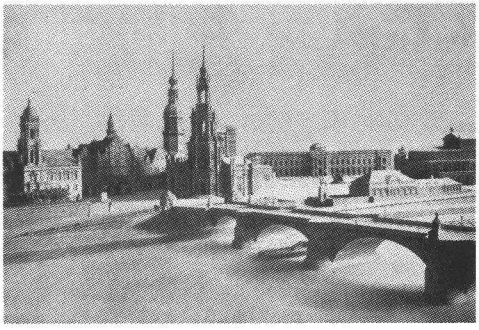


„Legende".

Twee inzendingen voor een prijsvraag van een 'Gartenvorstadt' nabij Straatsburg, respektievelijk van architekt Schimpf en Bonatz, Martin en Wolf, uit 'Der Städtebau' 1911.
Het maandblad wemelt van dit soort ontwerpen, beslist inspiratiebronnen geweest voor de Nederlandse architekten van tuinwijken.



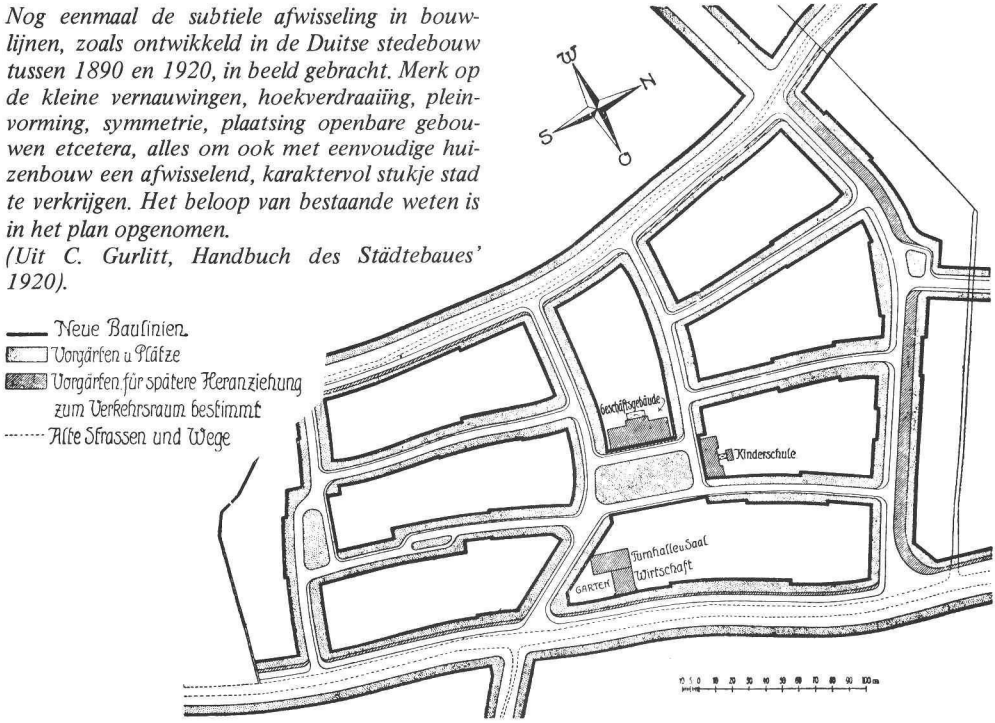




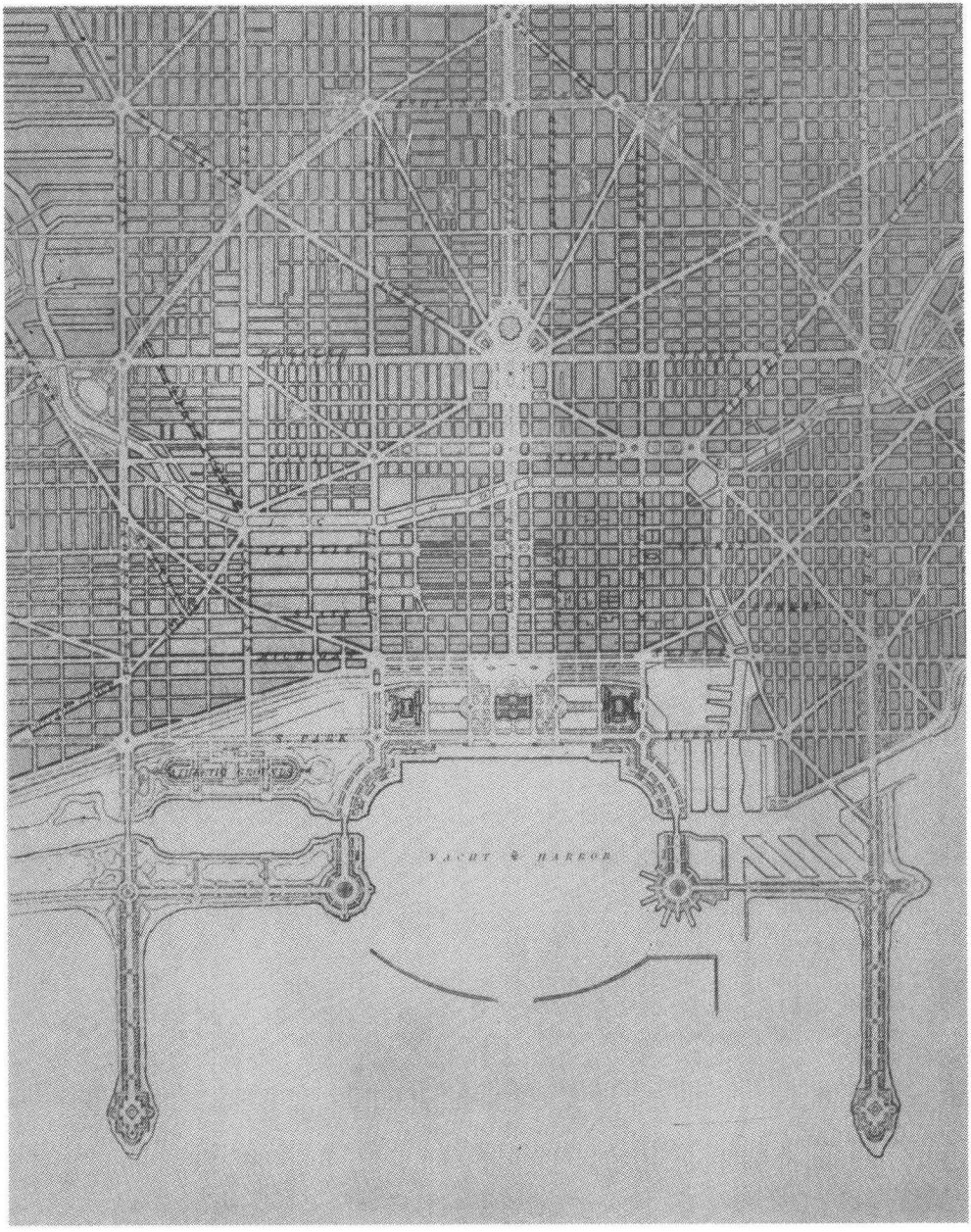
Inspiratiebron voor dergelijke bouwblokken onder andere in Amsterdam en Den Haag gerealiseerd? Voorbeeld van een 'dubbel blok' met hoge buiten- en lage binnenring.
(Uit 'Der Städtebau', 1910).

Deze afbeeldingen uit "Der Stadtebau" maken ons late 20e-eeuwers toch weer een beetje bescheiden: ook in 1910 bouwde men al grote maquettes waarmee door micro-fotografie op ooghoogte natuurgetrouwe beelden van de toekomstige werkelijkheid geproduceerd konden worden.

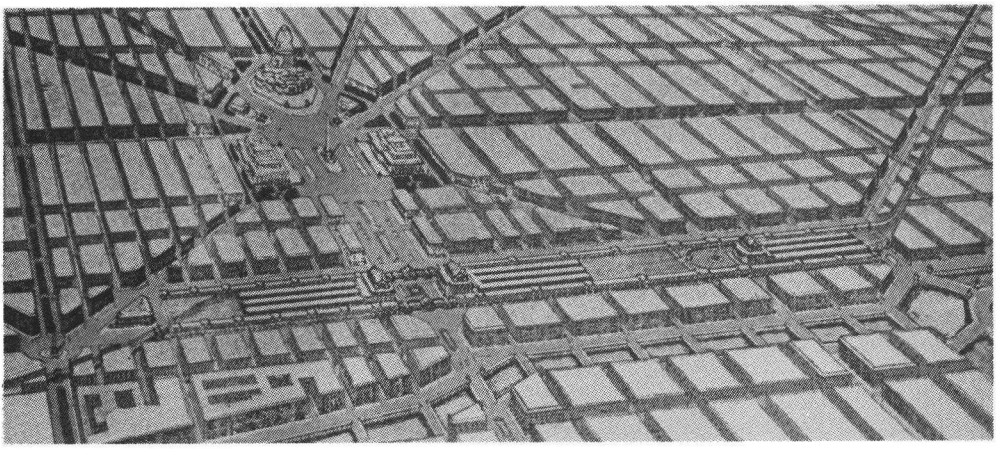
Nog eenmaal de subtiele afwisseling in bouwlijnen, zoals ontwikkeld in de Duitse stedebouw tussen 1890 en 1920, in beeld gebracht. Merk op de kleine vernauwingen, hoekverdraaiïng, pleinvorming, symmetrie, plaatsing openbare gebouwen etcetera, alles om ook met eenvoudige huizenbouw een afwisselend, karaktervol stukje stad te verkrijgen. Het beloop van bestaande weten is in het plan opgenomen.
(Uit C. Gurlitt, Handbuch des Städtebaues' 1920).



Zie erratum



Het indrukwekkende uitbreidingsplan voor Chicago van 1909 (hoofdontwerper Burnham) is wel van grootser en monumentaler allure dan de meeste Europese plannen, maar ook wel bijna onmenselijk van schaal; alles bij elkaar één van de meest extravagante uitingen van de 'City Beautiful Movement'. Het is maar zeer ten dele uitgevoerd, maar de prachtige aquarellen van J.P. Guérin (opgeleid aan de Ecole des Beaux Arts) hebben beslist invloed gehad op de algemene stedebouwkundige ontwikkeling, in ieder geval op Berlage.
Hier een plattegrond van het gehele plan, streng symmetrisch van opzet, en één van de vele vogelvluchtaquarellen.
In de orginele kleuren zijn deze werkelijk prachtig.

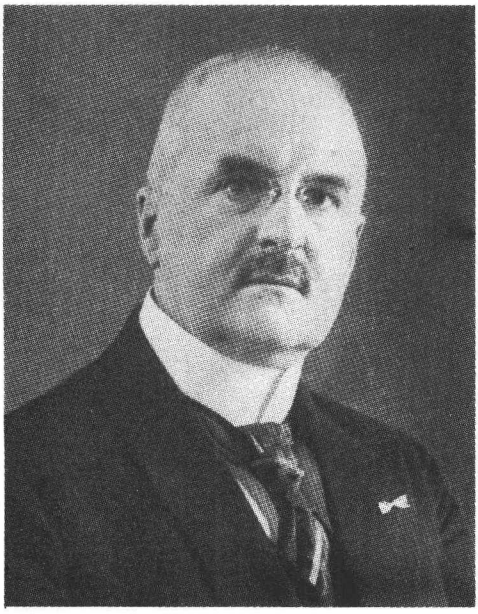


Berlage

In *Nederland* is het *H.P. Berlage* geweest die voor het eerst Sitte, en daarmee de esthetische visie hier te lande introduceerde bij een lezing voor de afdeling Amsterdam van de Maatschappij tot bevordering der Bouwkunst, in 1892, dus drie jaar na de verschijning van Sitte's boek.[68] Berlage was zo enthousiast over 'Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen', dat hij hele stukken vertaalde en zodanig in zijn eigen lezingen verwerkte, dat het overkwam of het zijn eigen ideeën waren. Dat is hem vanuit wetenschappelijke ethiek kwalijk te nemen; het is wel begrijpelijk gezien zijn opgave lezingen te geven over een onderwerp waarvan hijzelf zo weinig wist en waarover überhaupt te dien dage nog vrijwel niets in Nederland aan boeken voorhanden was.[69] Berlage's eerste poging voor een uitbreidingsplan van Amsterdam (1901) draagt dan ook volledig de sporen van de invloed van Sitte; het is helaas een tamelijk slecht, warrig plan, dat Sitte's ideeën nauwelijks recht doet. Echter, de uitvoerige introduktie tot het uitbreidingsplan voor Den Haag (1908), laat naast nog steeds Sittesque ideeën veel zien van de invloed van Brinckmann, die Berlage ook daadwerkelijk regelmatig citeert. De ontwerper komt hier tot een duidelijke mengvorm van esthetische principes, namelijk 'schilderachtige' (Sitte) en 'monumentale' (Brinckmann); dit gegeven wordt met meer diepte uitgewerkt in het volgende hoofdstuk. Het plan zelf toont minder de sporen van deze overwegingen, het zal éérder ontstaan zijn dan deze theorie, een syndroom dat zo veel bouwkundige ontwerpen vertonen. Pas bij het 2e plan-Zuid zal Berlage komen tot een konkrete uitwerking van dit dualistische esthetica-ideaal. Dat bij Berlage de schoonheid bovenaan staat, als hoogste doel, een bepaald soort schoonheid weliswaar, 'zijn' schoonheid, is boven elke twijfel verheven als men zijn talrijke publikaties heeft doorgeworsteld.[70]

Fockema Andreae

Een bijzonder knap en interessant boek is *'Hedendaagsche Stedenbouw'* van *J.P. Fockema Andreae* (1912)[71], notabene een jurist, toenmalig wethouder van Openbare Werken te Utrecht. Kennelijk gevoelde hij bij zijn werk als wethouder de behoefte aan een samenvattend werk over stedebouw: bij ontstentenis daarvan, heeft hij het maar zelf geschreven. Het is een produkt van vele eigen overwegingen en observaties en ideeën van een indrukwekkende lijst van buitenlandse auteurs (zoals Stübben, Schultze-Naumburg, Brinckmann, Eberstadt, Unwin, Triggs, Mawson, Hénard).[72]
Het is de moeite waard om een aantal ideeën van Fockema Andreae hier te noemen, niet alleen omdat ze zo fris en onverwacht gesteld zijn, maar ook omdat ze zo duidelijk, gezien de auteurs manier om zijn boek op te stellen, een weergave zijn van de toenmalig 'rondzwevende' stedebouwkundige opvattingen. Fockema ziet de stedebouwer als 'synthetiseur' van alle belangen die bij een stadsuitbreiding behartigd moeten worden. Om die belangen en andere bepalende faktoren te kennen, moet een onderzoek gedaan worden. Dit zal, volgens de auteur, de volgende zaken moeten bevatten: 'bevolking, ongezonde en armoedige stadskwartieren, verkeer; industrie; distributie van woonhuizen, winkels en industrie over de stad en bezwaren die daarbij optreden, verdeling van parken en pleinen; hunne grootte; grondonderzoek; plantengroei; aanwezige schilderachtige boomgroepen en watertjes; bestaande rio-



Mr. Dr. J.P. Fockema Andreae, eerst wethouder, later burgemeester van Utrecht, en de auteur van het eerste complete Nederlandse stedebouwkundige werk, 'Hedendaagsche Stedenbouw', van 1912.
Deze jurist heeft wonderwel de veelheid aan stedebouwkundige stromingen aan het begin van de eeuw geabsorbeerd en samengevat tot een bijzonder inspirerend, informatief boek.

lering en waterverversing; woonzeden; gangbare woningtypes; inheemse bouwstijlen; mooie stadsgezichten; monumenten, het zij uit aesthetisch oogpunt of historisch merkwaardige gebouwen en zoo meer.' Bij dit onderzoek, aldus Fockema Andreae, zal men de deskundigheid moeten inroepen van onder andere 'historici, statistici, sociologen, groote kooplieden, geologen en klimatologen.'[73]
Een hoofdstuk wordt gewijd aan de 'Invloed van plaatselijke omstandigheden' zoals uit dit onderzoek gedestilleerd wordt.
De invloed van water wordt vooral esthetisch gezien: 'aan het water dankt (dus) menig stad hare schoonheid' en dan haalt de auteur Peters aan: . . . 'grachten, in wier wateroppervlak de lucht zich weerspiegelt, zon en maan weerkaatsen, en avondbelichting zich in fonkelende strepen herhaalt en die bij elk harer overbruggingen den opmerkzamen wandelaar weder een nieuw gezichtspunt, weder een ander schilderstuk ter bewondering aanbieden . . .'[74]

De bestaande stad is óók een gegeven op zich, dat als uitgangspunt diene. ' . . . respect voor historici en cachet van de bestaande stad. (. . .) Het oude legt den stedenbouwer verplichtingen op'.[75]
Hoe moet de 'stedenbouwer' al de belangen afwegen en tot een mooi en uitvoerbaar uitbreidingsplan komen? Dit is het thema van het merkwaardigste hoofdstuk van Fockema Andreae's boek 'De stedenbouwer aan het werk' (nummer IV), en het is met plezier dat de auteur de eerste anderhalve pagina van dit hoofdstuk hier laat volgen. Het gedeelte is een zo kostelijk stuk proza en geeft zo goed weer hoe in luttele decennia de 'stedenbouwer' van niet-bestaand tot een indrukwekkend personage was geworden, een typering die zeker voor de periode 1900–1930 juist is, als men zich beperkt tot de adviseurs van de grote steden, zoals in Nederland Berlage, van der Pek, Op ten Noort, Witteveen, Dudok, Granpré Molière en anderen, dat de tekst hier in zijn oorspronkelijke versie moet spreken.
'In de voorafgaande bladzijden is minder over den stedenbouwer zelven gesproken dan wel over de deskundigen, die hem steunen, de velerlei adviseurs, die hem omringen en – dikwijls ongevraagd! – met raadgevingen komen aandragen, de tal van bronnen en gegevens, welke te zijner beschikking moeten staan, de verschillende, dikwijls met elkander in strijd komende belangen, waarvoor hij heeft te zorgen.
Men leide daaruit echter vooral niet af, dat de stedenbouwer eigenlijk niet veel anders zou zijn dan een mechanisch werkend centraal orgaan, waar alle draden van het ingewikkeld weefsel samenkomen.
In tegendeel, in stede van een willig werktuig te zijn in handen van de scharen, die hem ter zijde staan, is hij hun gestreng criticus en hun veldheer tevens. Hij weegt de voorgedragen belangen tegenover elkander af, wijst aan elk der bijgebrachte argumenten zijne plaats aan, en legt daarbij ook het gewicht zijner eigen persoonlijkheid in de schaal. Hij ten slotte is het, die als allesbeheerschend leider de beslissingen moet nemen en uit den chaos van gegevens, adviezen en inzichten een doelmatig en schoon geheel te voorschijn moet brengen.
Volgen wij eenige oogenblikken den hedendaagschen stedenbouwer, zooals wij ons dien wenschen, in zijn werk.
Hij zal vóór zich hebben één of meer groote kaarten van de gemeente, waarop zooveel mogelijk alle hierboven opgesomde gegevens zijn bijeengebracht. Daarnaast liggen allerlei tabellen, statistieken en berekeningen over het verleden zoowel als over de toekomst; verschillende ontwerpen in schets, ook oude kaarten en prenten van de stad. Naast hem staat eene niet te schaars voorziene

boekerij over het onderwerp en eene collectie fotografieën, platen en situatietcekeningen uit andere steden; voorzover hij ze zelf heeft bezocht, ontbreken natuurlijk de noodige reisaantekeningen niet.
Eindelijk liggen in zijn nabijheid de hem van verschillende kanten geworden of misschien door hem zelf opgemaakte lijsten met klachten over het heden en wenschen voor de toekomst.
Als de wanden van het vertrek worden getooid door fraaie specimina van wat een groot stedenbouwer vermag tot stand te brengen en als hij van uit zijn raam het gezicht heeft op een mooi stadsbeeld, – des te beter.
Aldus in zijn werkkamer geïnstalleerd, zal hij willen beginnen met enkele groote lijnen, bestemd om de voorname verkeersaderen in de vergroote stad te worden, te trekken, of met hier en daar een stratenplan aan de reeds bestaande bebouwde kom aan te passen of misschien ook met ergens in het dichtbevolkte centrum der stad een doorbraak tot stand te brengen. Maar al heel gauw zal hij stuiten op een van de cardinale vraagpunten, ten aanzien waarvan hij vóór alles zijn standpunt moet bepalen.
Welke vormen zal hij aan zijne straten geven? Hoe breed, hoe lang zal hij ze maken? Zal hij de rechte richting of de flauwe bochten of de sterke krommingen kiezen?
Deze en dergelijke vragen brengen hem midden in een strijdperk, waar het gevecht van tijd tot tijd nogal hevig was. Misschien zal hij aanvankelijk, getroffen door de felheid en de kracht van de onderscheidene argumentaties, de beslissing heel moeilijk wanen en geneigd zijn eene persoonlijke voorkeur den doorslag te laten geven. Maar eenmaal meer vertrouwd met het onderwerp zal hij tot de ontdekking komen dat, gelijk bij zoo menige brandende kwestie, ook hier het meningsverschil, hoofdzakelijk voortspruit uit de eenzijdigheid en de overdrijving waarmede in de verschillende kampen wordt geargumenteerd.'[76]
Fockema Andreae gaat dan uitvoeriger in op deze en dergelijke *stedebouwkundige* vraagstukken. Hij belicht voor- en nadelen en gebruiksmogelijkheden van smalle en brede, kromme en rechte, lange en korte straten, radiaal-, ceintuur- en diagonaalstraten. Vooral differentiatie is belangrijk, en onderscheid in funkties.[77] Het is belangrijk niet in een 'schematisme' te vervallen, een patroon; ieder probleem vraagt om eigen oplossing. 'De schematische langs de lineaal getrokken eeuwige rechte straten werden verbannen; hare plaats dreigde te worden ingenomen door . . . eene nieuwe schablone'. De auteur citeert dan Brinckmann: 'Die letzte Jahren haben Stadtpläne gezeigt, die selbst auf ebenen Terrain nur gekrümmte Strassen zeigen: das ist ein irriges Extrem, ein neuer Schematismus'.[78]
Ruim twintig pagina's van het boek worden besteed aan de mentaliteit om alles wat subtieler te bekijken. 'Een precies rechthoekig plein kan onregelmatig schijnen, tengevolge van een proportieverschil in de bebouwing of een op een bepaald punt staande groep zware boomen. Een verstandig stedenbouwer zal hier eene waarschuwing in zien, om bij het ontwerpen van pleinen minder dan ooit op plattegronden alleen af te gaan'.[79] Dit geldt ook voor straten: alleen al de wijze van gebruik bepaalt heel veel van het uiterlijk, dan licht en schaduw, weersinvloeden, de architektuur, de beplanting, het straatmeubilair. Stratenbeloop is dus nog maar een begin, waarin men wel meteen veel karakter kan leggen. Unwin wordt geciteerd voor de creatieve aanpassing van straten op de situatie: 'the careful adjustment, to the nature of the site.'[80] Fockema Andreae vindt wel dat men zich niet altijd slaaf van de situatie moet maken: 'niet altijd bestaande bomen een plan laten beïnvloeden: wat het zwaarste is moet het zwaarst wegen'.[81] Het belangrijkste is tenslotte, 'alle aspecten tot één geheel te maken' – dit wordt bevorderd door het beginsel van de 'concentratie': hoofdpunten scheppen, en door het beginsel van de differentiatie'; onderscheid tussen verschillende delen (arbeiderswijken, industrie, winkelcentrum) subtiel hanteren.[82] Het valt op dat het begrip 'cityvorming' rond 1910 al ingang heeft gevonden, en gebruikt wordt voor het proces van verschuiving van woonfunkties naar de buitenwijken en kantoorfunkties naar het centrum van de stad.
Na een apart hoofdstuk over Tuinsteden (Hoofdstuk V), waarin met name de bestuurlijke problemen rond de stichting van een tuinstad in Nederland worden belicht, komt Fockema Andreae tot een markante, toch wel Heemschutachtige uitspraak, in het 'Besluit': de stedebouwer in Nederlander moet nooit vergeten dat hij werkt voor Nederlandse steden, het Nederlandse karakter niet uit het oog verliezen; en hij citeert Minister Burns op de Londense Town Planning conference 1910: 'Let each Nation, with its own character, individuality, climate and physical structure, go its own way and copy nobody (. . .) What is the great charm of this exhibition? It is that the French differs from the American, the American differs from the German, and all three differ from our own. That is what we want'.
'Zoo is het' roept Fockema Andreae uit. Alle internationale contacten en ontwikkelingen: gebruik ze goed, "doch de stedebouwer bestudeere vóór alles de Nederlandse steden en hare wordingsgeschiedenis, want de stad, waarvoor hij werkt, moet zijn en blijven eene *Nederlandsche*

stad'.[83]
Dat 'Hedendaagsche stedenbouw' toch uiteindelijk tot de 'esthetische visie' geklasseerd moet worden, bewijst de volgende opmerking: 'Aan den artistieken kant kan nauwelijks gewicht genoeg worden gehecht, want meer haast dan op iets anders komt het er op aan dat een stad schoon zij. (. . .) Al heeft een stad nog zoveele verdiensten (. . .), als zij leelijk is, mist zij het voornaamste'.[84]
Fockema Andreae heeft zelf nooit geopereerd als stedebouwer, maar zijn boek moet gerekend worden tot de beste publikaties, die van de ruimste en volledigste en toch samenhangende opvattingen, die in Nederland ooit verschenen zijn. Het werk verdient herdruk!
De stedebouwers die later zouden werken, onmiskenbaar vanuit de idee van de 'esthetische hoofdopgave', zoals Berlage, Molière en Witteveen, komen ter sprake in hoofdstuk V en VI.

De Sociale Visie

Lagen bij voorgaande stedebouwkundige benaderingen de accenten op respectievelijk de civieltechnische en esthetische kanten, hier gaat het om de groep 'city fathers' die het grootste gewicht toekenden aan de sociale struktuur van de stad. Zij zagen de stad als steengeworden maatschappelijk netwerk; hun plannen zijn dan ook veelal schematisch en diagrammatisch. Zoals bij de voorgaande benaderingen geldt ook hier dat, weliswaar in principe, het gehele scala van stedebouwkundige aspekten méé beschouwd wordt, maar dat het zwaartepunt ligt bij de sociale funktionering. In de ogen van deze mensen was de stad, als gevolg van de Industriële Revolutie, inmiddels zover gedesintegreerd, zo zeer een verzamelplaats geworden van maatschappelijke misstanden, dat voor hen het probleem niet meer stedebouwkundig was, maar veeleer humaan. Bovenaan stond, de opbouw van de stad als menselijk systeem weer gezond te maken.
Zoals in hoofdstuk II bleek, waren er enkele *voorboden* geweest van *sociale stedebouw*. Vanaf het begin van de 19e eeuw hebben een aantal industriëlen zich het lot van hun arbeiders aangetrokken, en voor de tijd goede woonwijken gesticht.
Voorbeelden zijn New Lanark van Owen rond 1820; Titus Salt's Saltaire (1851); de arbeidersstad Menier in Noisel Sur Marne, ontstaan in 1864; de 'Familistère' (groot woongebouw voor meerdere gezinnen) in Guise in 1871 geconcipieerd door Godin; Port-Sunlight, 1887 gesticht door de (zeep) fabrikant W.H. Lever; Bournville in 1895 door Cadbury, etcetera.[85] Het Nederlandse 'Agneta park' bij de Gist- en Spiritusfabrieken te Delft moet hier ook zeker bij genoemd worden.[86]
Al deze 'arbeidersnederzettingen' zijn uiteraard geen echte steden; het zijn woonoorden. Ook zijn ze ontstaan vanuit een sterke patriarchale filantropische inslag. Vanuit het sociale beeld van de 19e eeuw wekt dit geen verbazing. Alleen Owen's ideeën en die van een aantal Amerikaanse utopistische groeperingen[87], gaan uit van een meer demokratische opbouw. Op zich behoeft de patriarchale oorsprong niet te leiden tot slechte woonoorden; het is beter als er zich überhaupt één invloedrijke figuur interesseert voor arbeiderswoonomstandigheden, dan niemand. Maar het blijft wel de vraag of de door deze aristokraten gekreëerde wijken aansloten bij de ideeën van de arbeiders zelf over hun woonsituatie. Zich echter in de geest van de arbeider verplaatsen gold in de 19e eeuw niet als een vraagpunt of doel, zelfs niet bij de meer sociaal-geïnteresseerden. De arbeider bleef een soort maatschappelijke 'pop' die moest werken; echter wel leuker aangekleed en voorzien van een fraaier 'menswaardiger' (poppe)huis.

Howard

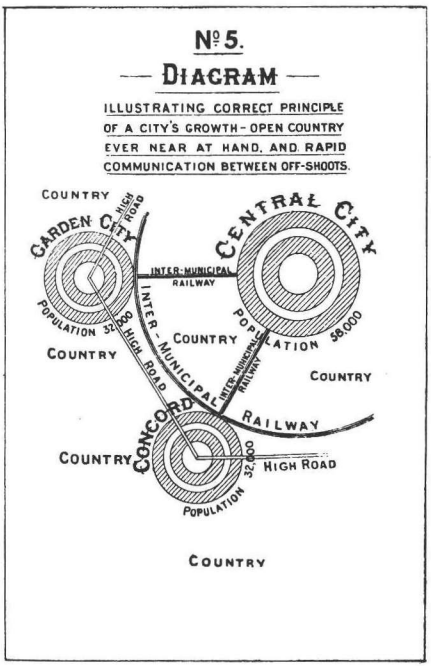
Tegen deze achtergrond gezien is het werk van *Ebenezer Howard* (1850–1928) des te indrukwekkender. Hij ging juist uit van de arbeider als volwaardig, ja zelfstandig mens; de werking van zijn stedelijk diagram is voor een goed deel gebaseerd op de 'cel' die de in het produktieproces ook bestuurlijk participerende arbeider vormt. Howard wás dan ook geen aristocraat of architekt maar een stenograaf, die kennelijk een goed inzicht had in het bedrijf van de maatschappelijke machinerie, en in staat was om op kernpunten tot essentieel nieuwe visies te komen. Wat dan ook merkwaardig opvalt in zijn boek, is de opmerking '*this absence* of plan'[88] wanneer hij over zijn eigen strukturele ideeën praat. Het gaat niet om de 'vorm', maar om hoe 'het werkt'.
Zijn boek *'Garden cities of tomorrow'* is nog altijd een meeslepend pleidooi voor een betere stedenbouw en vooral een betere maatschappij[89]; de kern is zijn idee om zowel de voordelen van het 'land' als die van de 'stad' te combineren (weergegeven met het bekende diagram van de 'town- and countrymagnet'). Echter, 'The Garden City' is not a suburb but the antithesis of a suburb, not a more rural retreat, but a more integrated foundation of an effective urban life.'[90]
In Howard's ideeën is de bijzondere combinatie van de stedelijke woonplaats (stedelijk qua voorzieningen) met het platteland (namelijk direkt daaromheen en ermee geïntegreerd), in relatie met de bijzondere participatie van de bewoners

in het bestuur, het belangrijkst. 'Town and country *must be married*, and out of this joyous union will spring a new hope, a new life, a new civilization' leest men in de introduktie.[91] Wonderlijk is het overigens te merken dat Howard een belangrijke inspiratiebron gevonden heeft in 'Sesame and Lilies' van John Ruskin, want bovenaan hoofdstuk I van zijn boek staat dit lange citaat:

'Thorough sanitary and remedial action in the houses that we have; and then the building of more, strongly, beautifully, and in groups of limited extent, kept in proportion to their streams and walled round, so that there may be no festering and wretched suburb anywhere, but clean and busy street within and the open country without, with a belt of beautiful garden and orchard round the walls, so that from any part of the city perfectly fresh air and grass and sight of far horizon might be reachable in a few minutes walk. *This is the final aim'*.[92]

Iedere stedebouwer zou eigenlijk de originele tekst van Howard moeten lezen; er zijn zoveel misverstanden ontstaan rond de werkelijke bedoelingen ervan. Zoals F.J. Osborn stelt in het voorwoord van de editie van 1946: 'The history of the book and its effects is full of paradoxes. It endowed all modern languages with a new term (Garden City, Cité-Jardin, Gartenstadt, Cuidad-Jardin, Tuinstad), and though this term was given a most precise meaning by Howard, everywhere it has been used persistently in a sense entirely different from, indeed opposed to, the author's definition'.[93]

Osborn doelt hier op de verwording van de tuin*stad* tot wat in het algemeen slechts gerealiseerd werd: tuin*wijk* of gardensuburb, een liefelijk uitziende woonwijk die met de fundamenten van de tuinstad, namelijk een andere bezits- en werkvorm, weinig te maken had. Het is waar, in Howards boek komen veelal zinnen voor als: 'to the new towns – bright and fair, wholesome and beautiful'[94] maar in het gehele werk zit toch een politiek-sociale ondertoon. 'I have borrowed from Socialism its large conception of common effort, and its vigorous conception of municipal life, and from Individualism the preservation of self-respect and self-reliance'[95] zo vat Howard zijn benadering samen. De wijde strekking daarvan wordt duidelijk in het één na laatste hoofdstuk (vóór de epiloog 'The future of London'), 'Social cities', dat als volgt aanvangt: 'The problem with which we have now to deal is this: How to make our Garden City experiment the stepping stone to a higher and better form of industrial life generally, throughout the country'.[96] De crux van het antwoord, dan, is een halt toeroepen aan het proces van de continuerende stedegroei. Groei zal van nu af aan opgevangen moeten worden in aparte, min of meer 'self-supporting' garden-cities, niet groter dan de bekende ± 30.000 inwoners, desnoods dan in een straal rond de 'central city'. Deze vorm van tuin-voorsteden zouden later 'satellite-towns' genoemd worden; een wijze van planning die Howard heeft vastgelegd in een diagram, ook hier afgebeeld ('Diagram number 5'). Het is heel belangrijk al Howard's diagrammen inderdaad als diagrammen op te vatten, en niet als vormen. De latere experimenten, al vrij spoedig gerealiseerd na het uitkomen van Howard's boek (dat met veel enthousiasme werd ontvangen en aanleiding gaf tot de oprichting van 'The Garden City Association'), Letchworth en Welwyn Garden City, vertonen oppervlakkig dan ook weinig relatie met de diagrammen, terwijl zij, ook volgens Howard zelf, toch veel realiseerden van zijn ideeën.



Eén van de beroemde diagrammen uit Howard's boek 'Garden Cities of Tomorrow', aangevende de wijze waarop een al wat grotere stad verder kan groeien: niet door uitbreiden maar door semi-onafhankelijke voorsteden, satelliet-steden, met daartussen een groene gordel.

Eerder gepubliceerd doch onopvallend gebleven zijn de enigszins met Howard's vergelijkbare schema's van de Duitse architekt Fritsch, in zijn 'Die Stadt der Zukunft'.
Het cruciale verschil is evenwel, dat wat bij Howard (met nadruk) een diagram is, dat wil zeggen niets in vorm met de werkelijkheid gemeenhebbend, bij Fritsch werkelijke planschema's zijn, volgens welke gebouwd zou kunnen worden. Door die beperking is direkt de zwakte van deze voorstellen ingebouwd.

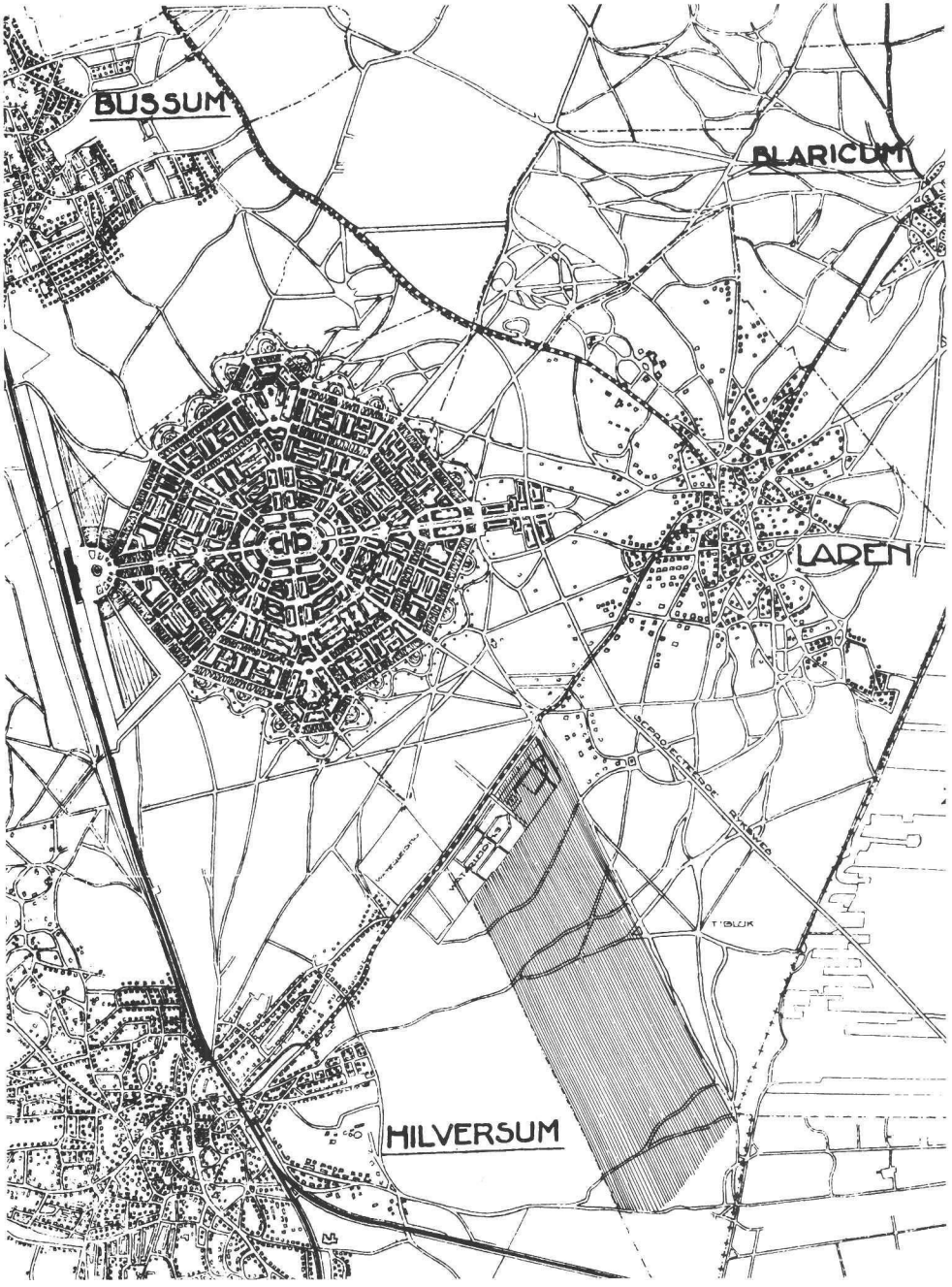
Reeds gesteld werd dat dit beantwoorden aan Howards ideeën bijna nooit het geval geweest is bij de honderden, zo niet duizenden 'tuinwijken' die gesticht werden in West-Europa dankzij de aktiviteiten van zovele 'associations' en verenigingen. Weliswaar lijken deze uiterlijk, qua woningarchitektuur en vriendelijke laantjes, pleintjes en veel 'groen' tussen de woningen, op bijvoorbeeld Letchworth, maar zij missen het fundamenteel-organisatorische systeem van de 'Garden City'. Prachtige boeken van *C.B. Purdom* (jarenlang voorzitter van de Garden City Association), Ewart G. *Culpin*, en in Duitsland bijvoorbeeld van *H. Kampffmeyer* en in Frankrijk van *Bénoit-Lévi*[97], kunnen niet verbloemen dat de inhoud ervan, uiteindelijk, teleurstellend is: zij laten in woord en beeld zien dat van de 'Garden City Idea' alleen de uiterlijke vorm – arbeiderswoningen in het groen – in de praktijk realiseerbaar bleek. Voor het veranderen van de wereld als samenleving is meer nodig dan een pleidooi of een Association. De 'uiterlijke' vrucht van Howards werk lijkt echter toch één van de meest 'humane' in de moderne stedebouwgeschiedenis. Zelfs Jane Jacobs erkent zijn enorme invloed, al is ze het allerminst eens met zijn denkwijze: 'Both in his preocupations and his omissions, Howard made sense in his own terms but none in terms of city planning. Yet virtually all modern city planning has been adapted from, and embroidered on, this silly substance' (sic! E.J.H.).[98]

Fritsch

Overigens was twee jaar voor Howards boek een soortgelijke visie op schrift gesteld door *Theodor Fritsch*, in 1896 uitgegeven te Leipzig.[99] Onopgemerkt gebleven, heeft Fritsch het werk in 1912 opnieuw uitgegeven, vanwege de 'historische interesse'. Hij schrijft verder in de inleiding dat in Engeland na Howard al gauw de 'Gartenstadt-Gesellschaft' ontstond, en met de zogenaamde 'Gartenstadt' begonnen werd, 'wenn es auch nicht viel Anderes war, als eine Kolonie von Arbeiter-häusern mit etwas Gartenland dabei'. Maar een stad is meer: 'Eine Stadt muss etwas mehr sein als ein Konglomerat von Gebäuden und Menschen: Sie sollte ein Organisches Wesen sein mit Vernünftiger Gliederung und mit der Fähigkeit ausgestaltet, wachsend sich zu erweitern, ohne ihr Grundwesen zu verlieren und dem Gesetze ihrer Entwicklung ungetreu zu werden'.[100] Fritsch komt tot een diagram, vergelijkbaar met Howard (zie illustratie). Echter, is bij Howard dit schema uitsluitend een diagram, en kan de uiteindelijke nederzetting er totaal anders uitzien, bij Fritsch blijken de uitgewerkte voorbeelden óók concentrisch en overeenkomstig het diagram te zijn. Hier blijkt Fritsch voorstel dus wel veel beperkter dan Howards; niettemin, het idee van een sociaal helder opgebouwde stad was gelanceerd.

Geddes

In Schotland heeft de bekende bioloog-socioloog *Patrick Geddes* (1854–1932) de sociale struktuur van de stad, en met name diens slechte kanten tot onderwerp gemaakt van felle redevoeringen en geschriften. Zijn grote werk, *Cities in Evolution*, verscheen pas in 1915 maar was, in onderdelen, al veel eerder ontstaan.[101] De ondertitel is: 'An Introduction to the Town Planning Movement and to the Study of Civics.'
Dit woord 'civics' is een kernbegrip voor Geddes; het staat als verzamelterm voor de hele groep wetenschappen, welke zich met stedebouw (zouden moeten) bezighouden: sociologie, volkshygiëne, psychologie, sociale geografie etcetera. Erg belangrijk voor de stedebouwer is rond te reizen en verworvenheden van elders te bestuderen. Vooral Duitsland is interessant: 'Learn from Germany? Certainly yes! Imitate Germany? Certainly no. With all her plannings, with all her commanding foresight, her public enterprise, it is still far from Letchworth and Hampstead, from Woodlands and Earswick, and like, as of course from the old-world villages they continue to renew, that we may best learn to house our people in moderate numbers to the acre and with that most essential of conditions of health for children, wife and man alike – that is, of cottage and garden'.[102]
Zoals veel andere stede-theoretici, stelt ook Geddes een 'Survey' voor, de 'civic-survey'; dit is uitvoeriger dan bijvoorbeeld Unwin's Survey; vrijwel alle aspekten van de stad zoals die nog steeds



De zogenaamde Gooistad, ontworpen als satelliet-stad van Amsterdam.
Een merkwaardig ontwerp dat de diagrammen van Howard als het ware letterlijk vertaalt, en dit combineert met een buitenste vorm die doet denken aan een vestingstad.
Het ontwerp werd in 1924 door een Tuinstad-commissie gepubliceerd; tot uitvoering is het nooit gekomen, wegens bezwaren uit het Gooi dat zijn hart juist ongerept wilde laten; tenslotte vond men de afstand naar Amsterdam wel erg groot.
(Uit: Ottens, 'Ik moet naar een kleinere woning omzien').

gelden, komen er in voor.[103] Bedenk dat een *stad* nooit een utopische eindfase is, maar een 'permanente evolutie', stelde Geddes.
Het belang van Geddes was zijn kontrasterende invalshoek, tegenover de gangbare city-planners: 'Geddes' role as an antidote to the socially naive traditions of the city-planners' schrijft Pierre Clavel in de inleiding van de nieuwe uitgave (1968) van Cities in Evolution.[104] 'City planning has been a practice of mainly physical arts. Its practicioners in the first half of this century were originally architects or engineers. The dominant concern of these men and those who have followed in this tradtion has been the physical form of cities and regions.
Geddes, while enfaced in similar practice, contributed off-beat additions for which he is widely cited. They were distinguished in that, rather than taking physical form as the central factor, they focused on social phenomena'.[105]

In Amerika is een indrukwekkend dokument van sociale, bijna socialistische stedebouw uitgegeven in 1909, ook bekend in Nederland, door Benjamin Clarke *Marshe: 'An Introduction to Cityplanning – Democracy's challenge to the American city'*.[106] In dit gloedvol opgestelde boek vol met de meest actuele ideeën rond grondspekulatie, huisjesmelkerij, te hoge huren etcetera, worden de slechte Amerikaanse voorbeelden van uit de hand gelopen volkshuisvesting (Manhattan, Bronx, Chicago, etcetera), namelijk door onvoldoende ingrijpen van de overheid, gesteld tegenover de goede voorbeelden in Europa van overheidsingrijpen in de zaak van de volkshuisvesting. Onder andere Nederland's Woningwet van 1902 wordt uitvoerig behandeld[107]; de Duitse stedebouw wordt bewonderd. Bij een afbeelding van een nieuw complex arbeiderswoningen in vier lagen te Frankfurt staat: 'The only reasonable way', en bij een foto van een binnenhof in Berlijn ingericht als speelterrein: 'Some Berlin tenements, where children are worth as much as land'.[108] De teneur van het gehele boek is dat 'laissez faire' in grote steden rampzalig is voor de goedkopere woningbouw, omdat deze het voorwerp van onredelijke exploitatie wordt. De bestaande 'New York Tenement House Act' bleek niet effectief en leidde uiteindelijk alleen tot grotere uitbuiting. Veel sterker overheidsingrijpen is nodig. Een 'reflection' op de titelpagina: 'To deny the possibility of the foreign European system of City Planning in America is to acknowledge the failure of Democracy to protect its citizens', en 'A city without a Plan is like a ship without a rudder'.[109] Bij dit boek is dus eerder sprake van Europese invloed op Amerika dan vice versa, doch de erkenning van de goede kwaliteiten van de continentale stedebouw in Amerika stimuleerde de Europeanen op de ingeslagen weg voort te gaan.

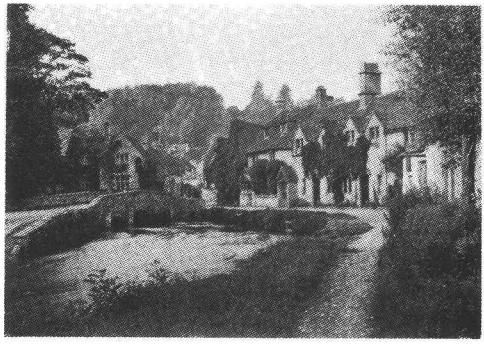
Nederland

In *Nederland* is het *Bruinwold Riedel* geweest die als eerste uitvoerig de aandacht vestigde op de ideeën van Howard. In zijn boek: *'Tuinsteden'*, verschenen in 1906[110] gaf hij een breedvoerig relaas van de verworvenheden in Engeland, en ook Duitsland, Frankrijk, overige Europese landen en Amerika. Aardige anekdote is, dat Bruinwold Riedel wél Theodor Fritsch's ideeën weergeeft.[111] Wat is een tuinstad, vraagt de auteur zich af? 'De tuinstad is niet alleen een centrum waar vele mensen wonen; of een goed georganiseerde groep van in d'een of andere nijverheid werkzame arbeiders; of een maatschappelijke kring, waarin de beginselen van solidariteit worden gehuldigd en toegepast; of, tenslotte, een plaats waar de voortbrenging en de verdeeling der productie op harmonische wijze zijn ingericht – zij is dit alles tegelijkertijd'.[112] In Nederland bestaat een 'Nederlandsche Tuinstadbeweging' sinds 1904, gelieerd aan de vereniging 'Gemeenschappelijk grondbezit'. De beweging beklaagt zich over de geringe belangstelling die bij de overheid bestaat voor dit belangrijke onderwerp. 'Op bevredigende wijze is het groote vraagstuk der stadsuitbreiding ten onzent nergens opgelost. (. . .) Wat zal ons van de steden-hypertrophie genezen? Wat anders als terugkeer naar het land!'[113] Overigens erkent de auteur de bezwaren tegen een kunstmatig opgezette tuinstad; uitbreiding van een bestaande kern in de geest van de tuinstad lijkt haalbaarder. Toch zijn er mogelijkheden: 'Toen de Staatsspoorweg-maatschappij kort geleden een rangeerterrein te Maarssen inrichtte, verplichtte zij daardoor eenige honderden spoorwegwerklieden, metterwoon van Utrecht naar Maarssen te verhuizen. Dit vond bij deze werklieden aanvankelijk tegenkanting. Maar toen zij eenigen tijd te Maarssen gewoond hadden, wenschten ook zij liever niet naar Utrecht terug te keeren.'[114] Gebaseerd op dit succes ontwikkelt Bruinwold Riedel dan voor 't Gooi een plan voor een tuinstad 20 kilometer van Amsterdam; de kosten voor het eventuele forensen (per trein) naar Amsterdam vice versa zouden, voor de arbeiders, in de huur van de woningen moeten zijn begrepen. 'Het zou het begin kunnen zijn van een Nieuw-Amsterdam'. Het voorbeeld, dat te Hampstead, ten noorden van Londen wordt gegeven, zou wellicht in menig opzicht kunnen worden gevolgd. De grondslag van gemeenschappelijk grondbezit wordt ook te Hampstead niet gelegd en schijnt mij toe, niet

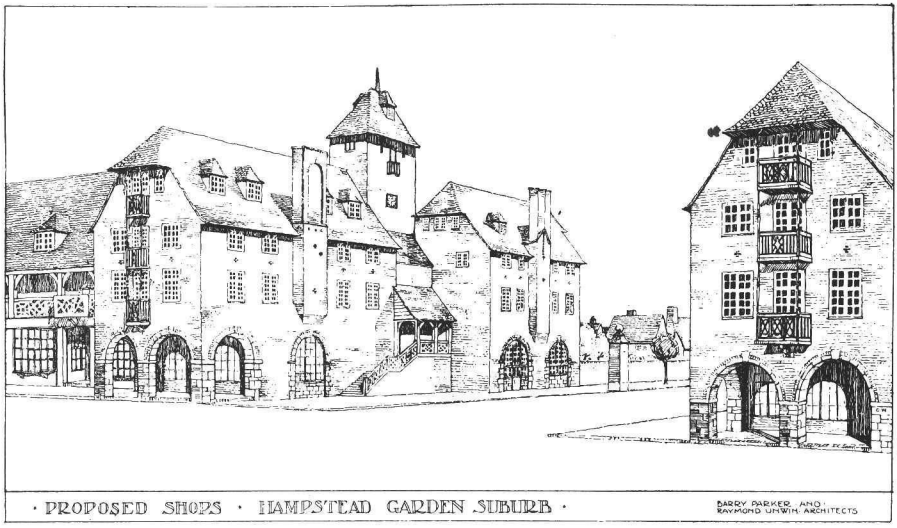
onvoorwaardelijk noodig te zijn voor de verwezenlijking van het denkbeeld. Het is mij niet te doen om: 'le socialisme en action' maar om een huwelijk van stad en land, ter verkrijging van gunstiger woning- en levenstoestanden, met name van den werkman.'[115] Kennelijk kiest de auteur hier meer voor een 'Realpolitiek' dan voor het doorvoeren van een absoluut ideaal, iets dat altijd zeer moeilijk blijft.
'Misschien geven juist de vragen in dit boek aanleiding, dat de zaak door deskundigen wordt bestudeerd, dat zich een commissie vormt, dat straks de hand aan den ploeg wordt geslagen. Wie weet?'[116]
Dit is dus in 1906; in Amsterdam zal de strekking van deze aanbeveling niet veel later intensief verdedigd worden door *A. Keppler*, Direkteur van de Woningdienst, en ook uitwerking vinden in diverse tuindorpen in Amsterdam-Noord. De direkte baas van Keppler, de Wethouder Openbare Werken *Wibaut* was óók een groot voorstander van deze wijze van stadsuitbreiding, waarbij het resultaat een menswaardiger en gezonder bestaan kon bieden (beiden waren socialist). Inderdaad werden er in Amsterdam-Noord ook industrieën gevestigd, waardoor de arbeiders niet ver van hun 'landelijke' woonomgeving werk konden vinden; het geheel had iets van een tuinstad, casu quo satelliet-stad van Amsterdam. De stedebouwkundige uitwerking liet echter wel te wensen over (onderlinge relatie van de diverse tuindorpjes; chaotisch stratennet; onvoltooide aanzetten tot de vorming van een 'groter geheel'); dit vindt wellicht zijn verklaring in de voortdurende kritiek op de vestiging van de tuindorpen als principe (té moeilijk bereikbaar vanuit het centrum), waardoor in veel gelederen medewerking aan 'Noord' moeizaam verliep.[117] Dit geldt in mindere mate voor een ander Amsterdams tuindorp, 'Watergraafsmeer', dat toch ook altijd een beetje geïsoleerd bleef liggen, min of meer 'onaf', en daardoor ook sociaal niet integreerde met Amsterdam.[118] Het bekende Rotterdamse 'Vreewijk' raakte daarentegen geheel verweven met de totaliteit van Rotterdam-Zuid, zowel bouwkundig als sociaal.
De ideeën voor een Gooistad, een wonderlijke affaire op zich, om een Amsterdamse satellietstad in het Gooi te stichten, strandden op ruimtegebrek aldaar, en op inhoudelijke, bestuurlijke en organisatorische bezwaren.[119] Vanuit stedebouwkundig oogpunt gezien, zijn de konkrete resultaten van een sterk sociaal georiënteerde visie beperkt en in sommige gevallen, zoals Amsterdam-Noord, twijfelachtig gebleven.

De Harmonische Visie

Van alle vier invalshoeken, is deze de meest integrale, en het minst getekend door één duidelijk standpunt. De stedebouwers die men kan groeperen als werkend vanuit deze visie, hebben produkten geleverd die men inderdaad harmonisch kan noemen; in zekere zin weinig opvallend, revolutionair of ponerend. Het zijn de mensen die trachten een aesthetisch aangename, qua leefmilieu gezonde omgeving te scheppen, zonder de techniek voorrang te geven, zonder ook daarmee bepaalde maatschappelijke doelstellingen gestalte te geven, zonder de mens te willen veranderen, hooguit hemzelf daartoe de kans te geven dankzij een goede en menselijke woonomgeving.
De argumenten van deze stedebouwers zijn veelal weinig strijdbaar en hard; als type zijn deze mensen eer behoudend tot enigszins naïef, dan revolutionair. Toch, of misschien juist daardoor, hebben zij vaak veel invloed gehad, werden zij 'grote stedebouwers'. Is deze benadering wellicht de meest toepasselijke voor de opgave van stedebouw, waar het resultaat toch moet zijn in de geest van: 'a city is all things to all men'?



Dit soort beelden moeten Raymond Unwin steeds weer geinspireerd hebben tot zijn ontwerpen van historisch en bijna folkloristisch aandoende woonwijken.
Hier is dan een voorbeeld van 'Informal Beauty', die in grotere wijken gecombineerd moet worden met strakkere lijnen gebaseerd op principes van 'Formal Beauty'.
(Uit 'Town Planning in Practice').

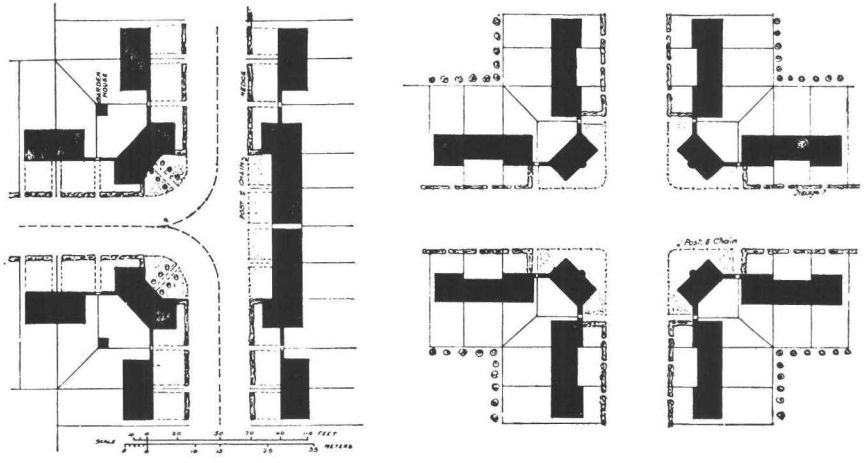


Ontwerp voor de entree van een tuinwijk, met winkels aan de galerijen.
Unwin spreekt van 'Modern entrance' omdat deze authentieke stijl toen modern was ten opzichte van de gangbare eclectische stijlen.
(Uit: 'Town Planning in Practice').

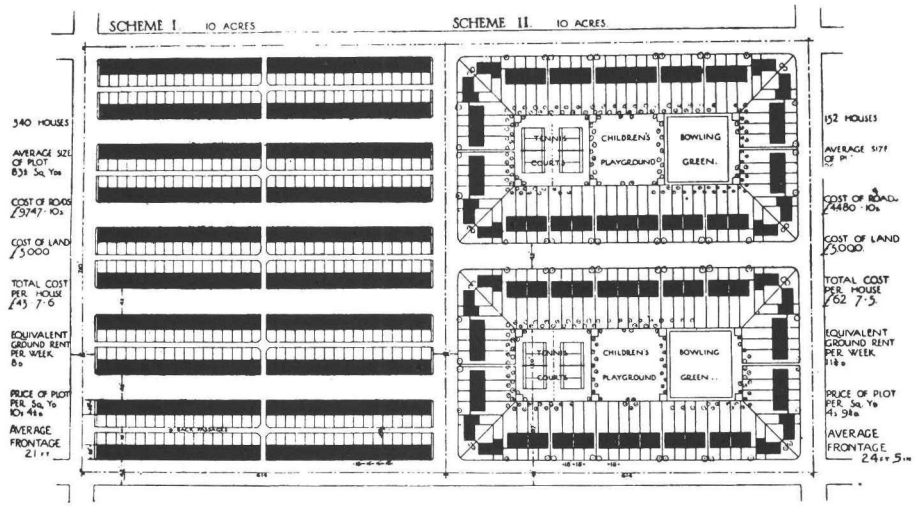
Unwin

De meest uitgesproken personifiëring van de 'harmonische visie' is *Raymond Unwin* (1863–1940). Zijn hele leven heeft hij ingezet om in de stedebouw iets te bereiken van wat hij als ideaal ervoer in de oude Engelse dorpen: 'Offering us a lesson for living together among rich and poor, professional and tradesman, a visible emblem of the social and economic interdepence of a sympathetic community life'.[120] Hij zag duidelijk aanleiding om in de oppositie te gaan tegen de stedebouw van de laatste decennia der 19e eeuw: 'It is the lack of beauty, of the amenities of life, more than any thing else which obliges us to admit that our work of town building in the last century has not been well done'.[121] Als oplossing zocht hij meer nog een nieuw 'pattern of life' dan een sterk professionele stedebouw als die van Stübben; 'civic art must be the expression of the life of the community'.[122] Het is te begrijpen dat Unwin veel zag in de theorieën van Howard; hij is het dan ook geweest die de eerste 'Garden City', Letchworth, heeft ontworpen; Unwin gaf *vorm* aan het *idee* van Howard. Unwin publiceerde in 1909, 46 jaar oud, als neerslag van een jarenlange praktijk in architektuur en stedebouw, zijn 'Magnum opus', *Town Planning in Practice*, een 'how-to-do-it-book'.[123] Hij probeert er mee aan te tonen, dat door relatief kleine ingrepen – subtiele groeperingen van woningen, de juiste afwisseling, vermenging van 'formal' (monumentale) en 'informal' (picturale) aanleg, goede oriëntatie – een woonwijk van iets lelijks tot iets heel prettigs kan worden. 'It is the small margin which makes all the differences between a thing scamped and a thing well-done to which attention must be directed. From this margin a well-doing beauty will spring'.[124]
Overigens refereert Unwin naar Duitse voorbeelden van eerdere 'Garden Cities' dan in Engeland, van Krupp en anderen. Hij vindt deze goed en beveelt het boekje waarin hij ze gevonden heeft, *'The German Example'* van Horsfall (1904) aan.[125] 'Engelsen weten die dingen niet, omdat ze nooit deelnemen aan internationale congressen', aldus Unwin. Heel belangrijk in het ontwerpproces voor een stad of -uitbreiding is een onderzoek, het zogenaamde 'Survey', dat Unwin mede baseert op het baanbrekende werk van Patrick Geddes.[126] Op zich niets nieuws, zeker niet gezien tegen de achtergrond van de toen al veel verder ontwikkelde onderzoeken in Duitsland, maar toch, zo integraal opgenomen, door een architekt, is het iets bijzonders. Berlage zou het weer overnemen (zie hoofdstuk V). Ongeveer hal-

verwege het boek komt Unwin tot de kern van zijn ontwerptheorie; het is interessant om hiervan de oorspronkelijke tekst weer te geven: 'As the designer walks over the ground to be planned, he will picture to himself what would be the natural growth of the town or district if left to spread over the area. He will try to realise the direction which the main lines of trafic will inevitably take, which portions of the ground will be attractive for residences and which will offer inducements for the development of shops, business premises, or industries. As he tramps along there will arise in his imagination a picture of the future community: with its needs and its aims, which will determine for him the most important points; and the main lines of his plan should thus take shape in his mind before ever he comes to put them on paper.(. . .) There will come a stage when the main lines of the plan as determined on the site exist in a flexible condition in his mind, when he feels the need of something more definite. This is the time for his designing genius to seize upon the ductile mass of requirements, conditions and necessities, and anchoring itself to the few absolutely fixed points, brushing aside minor obstacles or considerations where necessary, modifying or bowing to the major ones as each case seems to require to mould the whole into some orderly and beautiful design'.[127]
Hier heeft de auteur de kern van zijn stedebouwkundige ontwerpen weergegeven, dat hijzelf ook wel aanduidde met de term: 'creative imagination', gebaseerd dus op de 'survey'.
Aan het slot van het grote, fraaie boek met vele perspectieftekeningen van zijn ideeën, behandelt Unwin talloze kleinere onderwerpen, zoals: hoe mooie gemeenschappelijke achtertuinen te maken; hoe eenvoudig en economisch woonstraten te detailleren; hoe leuke speelgebieden voor kinderen te ontwerpen en op te nemen in de buurt; hoe huizen te oriënteren op de zon; hoe op charmante wijze de rooilijn te variëren; hoe een hoek in de bebouwing op te lossen, etcetera.[128]
Hij blijkt in al deze zaken telkens weer een heel menselijke kijk op zijn eigen vak te hebben, met een grote mate van 'Modesty' zonder de geraffineerde kneepjes van de vakman 'los' te laten. Abstracte diagrammen zoals van verkeerstechnici (in die tijd was nogal een 'hot topic' het voordeel van een driesprong op een viersprong), bekommentarieert Unwin als volgt: 'The great fallacy of diagrams in such a case as this arises, however, from the fact that the human element is not represented by them (. . .) I am inclined to think that from considerations of trafic, the 'German system' if we may call it so can by no means be accepted as the whole truth'.[129] De mens en zijn behoefte aan verfijning en schoonheid, en tevens het 'boerenverstand' waren de 'Leitmotive' van Unwin; dat hij deze ideologie vertaald heeft in



Het boek 'Town Planning in Practice' wemelt van dit soort schema's, hoekoplossingen, wegkruisingen, manieren om de verkaveling te verlevendigen zonder essentiële kostenverhoging, straatafwerking etcetera.
In de Nederlandse tuinwijken komt men elementen tegen die zo uit Unwin lijken overgenomen.



Het schema op basis waarvan Unwin afraadt te bouwen met een te hoge dichtheid: bij het bouwen in hogere dichtheden namelijk nemen de kosten progressief toe.
In het voorstel rechts, met tuinen, speelvelden etcetera binnenin het blok, zullen de bewoners veel meer woonvrede vinden, voor relatief zeer kleine meerkosten, aldus Unwin. 'Twelve Houses to the acre' (40/Ha) werd de sleutel, en Unwin betoogde dit alles in 'Nothing Gained by Overcrowding', waaruit dit schema.

veel concrete en aansprekende oplossingen, gaf hun tenslotte zo een kracht aan praktische invloed. Veel van deze tot in detail uitgewerkte en in beeld gebrachte ideeën zullen later terug te vinden zijn bij anderen, ook in Nederland, want het boek beleefde direkt een enorme verspreiding en vele herdrukken; de Engelse taal was voor de meesten in Nederland geen bezwaar; Duitse en Franse vertalingen verschenen spoedig.
In 1912 verscheen nog het beroemde *'Nothing gained by overcrowding'*[130] waarin Unwin betoogt dat de ruimte uit te buiten en vol te proppen met huisjes en mensen uiteindelijk alleen maar meer kost: aan voorzieningen, aan bouwkosten, aan onderhoud, aan menselijk ongeluk. De 'toverformule' kwam volgens Unwin op een bebouwingsdichtheid van niet meer dan (de beroemde) 'Twelve Houses to the Acre', ofwel 30 woningen per hectare, een getal dat in de meeste Engelse tuinwijken inderdaad nagestreefd en ook wel bereikt is.[131] De argumentatie is hier en daar nogal misleidend: één van de hoofdargumenten vindt Unwin de hogere kosten voor stratenaanleg per hectare bij dichtere bebouwing; per woning is deze natuurlijk juist lager!
Dan moet men bedenken dat rond 1910 nog gemiddeld 5 personen per woning gehuisvest waren, in totaal dus ± 150 per hectare, beslist niet zo een laag getal. Ondanks zwakheden echter, was 'Nothing gained by overcrowding' een indrukwekkend pleidooi voor humaan bouwen en plannen voor alle lagen van de bevolking.

In *Amerika* zijn als evenknieën van Unwin, bij elkaar ook wel bekend, te beschouwen Clarence *Stein* en Henry *Wright*. In de twintiger jaren hebben deze architekten wijken doen ontstaan die tot op de huidige dag indruk maken door harmonische afweging van woningen en buitenruimte, van landschap en stedelijkheid, zoals de 'Sunnyside Homes' nabij New York (Queens) en Radburn in New Jersey.[132] In het boek *'Modern Housing'*, nog altijd een indrukwekkend document over de volkshuisvesting van de westerse wereld in de twintiger jaren van Catharine Bauer, begrijpt men dat het werk van Stein cum suis in Amerika zeer uitzonderlijk was en (helaas) weinig werd nagevolgd; Bauer richt zich dan ook voornamelijk op Europa.[133]
In continentaal *Europa* zijn het vooral *Kampffmeyer, Schmitthenner, Muthesius, Schmoll, Bénoit-Lévy* en *Behrens* die vanuit de harmonische visie stedebouwkundig werk hebben geleverd.

Nederland

In *Nederland* is architekt *Van der Pek*, een echte 'volkshuisvester', de man geweest die, vooral in zijn stedebouwplan voor Dordrecht (1917), het meest vanuit de harmonische visie werkte. Hij schreef over dit plan:
'De kunst van stadsuitbreiden is die van zien in de toekomst; ze is minder gericht op een formeele schoonheid dan op nut, doelmatigheid, gezondheid, goedkoopte, ordelijkheid, overzichtelijkheid, geriefelijkheid. Ze maakt het maken van een mooie bebouwing mogelijk; ze is daarom de kunst, die het begrip den weg tot uiting wijst en wanbegrip tracht te voorkomen. (. . .) Iedere stad heeft haar eigen karakter en stelt haar eigen eischen bij haar uitbreiding. (. . .) Daarom heeft deze uitbreiding van Dordt een geheel eigen karakter gekregen . . . (. . .) Gemeentelijke Diensten dienen steeds voor oogen te houden, dat de kunst der architecten stedebouwers een zeer geestelijke en verfijnde is, die zeer licht, ja door een enkel besluit soms onherstelbaar bedorven wordt.'[134]
Meer in de praktijk van het bouwen van vriendelijke tuindorpen stonden mannen als *Muller, De Wijs, Mels Meyer, Gratama, Versteeg* en *Boterenbrood*, echter zonder de dogmatische kanten van de 'Garden City' en derhalve duidelijk 'harmonisch'. Van Karel Muller is bekend het tuindorp 't Lansink (1912) en een aantal zeer aardige wijkjes nabij Utrecht (1911) (zie hoofdstuk VII). Architekt De Wijs heeft gebouwd in Amersfoort, Almelo en Enschede: weldoordachte, gave voorbeelden van 'Garden suburbs' naar Engels model (1915-1919); Mels Meyer schreef, naast zijn praktijk als architekt, veel in het Bouwkundig Weekblad: pittige recepten van hoe voor de arbeider gebouwd moest worden. Maak het niet te mooi, te verheven; houdt het praktisch en gezellig; raadpleeg de arbeider zelf, waren zijn met regelmaat terugkerende deviezen.[135]
Granpré Molière kan met recht de filosoof, later zelfs de 'hogepriester' van het geweten der Nederlandse architektuur genoemd worden. (Van protestant werd hij in 1924 overtuigd Rooms Katholiek, welke geestelijke ommekeer zijn weerslag vond in zijn werk). Waar het hier om gaat zijn vooral zijn theorieën rond zijn eerste en misschien ook voornaamste werk: de uitwerking en voltooiing van het door Berlage begonnen tuindorp 'Vreewijk'. Dit werk vond plaats in de periode 1915–1930; echter al in 1918 en 1924 wijdde Molière uitvoerige beschouwingen aan intenties en resultaten van het toen reeds gevorderde tuindorp. Deze zeggen veel over de visie van Molière op het bouw- en stedebouwkundig vak in het algemeen en de kwaliteiten van Vreewijk in het bijzonder: het is een zeer sterk 'harmonische visie'. In hoofdstuk V wordt hierop nader ingegaan.
Een man van imposant formaat tenslotte, jurist van oorsprong, D. Hudig, jarenlang secretaris en later Direkteur van het Instituut voor Volkshuisvesting en Stedebouw, in welke periode een ongelooflijk aantal artikelen van zijn hand verschenen, vertegenwoordigt tot 1930 wellicht het best de 'harmonische visie' in de Nederlandse Stedebouw. Praktisch van aard, met oog voor kunst en schoonheid, sociale vraagstukken en ekonomische mogelijkheden, was hij het, jurist notabene, die telkens weer tot de meest verrassende kritieken en originele oplossingen en denkbeelden geraakte. Het laatste gedeelte van hoofdstuk VI zal hierop nader ingaan, waar de synthetizerende geest van Hudig zal blijken.
Last but not least moeten vermeld worden al die 'kleine' onbekende, anonieme architekten, gemeentelijke stedebouwers, soms zelfs aannemers, die vaak de meest aantrekkelijke en bevredigende architektuur en wijkjes wisten tot stand te brengen, onpretentieus, menselijk geschakeerd, misschien naïef, maar vriendelijk. Harmonisch.

De Concepten

Wanneer een stedebouwer zijn werk doet, heeft hij zekere stadsbeelden voor ogen, vage of zelfs wel precieze concepten, 'ideaalbeelden', die zijn bedoelingen en werk kleuren of bepalen. In de betreffende periode in Nederland zullen de volgende ideeën steeds ergens, op één of andere manier, wel tegenwoordig geweest zijn voor de geestes-ogen der ontwerpers.[136]

Het Idee van de Middeleeuwse stad

De Europese Middeleeuwse stad verschijnt telkenmale in beeld en geschrift bij inleidingen op stedebouw-plannen: Carcassone, Lübeck, Chester, Brugge, Siëna, Utrecht. De picturale gekromde straten, nauwe steegjes, pleinen, gevels, torens, poorten, het 'oprijzende' architecturale karakter, de gevarieerde wanorde binnen de duidelijk begrenzende muren, bij de watersteden tenslotte de grachten, vaarten – het zijn alle bejubelde eigenschappen.

Het Idee van de klassiek-koloniale stad

Dit beeld wordt gehanteerd door ontwerpers wars van romantiek, zoekend naar klare ordening, bijna meer 'organisatie' van de stad, zoals bijvoorbeeld de 19e eeuwse stedebouwer

W.N. Rose.
De grote voorbeelden zijn uit het oude Griekenland onder andere Milete, Priëne; op Sicilië natuurlijk het prachtige Selinonte; bij Rome Ostia; in de 18e en 19e eeuw Turijn en Barcelona; in Amerika bijna alle steden, inderdaad gebouwd naar Grieks-klassiek model. Washington van l'Enfant (1791) is een composiet voorbeeld, want het combineert het klassiek-koloniale schaakbord-patroon met een daaroverheen gelegd barok systeem van grote boulevards en pleinen, met fraaie vista's en monumentale effekten (in aanleg althans).

Het Barokke Stads-Idee

Maar matig aansluitend bij Nederlandse woontradities, heeft de Barok met zijn doorwrochte bewuste ruimte-effekten toch nog wel veel invloed gehad op de Nederlandse Stedebouw in de periode na 1900. Met name in het 2e plan Zuid van Berlage treft men veel aan dat Barok genoemd kan worden: gewelfde gevelwanden, dramatische accenten, symmetrische pleinen met monumentale assen. Het Barokke Rome, met zijn Navonaplein, zijn Pietersplein, Popoloplein met de drie daarop uitkomende 'viae' – heeft deze beelden gevormd, Rome, als altijd een architektonisch reisdoel; hetzelfde geldt voor Versailles. Ook Karlsruhe heeft een barokke grondslag; de nieuwe stad van het Engelse Bath, mede door zijn ontstaan in een korte periode (1760–1800), nota bene gebouwd door een soort projektontwikkelaars/spekulanten, een welbekend stedebouwkundig voorbeeld, heeft met zijn crescents duidelijk Barokke kwaliteiten. Het Parijs van Haussmann, natuurlijk een steeds weer tegenwoordig beeld in stedebouwkundige geesten, is een composiet voorbeeld: een enigszins Barok te noemen stratennet van grandeur en grillig monumentalisme gelegd over, of liever gehakt door de oude, vóór Haussmann nog grotendeels Middeleeuwse, nauwe stad.
In Parijs is het onderscheid tussen streng-klassicistische en Barokke effekten moeilijk te maken, zoals wellicht in het algemeen in de stedebouw dit onderscheid niet scherp te trekken valt – Wölfflin's 'Renaissance und Barock' komt wel tot een aantal onderscheiden principes, die echter in de praktijk nogal dooreen lopen. Beide opvattingen leiden in elk geval tot zwaar tektonische monumentale oplossingen, zoals te zien in de herbouw en uitbreiding van Wenen, München, Zürich, Napels, Londen, Edinborough, Stockholm, Petersburg en vele andere grote Europese steden. Voor een 'archetypisch' voorbeeld van Barokke stedebouw behoeft men in Nederland niet te zoeken; zoals eerder gesteld, zijn er wel door Barok beïnvloede voorbeelden.

Het Idee van de Ideale Stad

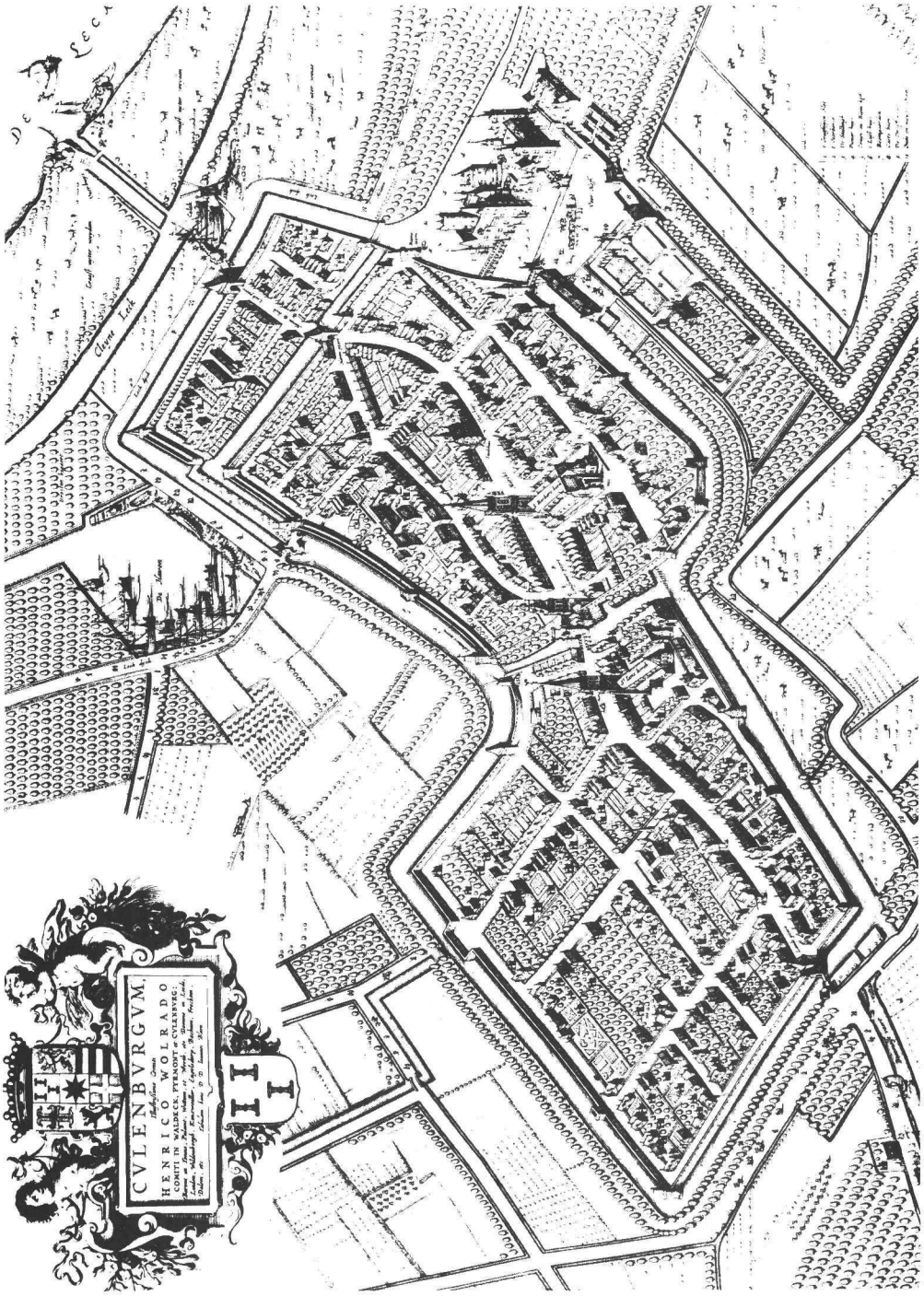
Vooral ontstaan in de Renaissance en in relatie tot de defensieve taken van een stad, zijn het de plannen van een Scamozzi, Alberti, Filarete, Vasari met hun concentrische ideaal-vormen, mandala-achtig, die steeds weer bij vele stedebouwers opdoemen als referentiebeeld bij het ontwerpen van steden en stadsuitbreidingen. Mannheim's Nieuwe Stad (17e eeuw) is een duidelijk voorbeeld, evenals de uitbreidingen van Nancy; de herbouwplannen van Christopher Wren voor het afgebrande Londen (1666) zijn in geest ook renaissancistisch. Een aardig voorbeeld van een nieuwe stadsvestiging in Nederland volgens ideel-stad model is Willemstad (17e eeuw).

Het Tuinstad-Idee

Als bewust ervaren model pas ontstaan na Howards boek 'Garden Cities' (1898) is het tuinstad beeld, dat van de harmonieuze verbroedering tussen stads- en landswoonkwaliteiten, te stellen naast de meer stedelijke beelden zoals aangeduid in de vorige 'ideeën', zeker waar het gaat om stadsuitbreidingen in de zin van 'woonkwartieren'. Het model vertoont oppervlakkige gelijkenis met de oorspronkelijke versie van de Middeleeuwse stad: ook nooit een zeer groot bevolkingsaantal (Howard beschouwde als maximum voor de 'Garden City' 32.000 inwoners) en binnen de wallen voorzien van veel open plekken, zelfs wel kleine akkers, moestuinen en dergelijke; ten slotte gelegen in het open landschap, de 'green belt' van de Garden City. Howard heeft zeker aan middeleeuwse steden en dorpen gedacht bij de ontwikkeling van zijn 'Garden City', doch meer als cultureel model dan als vorm.

Het Idee van de Hollandse Stad

In de meeste boeken over stedebouwgeschiedenis wordt dit 'idee' behandeld als 'interlude', intermezzo etcetera, nooit zozeer als een schakel in de lijn van een grotere ontwikkeling. De Nederlandse stad wordt gezien als een fenomeen apart, althans de 'Grachtenstad', zoals Delft, Leiden, Alkmaar, Rotterdam, Amsterdam. In zijn organisatie, architektuur en defensieve karakter weliswaar sterk gerelateerd aan de Middeleeuwse steden elders in Europese landen, maar door zijn intense binding met het Hollandse landschap, met name door het


CVLENBVRGVM,
HENRICO WOLRADO
COMITI IN WALDECK, PYRMONT et CVLENBVRG:
Cleyne Leck

aan het gehele systeem van waterhuishouding gekoppelde grachtenstelsel – gezien zijn funktie noodgedwongen ordelijk, 'beheersbaar', dus 'waterstaatkundig' van aanleg – is de grachtenstad inderdaad een 'kategorie apart', zoals onder andere Burke stelt. De eigenschappen hierboven even aangeduid, zijn uitvoeriger tersprake gekomen in hoofdstuk I; hier zij benadrukt, dat als 'beeld' het Idee van de Hollandse Stad, naast en vaak sterker dan de andere 'Ideeën', het werk van de stedebouwers in de periode 1900–1930 heeft beïnvloed.

—

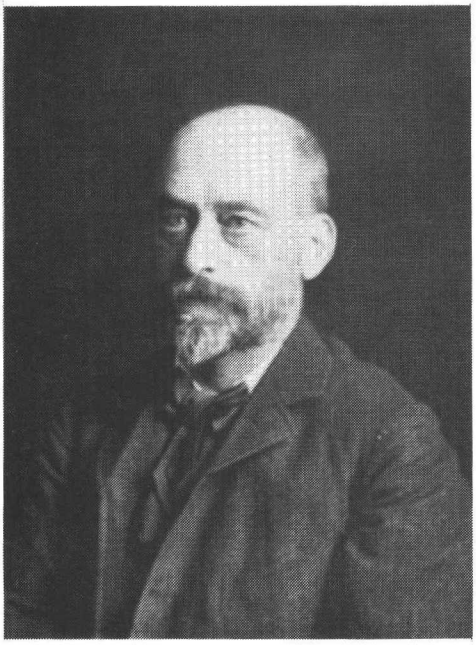
Een van de fraaiste voorbeelden van een luchtig opgezette Nederlandse stad, die wat betreft de woonwijken bijna door een Unwin ontworpen had kunnen worden: Culemborg.
Een eenvoudige, heldere en ruime verkaveling met veel tuinen achter en tussen de huizen, en tevens ruime straten afgewisseld met pleinen.
(Vogelvluchttekening van Joh. Blaeu, uit 'Stedelijke Nederzettingen' van J. Wegner).

V. NAAR EEN ETHISCH-ESTHETISCHE SYNTHESE: HET TOEWERKEN NAAR EEN HARMONIEMODEL VAN WAARUIT DE (GROEIENDE) COMPLEXITEIT VAN DE STEDEBOUW OP TE LOSSEN BLIJFT

In de periode 1900–1930 werken de leidende figuren in de Nederlandse stedebouwwereld (architekten, bestuurders, publicisten) toe naar een harmoniemodel van stedebouw, waarin de afweging van de diverse stedebouwbelangen geschiedt met toekenning van de hoogste prioriteit aan schoonheid en tevens aan een maatschappijbeeld van deels vooruitstrevende, deels paternalistische doch in elk geval 'meelevende' ethiek, dat wil zeggen meelevend met de ekonomisch zwakkeren in de samenleving.
In dit hoofdstuk wordt deze ontwikkeling geschetst, beginnend bij het denken en werken van *Berlage*, die zonder twijfel de 'vader' is van deze visie op stedebouw, een visie die nu eens overhelt naar de 'esthetische visie' zoals in hoofdstuk IV gekarakteriseerd, dan weer past in het beeld van de 'harmonische visie', dat wil zeggen ook meer ethisch afgewogen. Vooral bij een latere pijler van de stedebouw 1920–1930, *Granpré-Molière*, krijgt de kern van de visie een veel meer ethische kant, waarbij uiterlijke schoonheid maar een onderdeel vormt, terwijl bij *Witteveen*, de andere pijler, het motief meer naar de pure esthetiek doorslaat. Men zou, knipogend naar de geschiedenis, kunnen zeggen dat Molière en Witteveen geesteskinderen van Berlage zijn, en van hun vader elk een verschillende helft gekregen hebben van diens meervoudig geestelijk erfgoed.
Dit hoofdstuk gaat dan ook voornamelijk over Berlage, Granpré-Molière en Witteveen.

Berlage

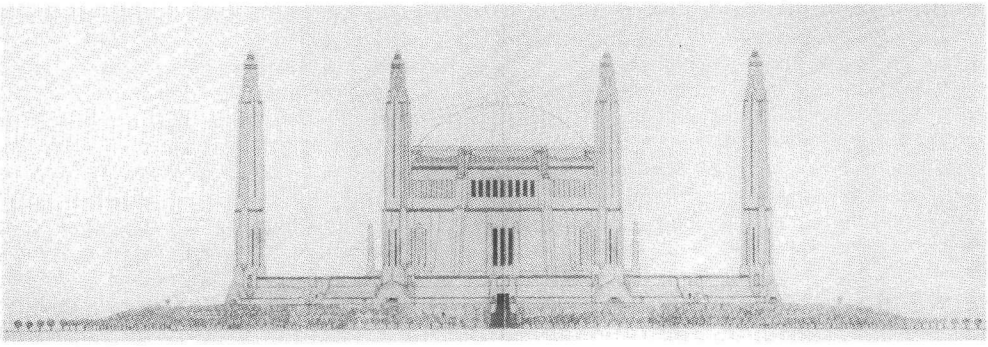
Berlage is ongetwijfeld de leidende stedebouwer geweest, de man die de hergeboorte van de stedebouw in Nederland en zelfs ver over Nederlands grenzen heeft bewerkstelligd. Hij kan met recht de vader van de moderne Nederlandse stedebouw genoemd worden.[1]
Komend uit een intellektueel milieu, bereisd, afgestudeerd in Zürich, beschikte hij over een voor Hollandse begrippen ruim gezichtsveld. Zijn sociale instelling en enigszins wroetende geest maakte dat hij van alle hem omringende dingen bovendien het fijne weten wilde, de samenhang daarvan begrijpen, zodat hij niet als ongeëngageerde toeschouwer alles maar aan zich voorbij liet gaan.
Zijn behoefte aan een allesomvattende logika, aan een eventueel complexe opbouw van een alles doortrekkende oprechtheid, uitte zich nadrukkelijk in het gebouw dat hem beroemd, maar ook tot onderwerp van diskussie maakte: de beurs te Amsterdam, gereed in 1903.
'Eenheid in verscheidenheid' en 'Beheersing in stijl' zijn de voornaamste deviezen geworden van deze architekt, wiens denken en werken uitvoerig is besproken door Singelenberg in het boek 'Idea & Style'.[2]
Welbeschouwd zijn Berlage's ideeën, zeker in onze ogen, niet zelden paternalistisch. Zij gaan sterk uit van een sober gekleurde, bijna Calvinistisch getekende ideaal-mens, gekenmerkt door niet aflatend verantwoordelijkheidsgevoel. Zijn socialisme is het socialisme van de veredeling, van de verheffing van alle mensen tot stralende, ja eigenlijk aristokratische mensen, voor wie wetenschap, kunst, sport en elegant vertier in weloverwogen balans een rol spelen, voor wie cultuur met een hoofdletter C een vanzelfsprekende, levensbepalende faktor is. Vandaar Berlage's eeuwige zoeken naar het hogere, het schonere, het verheffende, dat zo onuitputtelijk te vinden is in zijn talrijke publikaties zoals 'Schoonheid en Samenleving', 'Bouwkunst, Stijl en Samenleving' etcetera.[3] Het verwondert niet dat de auteur zich eindeloos herhaalt, en in stijl zelfs voor de welwillende lezer uiteindelijk saai wordt. Dit is echter juist de kracht, en het zal Berlage niet tot ontevredenheid gestemd hebben te beseffen dat zijn eigen werk inderdaad dusdanig konsekwent, op het saaie af, overkomt.
Een aantal citaten uit verschillende werken kunnen dit illustreren.
Het is alles overvol van moraal, van esthetisch gerichte ethiek: (betreffende het einde der



H.P. Berlage (1856–1934), de vader van de Nederlandse stedebouw in de 20e eeuw.



Berlage had (uiteraard) ook oog voor de schoonheid van onze (stede) bouwkundige erfenis, en maakte er vele charmante bijna impressionistische kleurpotloodtekeningen van, zoals deze uit 'Zwervende en Reizende toch Thuis' (schets van Rhenen).



Naast ideeën van praktisch-sociale aard koesterde Berlage verheven denkbeelden voor een hoger samenleving; hier zijn die uitgedrukt in het 'Pantheon der Menschheid', ontworpen in 1915.

19e eeuw) 'Zelfgenoegzaamheid, dáár hebben wij het woord, dat zoo volkomen uitdrukt den geestestoestand nà het bereiken, maar dat voor de burgerlijke maatschappij tot zo'n griezelig praedicaat werd . . . (. . .). Het is dus een andere architektuur welke moet worden gesteld tegenover de karakterloze van dezen tijd'.[4] (. . .) 'De burgerlijke periode van de wereldgeschiedenis heeft dus een volstrekte cultuurloosheid tot eindresultaat gehad, omdat zij het grote gemeenschappelijke ideaal miste.'[5] (. . .) 'En de architektuur zelve? Zij, de grootmeesteres aller kunsten, is bezig zich uit het moeras van geheel verlepte conventie enerzijds en subjectivisme anderzijds op te heffen, maar vooral zich te ontworstelen aan den industrieelen rommel, gevolgen van commercia-

lisme en kapitalisme."[6] (. . .) 'Naar mijne overtuiging kan alléén die richting waarde voor de toekomst hebben, welke volgens het beginsel van de eerlijke, eenvoudige constructie het zuiverst werkt'. . .[7] (. . .) . . . 'dan komen wij aan de poort eener nieuwe kunst te staan, alsook de nieuwe wereldidee, de maatschappelijke gelijkheid van alle mensen zal zijn gemanifesteerd.'[8] (. . .) 'En dan is er weer cultuur, omdat er dan weer overeenstemming zal zijn tusschen geestelijke kern en stoffelijken vorm.'[9]

Berlage heeft ruimschoots de gelegenheid gekregen om zijn denkbeelden in praktijk te brengen; idee en werk van deze mens kontrasteerde aangenaam met de (in toenmalige ogen) geestloze produkten van de laatste decennia der 19e eeuw. Stadsbestuurders vonden in hem de morele struktuur en esthetische vermogens, om de ongetwijfeld ook in hunzelf levende, doch nog zeer in het vage toevende ideeën konkreet vorm te geven.

Na een wat aarzelend begin in Amsterdam rond de eeuwwisseling, werd Berlage dan ook al spoedig stedebouwkundig adviseur van vooraanstaande steden, zoals Den Haag, Utrecht, Amsterdam, Groningen.[10]

Het lijkt dus voor de hand liggend, de vroegste ontwikkeling van de stedebouwkundige ideeën na het 19e eeuwse vrij planloze stadsuitbreiden te volgen aan de hand van Berlage's eigen ontwikkeling en werken.

Het eerste ruiken aan stedebouw: romantisch gemodder

De lezingen van 1892, gehouden voor de afdeling Amsterdam van de Maatschappij tot bevordering der Bouwkunst, zijn de eerste konkrete uitingen van Berlage op stedebouwkundig gebied. Een uitgebreid verslag ervan verscheen in afleveringen in Bouwkundig Weekblad van 1892[11]; globaal komen de ideeën, voor het grootste deel gehaald uit het zojuist verschenen werk 'Der Städtebau nach seinen Künstlerischen Grundsätzen' van Camillo Sitte (1889) en op eigenaardige wijze opnieuw bijeengebracht en aangevuld, op het volgende neer.

In herinnering wordt gebracht hoe schoon toch vele steden op de wereld zijn, antieke steden, middeleeuwse steden.

'Tot onze schoonste dromen behooren aangename reisherinneringen; wij denken aan prachtige stadsgezichten, monumenten, pleinen, schoone vergezichten en wij genieten nog eens van het verhevene en liefelijke, dat ons zoo gelukkig maakte.'[12]

Aristoteles vat de stedebouw in één zin samen, 'dat een stad zo moet gebouwd zijn, dat deze de mens kalm maakt en tevens gelukkig'. Uit dit laatste trekt Berlage dan de konklusie, dat stedebouw niet alleen een kwestie van techniek is, maar ook één van *kunst*. Behalve in de 19e eeuw, is dat ook altijd zo geweest. Door gebrek aan deze kunstzin in de laatste tijd, is de spreekwoordelijk geworden verveling van de moderne stadsaanleg ontstaan – en dit is ook gebeurd in het eens zo schone Holland.

Berlage gelooft dat er, ook met de huidige opgave van grootscheeps aangepakte massawoningbouw, best iets kunstzinnigs en moois van te maken valt. Daartoe moet men dan kijken naar de stedenaanleg van de Renaissance en de Barok.

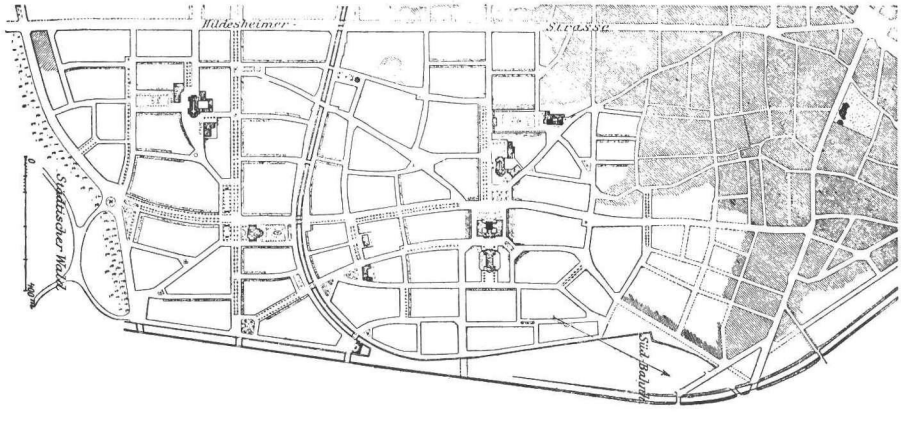
Omdat de funktie van het plein sindsdien zo sterk gewijzigd is, kan ons de antieke stedebouw niet van direkt nut zijn, als voorbeeld. De sociale betekenis van de toenmalige pleinen is overgenomen door gebouwen en andere kommunikatiemiddelen. 'Tegenwoordig dienen pleinen gewoonlijk nergens anders toe, dan om meer lucht en licht te verschaffen en enige afwisseling te brengen in de monotone zee van huizen, of een vrijer blik te geven op een of ander groot gebouw; maar zelfs voor deze funkties is het de moeite waard een plein esthetisch fraai gestalte te geven, en ruimtelijk besloten te maken. Dit kan bijvoorbeeld door poorten en gesloten gevelwanden. Galerijen geven het plein extra gebruiksmogelijkheden en afwisseling.

De *maat* van een plein is belangrijk voor de beleving. Is het te klein, dan komen monumentale gebouwen niet tot hun recht, is het te groot, dan is dit nog ongelukkiger.

Dit geldt ook voor straten én boulevards – de moderne voorbeelden van 50–60 meter breedte dienen onherroepelijk te worden afgekeurd (later zou Berlage ze zelf maken, overigens).

Zelfs de Ringstrasse te Wenen ontkomt in deze zin niet aan Berlage's kritiek! Helaas wordt ook in Amsterdam dit aloude moderne ideaal nagejaagd, en dit soort 'ondingen' voorgesteld. Royale boombeplanting – in 's hemelsnaam geen bloemperken (wederom wél later gemaakt door Berlage!) – is dan noodzakelijk – maar het blijft onzinnig. Bij de plannen van 'idealisten' om Rokin en Damrak tot Boulevards te maken, merkt Berlage op: 'Men kan het zo dol niet bedenken, of het vindt voorstanders. Ook is het stramien om straten recht te maken over 'uren lengte' een volslagen onartistieke daad. Juist onregelmatigheden zijn zo aardig: 'zij verhogen de natuurlijkheid, maken onze belangstelling gaande en bevorderen het schilderachtig effekt.' Dit wel, met de erkenning dat de onregelmatigheden meestal historisch gegroeid zijn; toch kan men ze ook 'ontwerpen', zonder bezwaar. Men moet daarbij bestaande oneffenheden en onregelmatig-

heden in het terrein 'als welkome oorzaken' benutten, niet wegvlakken. 'Zonder deze onregelmatigheden krijgt zelfs het fraaiste plan iets stijfs'.
Ook voor de oriëntering en het breken van de wind zijn deze onregelmatigheden voordelig; daar komt bij dat zij voor het verkeer niet nadelig behoeven te zijn. Het is juist de kunst om met het voor het verkeer noodzakelijke stratenplan iets artistieks te maken.
De uiteindelijke opgave is, nog steeds volgens Berlage, de stad 'concaaf' te maken, dat wil zeggen, uitnodigend en vol plaatsen waar men zich prettig kan voelen. Daartoe moeten kerken en monumenten enzovoorts niet vrijstaand gebouwd worden, maar vast aan de overige stadsbebouwing, om zoveel mogelijk omhulde plekken te scheppen. Dit is zeker mogelijk, ook met de huidige opgave; 'het is eenvoudig gedachtenloosheid, gemakzucht en gebrek aan goede wil, die ons, moderne stadsbewoners, daartoe veroordelen, om levenslang, in vormeloze kwartieren, de geestdodende aanblik van eeuwig en altijd dezelfde huizenblokken en straten te moeten bekijken.'
Tot slot van zijn betoog zet Berlage uiteen hoe in Nederland met zijn vele pittoreske steden nog niet alles rampzalig verknoeid is; als men 'het buitenland' niet teveel gaat nadoen, en de kunsttraditie, die nog altijd enigszins voortleeft, een kans geeft en bezonnen te werk gaat, kan er in eigen land nog veel ten goede keren en kunnen prachtige wijken aan de oude steden toegevoegd worden. 'Moge de 20e eeuw niet getuigen, dat de 19e eeuw op dat gebied niets artistieks wist voort te brengen' (Het is 1892, dus nog 8 jaar kans!)[13] Het is een fris verhaal, dat Berlage ons vertelt, met vele voorbeelden verlevendigd. Het roept, voor de kenner, een alleszins plezierig stadsbeeld op, dat in zijn konkrete vormen maar beperkt aansluit bij de uitgewerkte voorbeelden die Sitte zijn boek meegeeft (onder andere voor de Ringstrasse) – maar in idee toch wel geheel gebaseerd is op dit boek.
Het is dan ook jammer dat Berlage, als hij voor Amsterdam in 1900 een uitbreidingsplan mag ontwerpen, door evident gebrek aan ervaring op het gebied van stedebouwkundige ontwerpen uiteindelijk een vrij rommelig plan tekent.
De Duitse voorbeelden van Sitte zelf en van Henrici bijvoorbeeld (zoals het plan van Hannover van deze) zijn beslist strakker en logischer van opbouw (zie illustraties). Het plan, dat in 1904 gepubliceerd en aan de raad voorgedragen werd, is genoegzaam bekend[14]; de afbeelding toont ons nog weer eens, hoe arbitrair en willekeurig het stratenbeloop is, de situering van de pleinen, de steeds weer terugkerende knikken en hoeken, de grote singel en vooral ook de aansluiting op de bestaande stad.
Ook het grote 'villakwartier' met slingerlanen is voor Amsterdam een dubieus toevoegsel.
In een beschrijving van het plan in het Bouwkundig Weekblad[15] komt dan ook, naast lof, veel kritiek tot uiting. 'Het plan bevat ontegenzeggelijk veel goeds en steekt gunstig af bij de plannen



Een vrijwel gelijktijdig met plan-Zuid ontworpen plan in Duitsland, voor Hannover-Zuid van Henrici uit 1900. Hieruit blijkt dat de direkte volgelingen van Sitte inmiddels al tot rustiger stedebouwkundige opvattingen gekomen waren.



Het 1e plan-zuid voor de uitbreiding van Amsterdam, ingediend in 1904.
Ondanks de uitgestrektheid van het gebied is Berlage zeer ver gegaan in de detaillering van rooilijnen en pleinvormen; er zullen zeer veel prachtige plekken in deze stadswijk ontstaan zijn, doch als geheel is de opzet nogal chaotisch.
Hoewel goedgekeurd in 1905, zijn alleen een paar straten aansluitend aan de bestaande stad uitgevoerd.

van voorgangers. Bij het nieuwe plan zijn de denkbeelden van Camillo Sitte met consequentie doorgevoerd. Hoeveel goeds Sitte evenwel geleeraard heeft, hij was in veel opzichten te theoretisch en te weinig met de praktijk in aanraking gekomen om rekening te kunnen houden met allerlei nuchtere eischen van het leven. Dit volgen heeft tot een plan geleid, waarvan niet ontkend kan worden, dat het flinke, groote partijen bevat, maar dat toch in onderdelen daarvan veel te *gewrongen* is.' Het plan lijkt ook veel te sterk uitgewerkt: 'Pleinen of bouwblokken geven zulke gedetailleerde rooilijnen aan, dat met grond betwijfeld mag worden, of de Gemeente zich daaraan kan blijven houden'. (Berlage had eens gezegd: 'Architekten, eer uw rooilijnen, en Uw praktijk zal een lange zijn op deze aarde').[16] Tenslotte schijnt er in het plan een angst voor rechtlijnigheid: 'Afschuw voor lange straten heeft geleid tot het ontwerpen van een stratennet met soms zonderlinge groeperingen van bouwblokken, tot gedeelten waarin men als niet-bewoner ervan, moeilijk den weg zal kunnen vinden. 'Gesloten beelden' zijn daardoor in overmaat verkregen; maar zeer wordt betwijfeld of ze alle ook mooie gedeelten zullen zijn.'[17]

Kennelijk zijn deze en dergelijke opvattingen niet dusdanig aangeslagen, dat de twijfels over het plan de overhand namen: het werd in 1905 aangenomen en voor partiële uitvoering, dat wil zeggen aanbreiend aan de bestaande stad, vrijgegeven.[18] Enkele huizenblokken zijn gerealiseerd. Het is de geprojekteerde (doch pas later uitgevoerde) zuidelijke spoorlijn, met een belangrijk station in 'Zuid', die uiteindelijk (rond 1908) de plannen grondig deed wijzigen; intussen was Berlage met heel andere vormen van stedebouw in aanraking gekomen, in 1911 onder andere Amerikaanse, zodat de verdere uitwerking van het plan van 1912–1915 een totaal gewijzigde opzet laat zien.

Alvorens hierop de aandacht te richten, wordt een tussenstap in deze ontwikkeling belicht; het uitbreidingsplan van Den Haag van 1909, het eerste komplete uitbreidingsplan na de Woningwet van 1901.

Naar nieuwe rechtlijnigheid en monumentalisme

Het is duidelijk, dat Berlage als hij in 1909 zijn kommentaar en inleidend betoog op het door hem ontworpen uitbreidingsplan voor Den Haag publiceert[19] zojuist 'Platz und Monument' van Brinckmann gelezen heeft. Hij opent de tekst met het citaat 'Städte bauen heisst mit dem Hausmaterial Raum gestalten', een uitspraak van deze Duitse auteur (zie hoofdstuk IV).

De inleiding is een bijeengebrachte serie lezingen en voordrachten, die Berlage in die jaren hield in binnen- en buitenland. Het gedeelte dat specifiek de Haagse situatie behandelt, is uiteraard nieuw. Het meest opvallende is, dat Berlage zijn ideeën thans duidelijk heeft gestruktureerd. Er is een aantal tegenstellende begrippenparen geïntroduceerd dat vaagheden uitsluit; er is een duidelijke opbouw in het betoog met praktische recepten voor de stedebouw. Als dramatisering van de tekst zijn citaten ingevoerd van liefts 15 auteurs, als Byron, Vondel, Aristophanes, Gurlitt, Muthesius en Feuerherd.

Na de bijna obligate introductie over de 'schoonheidsontroering', opwellend bij het aanschouwen van een mooie stad, het 'motief' om een stad kunstvol te maken, en de betogen over de antieke steden met hun agora's, zuilengalerijen etcetera komt Berlage bij de middeleeuwse stad tot het eerste begrippenpaar: toevallige schoonheid en geometrische schoonheid. Berlage ziet in, dat niet alles in de middeleeuwse stad 'planloos' geschied is; er zijn echter méér en minder bewust ontworpen gedeeltes, onderdelen. '... volgens de resultaten welke wij nu kunnen beoordelen, kunnen wij als de beide uitersten van stedenplan vaststellen, één dat toevallig en één dat volgens een geometrisch plan is ontstaan. Beide resultaten hebben succes, in dien zin dat we èn het eene èn het andere kunnen bewonderen, al zal de schoonheid uit den aard der zaak niet gelijkwaardig kunnen zijn.'[20]

Berlage is dus nu zo ver, dat hij erkent dat beide planvormen schoon kunnen zijn; dat wil zeggen de weg naar geometrische opbouw is weder geopend. De antieke steden krijgen daarmee ook hernieuwde aandacht.

Tussendoor wordt nog vermeld hoe belangrijk de relatie is tussen het stedebouwkundig plan enerzijds en de architektuur anderzijds: zij kunnen elkaar aanvullen of afbreuk doen.

Na een groot aantal voorbeelden en citaten komt Berlage dan wederom tot de konklusie, dat 'zowel de regelmatigheid als de onregelmatigheid beiden tot wondere schoonheid hebben geleid'. Andere benamingen kunnen zijn, volgens Berlage: klassiek en romantisch; monumentaal en schilderachtig. Tenslotte nog: gestyleerde schoonheid en ongestyleerde schoonheid.

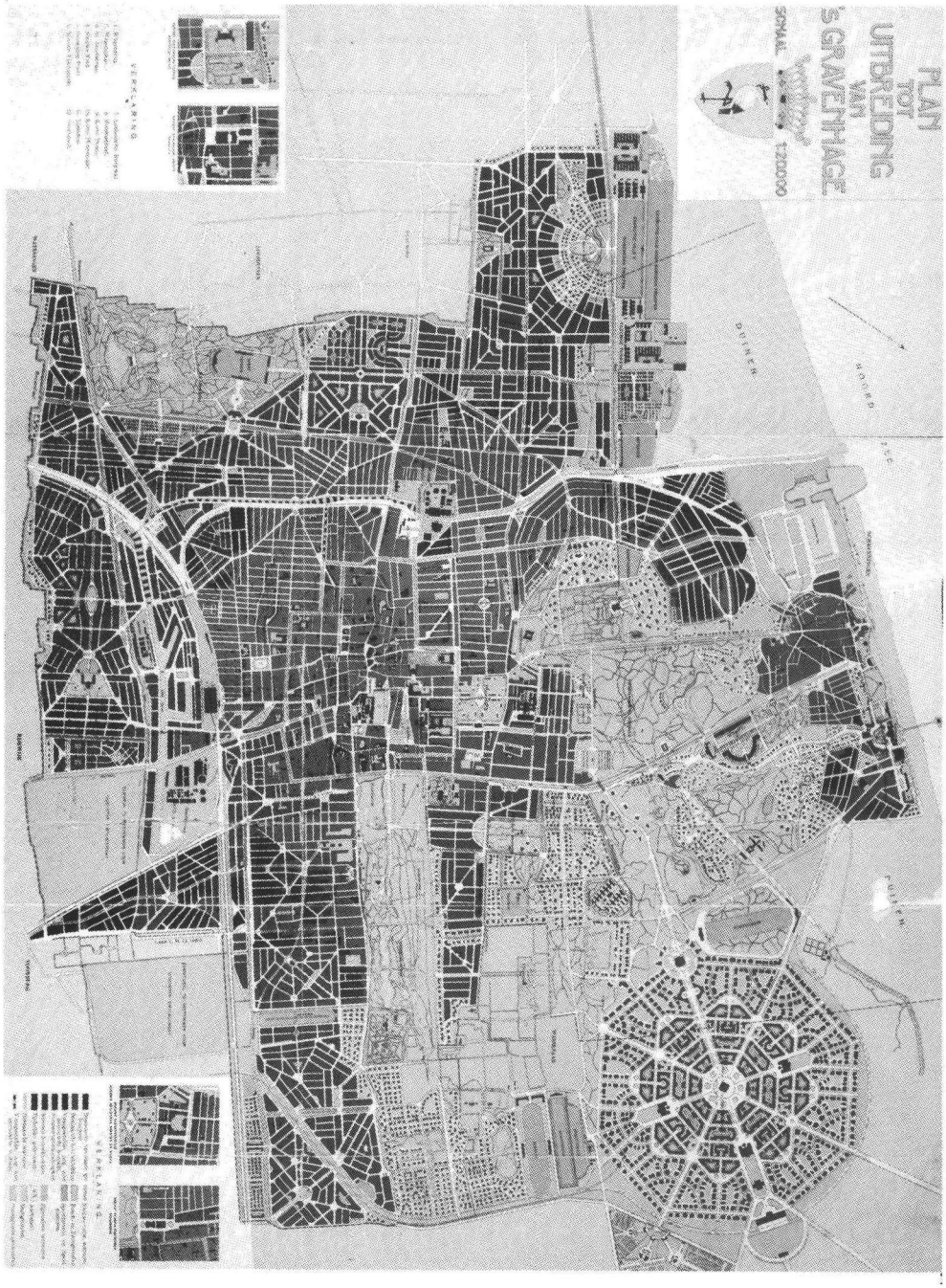
Dan wordt het begrip 'wijdruimigheid' vermeld; het is een kwaliteit die vooral in de Barok gevonden wordt. Wijdruimigheid is beslist ook een na te streven doel (dit dus weer in tegenstelling met het plan van 1904), mits aan de voorwaarde is voldaan dat het uiteindelijk geheel toch weer afgesloten overkomt (een 'primaire eis'). Dat wil zeggen, er mogen geen gaten of oningevulde einders in het plan voorkomen; als men dus een

brede boulevard maakt, recht en geometrisch, is dat uitstekend, als maar een goede afsluiting aan het eind zorgt voor de zo essentiële 'geslotenheid van het stadsbeeld' (bijvoorbeeld door een monumentaal gebouw).
Na uitweidingen over verhoudingen tussen straatbreedte en huizenhoogte, en de opmerking 'dat alleen schoon is, wat ook goed is', komt Berlage tot een belangrijke uitspraak, in het licht van zijn toekomstige plannen: dat 'de gestyleerde monumentale schoonheid van een hogere orde is dan de schilderachtige. (. . .) Een keus tussen deze beide richtingen kan dus op zich niet moeilijk zijn' gaat Berlage verder. 'Maar juist in dezen tijd gelden meer dan ooit overwegingen, welke dwingen tot een ontwerp in klassieken, dat is regelmatig gestyleerde geest'.[21] (Dit wordt gezegd slechts 4 jaar na het welsprekende pleidooi voor schilderachtigheid in het eerste Amsterdamse plan!) Als motieven noemt Berlage dan de zakelijkheid en bezonnenheid, welke in die tijd een zo belangrijke rol spelen. Gewilde romantische schilderachtigheid past daar dus niet meer in.
Daaropvolgend stelt Berlage dan ook, dat bij een stadsuitbreiding aan de praktische eisen het allereerst moet worden voldaan, eveneens een zakelijk standpunt. Problemen scheppen deze eisen kennelijk niet, want Berlage besteedt er, behalve deze geruststellende opmerking, vrijwel geen aandacht aan; de 'schoonheid' staat, zoals in al Berlage's werk, royaal bovenaan. Dit betekent, dat ook alle andere overwegingen en percepties uiteindelijk dienstig zijn aan de verlangens met betrekking tot schoonheid; dit is in al Berlage's teksten merkbaar.
Een argument om weer veel pleinen in het plan op te nemen, vindt Berlage in de overweging dat een kunstvolle stad alleen te maken valt, als de gebouwen zoveel mogelijk tot hun recht komen. 'En dat kan alleen dàn, wanneer bij de compositie, evenals vroeger, van het plein worde uitgegaan, dat ook zoveel mogelijk aan pleinen de voornaamste gebouwen verrijzen, en dat weer met hetzelfde inzicht als vroeger worde gezocht naar een maximum aan aesthetisch effect'.[22]
Nadat Berlage vanwege verkeerstechnische redenen de diagonaalstraat heeft verdedigd, is er een soort kernoplossing te destilleren uit het volgende tekstgedeelte: 'Op deze wijze wordt de geest van het plan in waarheid klassiek, maar zorgen de natuurlijke omstandigheden ook voor den schilderachtigen factor; dus voor een schoonheid in romantischen geest. Op deze wijze wordt geforceerdheid naar beide zijden vermeden, maar wordt toch aan de bezonnenheid de leiding gegeven'.[23]
Samenvattend komt dit hierop neer, dat een goed resultaat, dat wil zeggen een niet geforceerd eenzijdig resultaat, verkregen wordt door het uitgangspunt, een geometrisch plan, op aantrekkelijke wijze te laten interfereren met plaatselijke gesteldheden. 'Hindernissen die eentonigheid vermijden' stelt Berlage verderop.
Tot slot van de inleiding komt Berlage tot de optimistische konklusie, dat er 'in plaats van een verarming, zoals zo gaarne pleegt te worden beweerd, er integendeel een verrijking is vast te stellen wat betreft de bouwkundige vraagstukken tegenover die van vroeger eeuwen. (. . .) Want de overheid heeft te zorgen voor theaters, musea, bibliotheken, badhuizen, schoolgebouwen, gevangenissen, silo's, electriciteitswerken, slachthuizen benevens voor kerkhoven, hang- en kaaiwerken, bruggen en spoorweggebouwen[24] (. . .) Het komt er slechts op aan hun easthetische oplossing te vinden, en dat deze gevonden zal worden in modernen geest (. . .) staat vast! (. . .) En dan kán een schoonheid worden bereikt, welke die van vroeger tijden zal overtreffen, al lijkt ons de verwezenlijking daarvan nu nog moeilijk denkbaar'.[25]

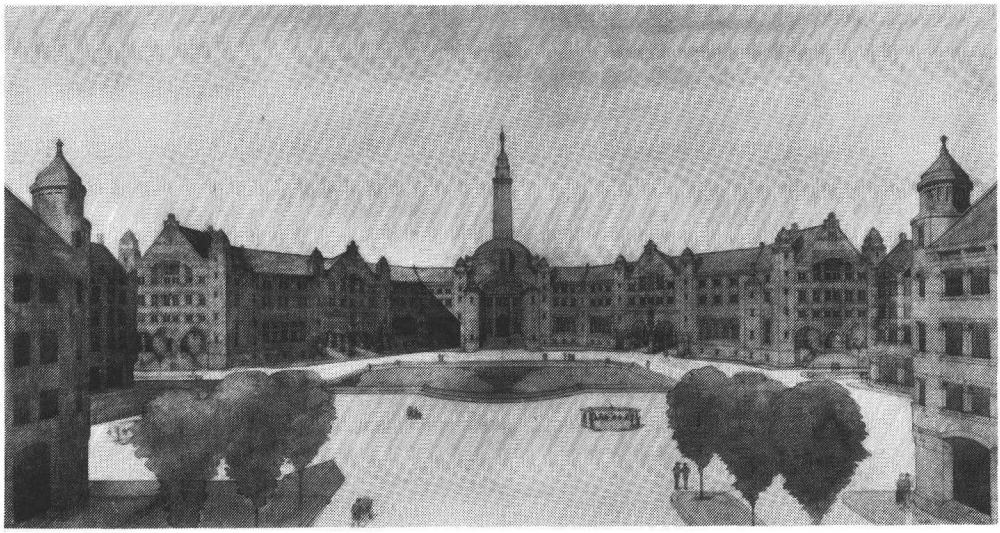
Berlage's plan voor Den Haag (1909)

De in de (hierboven samengevatte) inleiding ontwikkelde algemene gedachten waren de leidraad bij het ontwerpen van het uitbreidingsplan voor 's-Gravenhage, aldus Berlage.
'Zij voerden tot het beginsel van regelmaat, dat wil zeggen niet van pijnlijk vastgehouden symmetrie, maar van een regelmaat, naar welke de steden der oudheid maar vooral die van het Barok tijdperk zich hebben ontwikkeld. Maar ook is daarbij zoveel mogelijk partij getrokken van alle gesteldheden die juist in een stad als Den Haag in zoo grote verscheidenheid voorkomen'.[26]
Berlage komt nog eens terug op Brinckmann's uitspraak betreffende het 'Huizenmateriaal', en koppelt daaraan het verlangen, niet alleen het stadsplan maar daarmee samenhangende ook de architektuur monumentaler te maken.
'Want wanneer: 'stedenbouw is, met het huizenmateriaal ruimte scheppen', dan is het duidelijk dat met de ondeugdelijkheid van het materiaal ook de ruimte bezwaarlijk zal bevredigen'.[27]
En Berlage vindt dat huizenmateriaal (speciaal in Den Haag) nogal schamel, waarbij de afmetingen der huizen 'zelfs het peuterige nabijkomen'.

Voor wat betreft de konkrete uitwerking van het plan zij nog vermeld, dat Berlage verkeerstechnisch vooral de nadruk legt op 'logische aansluiting' bij het bestaande. Daarbij zijn een aantal (met name diagonale) verkeersdoorbraken onontbeerlijk. Om de gehele stad is een ceintuurbaan

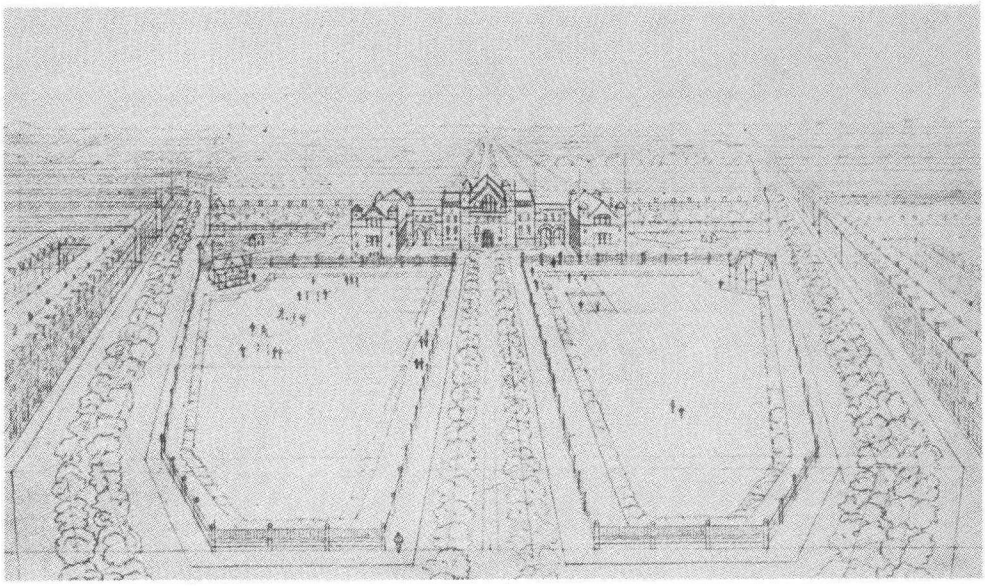


Het uitbreidingsplan voor 's Gravenhage van 1909.
Duidelijk is in de veel strakkere opzet dan het 1e plan zuid voor Amsterdam de invloed van de stedebouw-theoreticus Brinckmann merkbaar; Berlage noemt hem zelf in de toelichting ook regelmatig. Symmetrie is op veel plaatsen gehanteerd als principe; de diagonaal straat is een nieuw patroon, voortkomend uit de wens het drukker wordende stadverkeer vloeiender af te wikkelen.

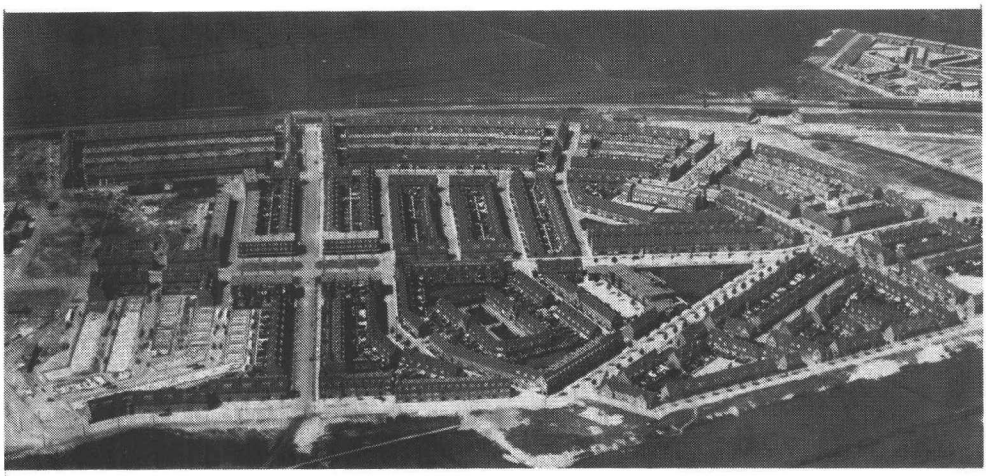


De (gekleurde) schets van het 'Volksplein'. Merk op de strenge symmetrie, de poorten en de nogal internationale bouwstijl.

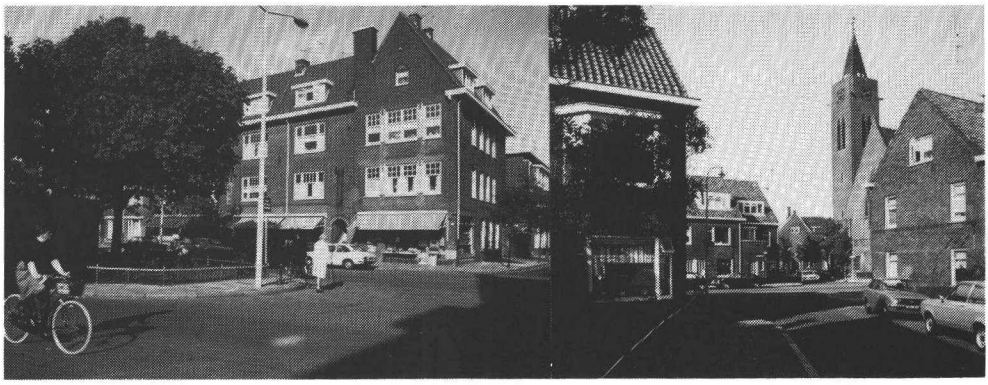
gedacht. Verder wordt elk monumentaal gebouw, elke stichting, instelling of van huizenbouw afwijkende bebouwing (school, zwembad etcetera) benut om er een plein of pleintje bij te maken.
Een essentieel onderdeel van het plan is het zogenaamde 'Volksplein' bij de Hoefkade. 'Ik heb mij voorgesteld, dat juist daar, temidden van de eigenlijke volksbuurt, een groot plein van belang zou kunnen zijn, waarvan het midden zou kunnen ingenomen worden door een volksgebouw, met aangrenzende gebouwen voor vakverenigingen, leeszalen, coöperatieve winkels enzovoorts.'[28] Ook een 'Museumplein' is voor het geestesoog opgetrokken: . . . 'Het moet een waar genot zijn kunstwerken in zulk een prachtige omgeving te genieten, terwijl de stichting van een museum daar ter plaatse voor een bouwmeester tot de meest verheffende opgave moet worden gerekend.'[29] (N.B. Later heeft Berlage zelf het Museum gebouwd, maar wél op een andere plaats!).
'Er is nu getracht met deze gegevens een zoveel mogelijk regelmatig geheel te onderwerpen (. . .) waarbij gestreefd wordt naar geslotenheid van beeld' geeft Berlage zijn ontwerp voor het Gevers Deynootplein mee – en deze uitspraak kan in wezen gelden voor het gehele plan.
'Is het plan te idealistisch van opzet' vraagt Berlage zich nog af, op de laatste pagina van zijn toelichting. 'Ik geloof van niet, omdat door mij de grens van het uitvoerbare wel degelijk altijd in het oog is gehouden . . .' Berlage heeft het uitvoerbare toch overschat. Bij de voordracht aan de Raad door Burgemeester en Wethouders van Den Haag in 1910, werd weliswaar gesteld dat het uitbreidingsplan van Berlage 'tot grondslag worde genomen' van de toekomstige ontwikkeling, maar op een aantal punten gewijzigd.[30] Dit was zeer eufemistisch gesteld – er uit te vervallen kwam een enorme waslijst van pleinen, mooie straten, parken, de 'Stichting voor Internationalisme' (het concentrische plan van De Bazel, door Berlage in overleg overgenomen), verder ook, en dat is ten opzichte van Berlage's precieze opvatting van stedebouw vrij ernstig: 'aanwijzing van het gedetailleerd profiel der wegen'. Relatie bebouwingshoogte en straatbreedte werd daarmee nog opengehouden en bepaalde indelingen van het profiel met bomenrijen, parkstroken en dergelijke, door de ontwerper belangrijk geacht, niet overgenomen. Tenslotte kwam ook Berlage's ontwerp voor het Gevers Deynootplein, iets waaraan hij veel aandacht had besteed, te vervallen. In Bouwkundig Weekblad van 1909[31] had één van de redakteuren zich al afgevraagd of Berlage's plan niet een mate van 'onbekrompenheid' bezat, die het in gevaar zou brengen. Deze onbekrompenheid namelijk leidt er toe 'dat voor velen dit plan een te idealistisch karakter krijgt.'
Dat het verschraalde, uitgevoerde plan, toch nog aardige plekjes vertoont, (zie illustraties) en in grondslag als duidelijk gestruktureerd overkomt, is wel een bewijs voor de kracht van dit uitbreidingsplan.



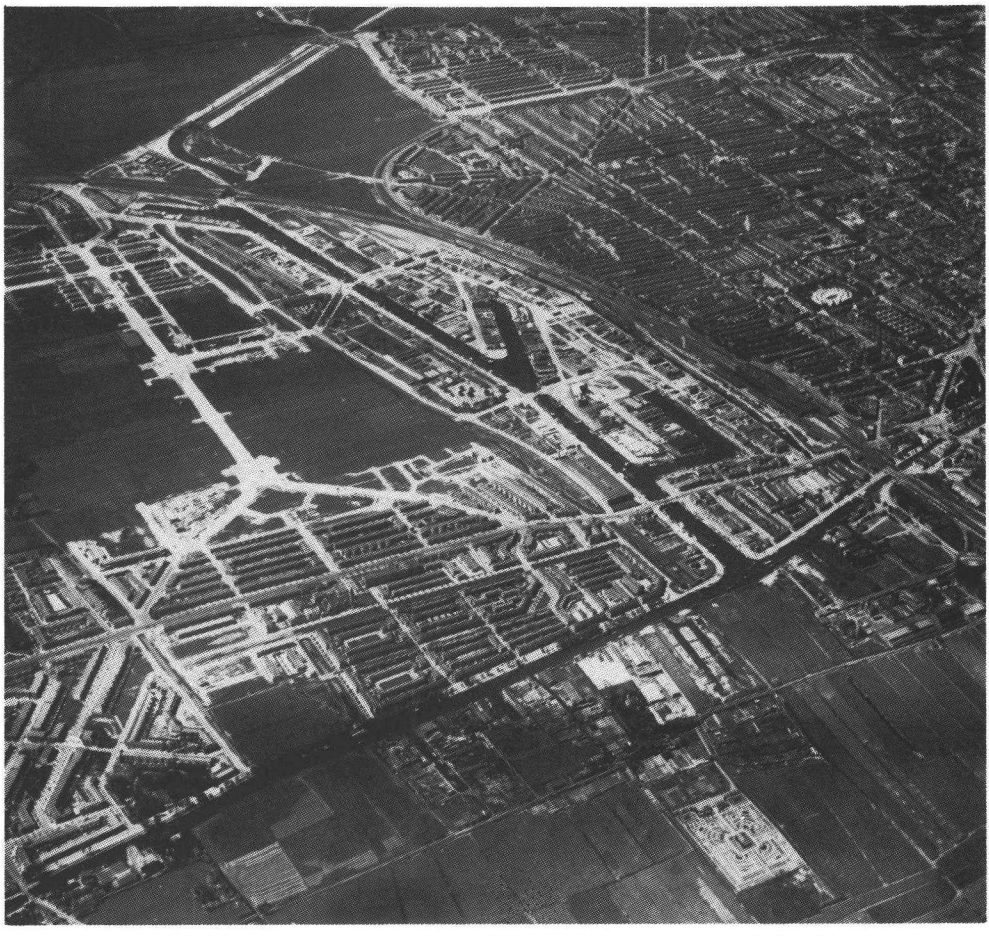
Het plan bevat een aantal monumentale pleinen, meestal symmetrisch van opzet, zoals het 'Volksplein' en het 'Gevers Deynootplein'; het 'Raadhuisplein' zou gedomineerd worden door de toren van het nieuw te bouwen raadhuis.
Dit is een schets van een eenvoudig plein in het zuidelijk gedeelte der stad, later de Gouverneurlaan geworden.



Spoorwijk te 's Gravenhage, onderdeel van Berlage's uitbreidingsplan, gebouwd vanaf 1918.
Opname van 1927.
Merk op de talrijke pleinen en pleintjes en ver doorgevoerde symmetrie-assen in diverse richtingen.
Traditie getrouw in Den Haag is de bouwhoogte gering: 1 laag met kap tot 3 bouwlagen met platdak.
Rechtsboven het 'dorpje' gebouwd voor het corrigeren van a-sociale gezinnen.



Recente opnames omgeving Spoorwijk/Gouverneurlaan. De Kerktoren als decoratief element in de woonomgeving.



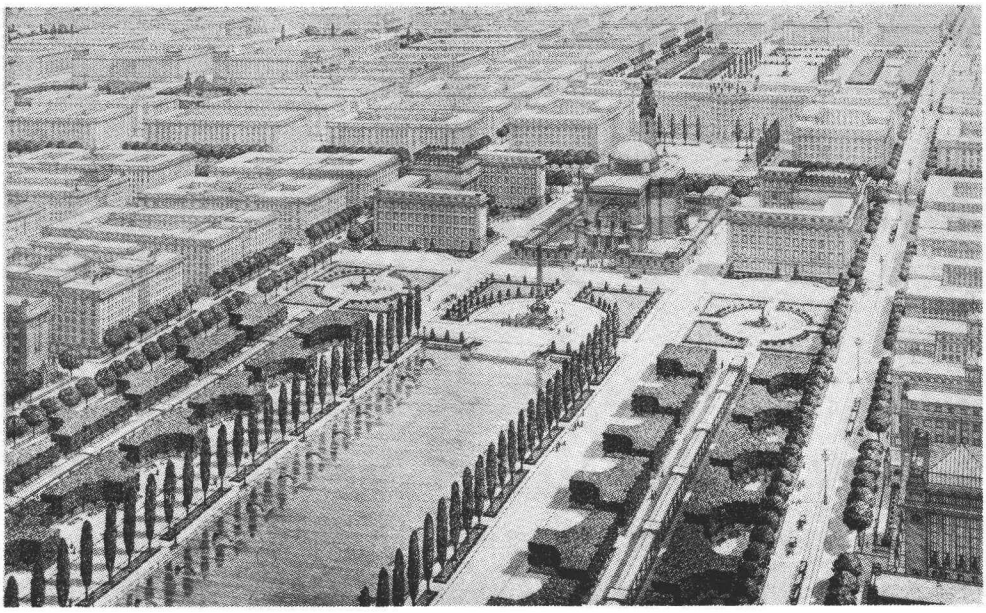
Hier is te zien hoe bij de uitvoering van het zuidelijke deel van het plan de hoofdstraten een nog monumentaler vormgeving hebben gekregen dan in de oorspronkelijke opzet: de Gouverneurlaan in aanbouw. Linksboven is nog een stukje van de zogenaamde Spoorwijk te zien.
Opname uit 1929; een stad uit de lucht is toch altijd een wonderlijk ratjetoe, ondanks alle pogingen er orde in te scheppen.

Buitenlandse stimulans tot monumentalisme: Amerika

Was Berlage reeds in zijn Haagse plan (1908), na anti-Sitte invloeden afkomstig van Brinckmann, overgegaan tot wederom strakker lijnen en meer symmetrische stratenplannen, deze ontwikkeling werd nog versterkt door stedebouwkundige aktiviteiten in het buitenland.
Daar was de City Beautiful Movement, reeds genoemd in hoofdstuk IV, waarmee hier kennis gemaakt werd via tijdschriften, het grote boek van de C.C.C. voor Chicago van de hand van Burnham, en niet in de laatste plaats de reis van Berlage naar de Verenigde Staten. Het Amerikaanse 'mooimaken' van steden gebeurde in die tijd, volgens de ideeën van de beweging, geheel in klassicistische geest. Strakke en monumentale lijnen, lange boulevards, grote witte gebouwen zijn de hoofdkenmerken, naast vaak bijzonder uitgewerkte technische oplossingen, onder andere voor verkeer. Het meest overdonderend in deze opvatting is inderdaad het uitbreidings- en verbeteringsplan voor Chigaco van Burnham, onder andere tentoongesteld in Berlijn. Het produkt is wel erg rigide en fantasieloos klassiek. Toch maakte het indruk, dit soort werk, ook in Europa. Berlage bracht herinneringen van intens beleefde indrukken mee terug naar Holland, na het zien van de grootste eerste aanzetten, zoals in Chigago, de 'meest Amerikaanse stad', de 'grandiose boulevard langs het meer'.
'Er is bezwaarlijk een land aan te wijzen, dat zoveel doet om te trachten de stad aan die vele samengestelde eisen van de tegenwoordige tijd te laten voldoen, als Amerika. En de schoonheidsfactor wordt daarbij niet alleen niet verwaarloosd, maar integendeel juist op den voorgrond geschoven.'[32]
Men leest dit in Berlage's 'Amerikaanse Reisherinneringen', gepubliceerd in 1913 na een reis van 2 maanden voornamelijk aan de Oostkust. Hier in besteedt Berlage vrij veel aandacht aan de stedebouw en dusdanig, dat hij steeds weer pleit voor grote rechtlijnigheid en monumentalisme.
'Vrijwel algemeen wordt erkend, dat bij rechthoekig stratenplan alle schoonheid is buitengesloten. Het overigens zoo interessante boekje van Camillo Sitte, Der Städtebau, spreekt niet alleen diezelfde mening uit, maar heeft bovendien het eenzijdige, van het onregelmatige, het bewust toevallige te veel naar voren te schuiven (. . .) Het rechthoekige stratenplan kan, en dit te betoogen is tenslotte de bedoeling dezer beschouwing, ook schoonheden hebben . . .[33] . . . toch heeft het Amerikaanse stadsplan bij een goede afwisseling met pleinen die zekere, zij het dan ook eentonige strengheid, die ongetwijfeld gunstig afsteekt bij het bewust zogenaamd schilderachtige, onregelmatig gedoe der stadsplannen van den laatsten tijd. (. . .) (in New York, Manhattan). . . Daardoor treffen dan ook de licht- en schaduweffecten, die sommige zeer nauwe straten tot ware hellegangen maken, tot spleten tusschen rotswanden met dezelfde prachtige geheimzinnige donkerten, bijzonder (. . .) zoodat het geweldige stadsbeeld inderdaad van een barbaarsche schoonheid, en dus zeker in dien zin schilderachtig is.'[34] Zelfs de stad New York wordt in het steeds weer hoogste doel: 'schoonheid' betrokken, en wel als voornaamste onderdeel van het betoog, alle 10.000 andere New Yorkse kwaliteiten ten spijt. Berlage blijft, ook in Amerika, een estheticus, en steeds zoekend naar de stijl die het meest beantwoordt aan zijn verlangens zowel naar heldere orde als naar mystiek, naar alledaagsheid en verhevenheid beide.
Overigens was Berlage ook op bezoek in Boston, waar hij de aanleg van de zogenaamde 'Back Bay', een grote laat- 19e eeuwse wijk met patriciërshuizen op een rechthoekig stratenplan, teruggaande op een plan van Frederick Law Olmsted[35], bewonderde, en vooral de centrale 'as' daarin, de bekende Commonwealth Avenue, 60 meter breed met een plantsoen in het midden. Het is zeer waarschijnlijk dat Berlage zijn brede straten in het 2e plan Amsterdam-Zuid hierop geïnspireerd heeft (ze zijn namelijk even breed, en van hetzelfde profiel).

Otto Wagner

Ook in Wenen raakte iemand 'begeistert' door stedelijke monumentale strakheid, wellicht omdat de auteur van 'Die Groszstadt'[36] altijd al met dit soort klassicistische ideeën rondliep: *Otto Wagner*, in 1910 al zeer bekend door zijn vaderschap van de 'Wiener Sezession' en zijn eigen grote werken als het Majolicahaus, het postkantoor en de stations van de ondergrondse, alles in Wenen.[37]
Zijn zeer strenge uitbreidingsplan voor Wenen, gepubliceerd in 1911, gebaseerd op een dogmatische blokbouw (vergelijkbaar met het Chicagoplan) van 23 meter hoge woongebouwen, spant de kroon van de klassicistische stedebouw opvatting. Het Parijs van Haussmann, ook altijd een voorbeeld voor Berlage, is er bij vergeleken zeer speels. Wagner gaf zijn toelichting een paar markante opmerkingen mee: 'Ebensowenig berechtigt und ebenso künstlerisch verwerflich sind *absichtliche*, unmotivierte Strassenkrümmungen, unregelmässige Strassen- und Platzlösungen etcetera – um angeblich malerische Strassenbilder zu erzielen. Jede Groszstadt wird mehr oder



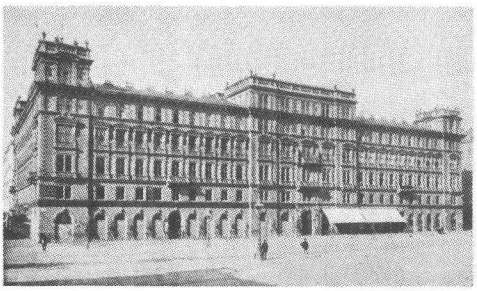
De meedogenloze hardheid van dit uitbreidingsplan voor Wenen van Otto Wagner heeft door zijn overtuigende presentatie en onbezoedelde logica Berlage toch nog wel beïnvloed in de richting van dit plan zelf: meer strakheid en monumentalisme.
(Uit 'Der Gross stadt, eine Studie Über Diese').

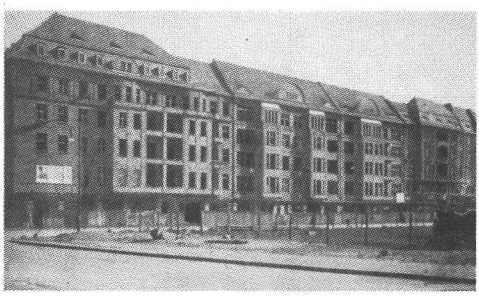
weniger Solche gekrümmte Strassen und Unregelmässigkeiten haben müssen; Sie seien aber nur dann Künstlerisch begrüsst, wenn Sie aus dem Strassen- oder Verkehrsorganismus entstanden oder durch Terrainverhältnische etcetera bedingt sind.'[38] Er moet getracht worden, aldus Wagner, de onontkoombare uniformiteit om te zetten in monumentaliteit: 'Die Kunst unserer Zeit hat durch breite Strassen diese Uniformität zur Monumentalität erhoben und weiss dieses Motiv durch glückliche Unterbrachungen künstlerisch voll zu verwerten.'[39] Net zoals Berlage wil dus Wagner de onontkoombare uniformiteit van de massaproduktie en de moderne technische tijd niet verdoezelen, maar artistiek benutten, door gepaste tegenaccenten. Wagner heeft een grenzeloos vertrouwen in de betekenis van de grote stad; hij meent dat veel meer mensen in de metropool 'willen wonen dan in de kleine stad of op het land'. Een 'grootschalige' zienswijze illustreert dit: 'Der Hinweis auf Tradition, Gemüt, malerische Erscheinung etcetera als Grundlage von Wohnungen moderner Menschen ist unserem heutigen Empfinden nach einfach abgeschmackt. Die Anzahl der Groszstadtbewohner, welche vorziehen, in der Menge als 'Nummer' zu verschwinden, ist bedeutend grösser als die Anzahl jener, welche täglich einen 'guten Morgen' oder 'Wie haben Sie geschlafen' von ihren sie bekrittelnden Nachbarn im Einzelwohnhause hören will'[40]

Walter Curt Behrendt

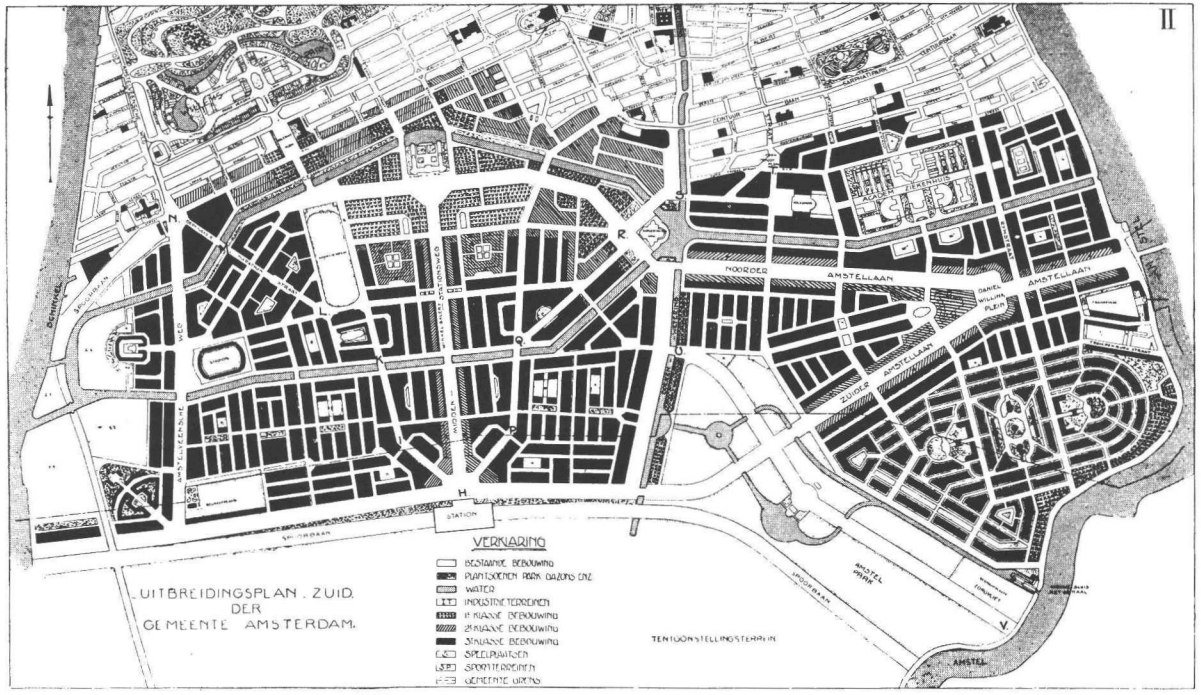
Naast deze aristokratische invloed van Otto Wagner, is het vooral de praktische esthetiek, op een konkreet detailprobleem toegespitst, van *Walter Curt Behrendt* geweest die de uiteindelijke oplossing van Berlage's stedebouw heeft medebepaald. Deze Duitse architect-historicus heeft uitgewerkt wat Wagner aanduidde, toen hij schreef dat 'herhaling' en 'uniformiteit' zou worden tot 'monumentaliteit' in de stedebouw. Deze uitwerking is het boekje 'Die Einheitliche Blockfront als Raumelement im Stadtbau (1911)'[41], een bijzonder duidelijk en ondubbelzinnig werk dat ook in de toelichtingen op stedebouwplannen in Nederland herhaaldelijk wordt vermeld. In de inleiding heet het dan ook: 'Die vorliegende Arbeit soll der Praxis der Stadtbaukunst dienen'. Behrendts betoog komt erop neer, dat stadsblokken niet langer, in deze industriële tijd van massawoningbouw, beschouwd en gebouwd moeten worden als een aaneenrijging van individuele huis-

jes, maar in hun geheel ontworpen behoren te worden, als een groot gebouw, in één architektonische opvatting. In illustraties laat hij verschillende middelen zien, in wezen tradionele en bekende middelen om grote gebouwen esthetisch te struktureren, om deze woongebouwen tot een fraai geheel te maken. (zie illustratie). Zijn doel is, niet het huis een individueel karakter te geven, maar de straten, zoals dat past bij onze steden, waar tenslotte ook maar weinig mensen in privé huizen wonen, de meesten wonen in huurkazernes. 'Der moderne Städtebau erstrebt also die Individualisierung der Strassenbilder, nicht die des einzelne Hauses. Innerhalb des nunmehr prägnanter und schärfer Charakterisierten Individuums 'Strasse' würde eine üppige Mannigfaltigkeit der Einzelarchitektur nur verwirren . . .'[42] In de inleiding staat het nog wat duidelijker: 'An die Stelle eines Schrankenlosen Idividualismus, wie er sich heute im Fassadengewirr unserer Wohnquartiere noch kund gibt, muss ein eintheitliches System treten, das nicht weniger als die Geländeaufteilung und die Grundplanzeichnung von *künstlerischer* Gesinnung getragen ist. Nicht das Einzelhaus, sondern die Gruppe von Einzelhäusern, die Blockwand muss im Strassenbild zu einer Architektonischen Einheit ausgebildet werden . . .'[43]
Behrendt staaft de esthetische kracht van zijn voorstel ook aan historische voorbeelden, zoals de Rue de Rivoli in Parijs en Regenstreet in Londen. Brede straten kunnen mooi zijn, wanneer de gevelwanden op dergelijke wijze behandeld worden; niet, wanneer elk huis een eigen geveltje heeft, 'wenn alle neun Meter (een gangbare Berlijnse gevelbreedte – Behrendt woonde in Berlijn) ein 'Neues Thema' einsetzt'[44], waarbij aan de muziek gerefereerd wordt. Na een aantal eigentijdse voorbeelden komt Behrendt dan tot een konkluderende uitspraak (overigens, in wezen, op zuiver persoonlijke esthetische gronden, alle voorbeelden ten spijt; het blijft, zoals bij al dit werk en ook, of vooral bij Berlage, 'a matter of taste'):
'Nicht das Einzelhaus, sondern die Rhytmische Reihung der Häuser innerhalb eines Blocks, die architektonisch *einheitliche Blockfront* bildet das Raumelement für die Stadtbaukunst der Gegewart'.[45]
Hier liggen, aldus Behrendt, grote kansen voor gróte projektontwikkelaars en architekten van naam; er hoeft op de ontwerper, nu het tóch om zoveel woningen tegelijk gaat, niet meer beknibbeld te worden. Ook zou er een 'Baubank' moeten komen waarbij de totstandkoming van grote woongebouwen van gemeentewege begeleid kan worden. Dan moeten wèl architekten genomen worden met een sterk ontwikkeld maatschappelijk en nationaal-kultureel gevoel. Als dat allemaal gebeurt, 'wenn es gelingt – wird die moderne Groszstadtstrasse wieder etwas wie ein Gesicht bekommen, wird der Städtebau als Ganzes wieder als Raumkunst gelten dürfen[46] (. . .) und dann erst wird von einer wahrhaft lebendigen Stadtbaukunst zu reden sein, wenn der Gedanke der subjektiven Unterordnung zugunsten eines höheren Ganzen nicht mehr allein eine Forderung des analysierenden Intellektes sein wird, sondern mit der suggestiven Wirkungs-





Een ander invloed van een meer monumentaal opgevatte stedebouw kwam van Walter Curt Behrendt, die in zijn scherp geschreven boekje 'Die einheitliche Blockfront' pleitte voor de behandeling van een blok huizen als één geheel, als één gebouw, en niet meer als aaneengeregen panden, zoals dat vroeger was.
De grootschalige produktie-wijze mag en moet zelfs af te lezen zijn aan het bouwblok; dit zal ook de afleesbaarheid van een grote stadswijk ten goede komen, aldus Behrendt.



Berlage's 2e plan-zuid voor Amsterdam, ingediend 1915. Wat een verschil met het vorige plan.
Onmiskenbaar zijn hier de invloeden van Brinckmann en van de reis die Berlage naar Amerika maakte: een veel sterker rechtlijnigheid, monumentalisme en symmetrie zijn het gevolg.
De 50 tot 60 meter brede hoofdstraten met plantsoenen hebben geheel hetzelfde profiel als de Commonwealth Avenue in Boston, waarvoor Berlage inderdaad grote bewondering had.
Merk overigens op het grote aantal pleinen, pleintjes en hoven, en dat het merendeel van de smallere woonstraten (waaraan overigens de goedkoopste woningen zijn gesitueerd) in de richting noord-zuid lopen, in verband met zontoetreding.
Het station waarop drie hoofdstraten uitkomen is er tot nu toe niet gekomen; een station aan de nieuwe 'Schipholllijn' gaat Berlage's plan eindelijk voltooien, al is de verkaveling ter plaatse inmiddels heel anders geworden.

kraft einer echten, lebendig gefühlten Tradition gleicherweise Wohnviertel wie Arbeitsstadt gestaltet'.[47]
Dit werk van Behrendt nog weer eens overziende, lijkt de latere stedebouw van Berlage, die van het 2e plan Zuid en plannen daarna voor andere Nederlandse steden, vrijwel exact geënt daarop. Men zal bemerken, wanneer zo dadelijk de konkluderende visies van Berlage behandeld worden, dat vele uitspraken letterlijk zijn overgenomen, en dit niet alleen door Berlage! Het verhaal van Behrendt wordt bovendien versterkt door de eigen, Hollandse stedebouwtraditie, waarvan Rasmussen zegt (n.l. over de stadsuitbreiding van 1612 van Amsterdam):
'But in this new city great architectonic unity was created by the rows of wealthy burgher houses along the canals. The tree-lined canals and the *unified blockfronts* of solid, unpretentious houses reflected the diligence and energy of this Dutch community and the commercial genius of its people'.[48]

Naar een esthetische synthese

Berlage blijft zoeken naar een 'formule', om de talloze ideeën en opvattingen waarmee hij in aanraking is gekomen of zelf heeft ontwikkeld, samen te smelten tot een, gegeven de omstandigheden, ideaal geheel. Een 'schoon' geheel uiteraard.
In zowel een aantal lezingen in 1914 voor 'Praktische studie' te Delft[49] als in de toelichting op het 2e plan Zuid (1915)[50], als ook in dit plan zelf, schijnt Berlage dit te benaderen. Berlage is in die tijd tegen de 60 jaar, inderdaad een leeftijd waarop uitkristallisatie en rijping verwacht kan worden. Dat dit gelukt is op een dergelijke complex probleem als stedebouw, mag toch nog een wonder heten; het vindt zijn verklaring hierin, dat Berlage een 'noemer' heeft, waaronder hij alles rangschikt, de noemer van, het is al zo vaak gebleken, de 'harmonische schoonheid'. Dit *esthetisch* streven, uiteraard te vinden bij vele architekten en in dit geval ook met name bij Berlage's navolgers, is zowel de kracht als de zwakte van dit denken en dit werk; de zwakkere kanten zouden later blijken, zowel in Berlage's werk zelf als in dat van volgelingen (zie hoofdstuk VI).
Terugkomend op de lezingen en de toelichting, worden hier alleen behandeld die ideeën die een duidelijke verandering of verbetering vormen ten opzichte van de eerder geuite denkbeelden, zoals genoemd in een paragraaf hierboven. Allereerst blijkt het ontwerpen van het stratenpatroon, opgebouwd uit reeds voor het Haagse plan tamelijk rechtlijnig geworden straten, met slechts lichte en logisch gelegen knikken, nader uitgewerkt.
Als uitgangspunt worden nu genomen:
- aansluiting bestaande straten
- belangrijke bruggen
- pleinen met stedelijk belangrijke gebouwen, als onder meer stations;

daartussen worden de hoofdstraten getrokken, waarbij als 'Leitmotiv' symmetrie niet geschuwd wordt; integendeel zelfs op enkele plekken monumentaal benut. Monumentale gebouwen en torens, gelegen aan de pleinen, dienen 'tot afsluiting' en 'focus' van de brede hoofdstraten. Voor de smallere woonstraten is een nieuw kriterium binnengedrongen, namelijk de Noord-Zuid richting, ter betere bezonning van de gevels (namelijk zowel vóór als achter gevels van de huizen een gedeelte van de dag).
Mogelijk heeft hierop een bijzonder interessant, en voor het onderwerp historisch 'vroege' publikatie van William Atkinson, 'The Orientation of Buildings or Planning for Sunlight' van 1912[51] invloed gehad. Het wordt door Berlage nergens genoemd, maar dat zegt niets; hij doet in het algemeen nauwelijks aan bronvermelding.
Voor het hoofdstratenbeloop blijkt verder een vloeiend verkeersverloop van belang; door verschillen in profiel wordt herkenbaarheid bevorderd; dit laatste natuurlijk ook door verschillen in architektuur.
Wat betreft deze *architektuur* is de volgende toespitsing interessant, dat deze de rol moet gaan vervullen die Sitte toedacht aan het stratenplan, namelijk 'schilderachtigheid'. Berlage is bij voortduring bezig met de relatie stedebouw-architektuur; hij betoogt herhaaldelijk dat een goed stratenplan bedorven kan worden door slechte architektuur en andersom; dat bijvoorbeeld ook het middeleeuwse stadsplan 'vraagt' om de gotische huizenarchitektuur enzovoort. Welnu, bij zijn eigen stedebouw is hij tot de konklusie gekomen – en dit is een konklusie die men niet direkt terugvoeren kan op andere auteurs – dat de noodzakelijke overzichtelijkheid, ja monumentaliteit van het stratenplan gekomplementeerd dient te worden door een fijn gedetailleerde, 'schilderachtige' architektuur van de stratenwanden. Deze, in de geest van W.C. Behrendt, wel opgevat als gevels van blokken-in-hun-geheel, maar deze gevels dan 'per blok', of eigenlijk 'per straat', schilderachtig uitgewerkt. Want die 'eenheid-per straat' is wel erg belangrijk; voor de voornaamste straten wilde Berlage zelfs zèlf de gevels bepalen, aan beide zijden van de straat, of het plein, symmetrisch opgevat.
Ja, eenheid door het gehele plan is een eerste eis, echter eenheid van een hogere orde, waaronder 'verscheidenheid' in gebonden vrijheid kan leven. Met andere woorden, de schilderachtige details

zijn nodig om de verschillende straten een individueel, herkenbaar 'gezicht' te geven; die details, en daarmee de 'bouwstenen' van het gezicht, blijven, moeten blijven, ondergeschikt aan de hogere eenheid van het gehele stadsdeel. Kort samengevat: monumentaal, 'einheitlich' van hoofdopzet, schilderachtig, verscheiden van details. Of ook weer, zoals reeds architektonisch uitgewerkt voor de Beurs EENHEID IN VERSCHEIDENHEID[52]. Deze duidelijke wens van Berlage, heeft dus nu ook stedebouwkundig vorm gekregen, na een pogen van een tiental jaren: de eenheid wordt gevonden in stratenplan en hoofdschema voor de bebouwing; de verscheidenheid in de architektonische doorwerking.

Op zich misschien weinig opzienbarends of revolutionairs, deze oplossing van Berlage, maar toch voor het eerst in de geschiedenis van de stedebouw dusdanig duidelijk gesteld. Monumentaal van hoofdopzet, schilderachtig van uitwerking; en Berlage herinnert dan natuurlijk aan de grote grachten van Amsterdam, waar, in andere vorm, ditzelfde principe geldt; Burke heeft dit mooi geformuleerd: 'The impression of compactness was given by the long and continuous terraces of houses'. Burke refereert, terecht, ook aan de uniforme en toch afwisselende bouwstijl van de 'Hofjes'.[53]

Met name in de lezingen van 1914 komen nog een aantal deelproblemen uitvoerig aan de orde. Zo benadrukt Berlage de waarde van het goede silhouet van een straatwand of gebouw, met andere woorden de massa-opbouw. Deze moet gevarieerd interessant zijn, de wijze waarop een gebouw tegen de lucht afsteekt. 'Beoordeel een stad bij schemering' stelt Berlage voor, en zie of hij ook dán nog mooi is.

Hier kan ook weer bij vermeld worden, hoezeer Berlage de 'blokbouw' (als Behrendt) benadrukt. Deze is modern, monumentaal, en sluit aan bij de moderne, industriële produktiewijzen van massawoningbouw. Onze 'schoonheidsappreciatie' moet zich daaraan aanpassen; dit wordt later nog weer eens uitgewerkt in Berlage's pleidooi voor 'normalisatie' (1918).[54]

En die moderne bouw is ook demokratisch, zoals de industrie uiteindelijk demokratisch is. In de geest van de Duitse kultuurhistoricus Karl Scheffler (die hij in dit geval wel vermeldt!) zegt Berlage: 'Scheffler sprak er reeds van, dat de komende grootsteedsche architektuur van demokratischen aard zal zijn. Welnu, volkomen in deze lijn gaat de gehele industrieele ontwikkeling, omdat de democratische, dat is de ethische idee aan die evolutie ten grondslag ligt en ons tenslotte een moderne kultuur en daardoor een moderne stad zal brengen'.[55] Hoe Berlage die moderne stad ziet heeft hij in Brussel op een lezing laten vallen, misschien nergens treffender dan daar: 'Grillig tooisel en overtollige ornamenten zijn weinig passend bij den ernstigen geest die het moderne leven kenmerkt. Die geest zal zich uiten, voornamelijk in strenge grootschheid van lijnen, machtige groeperingen der monumentale massa, soberheid van kleuren, doelmatigheid en rechtzinnigheid in het aanwenden der materialen'.[56] Of had Berlage een erg calvinistische bui als reaktie op het joyeuze Brussel, zich verplicht voelend het ernstige Noorden adequaat te vertegenwoordigen? De gebruikelijke plechtstatigheid zou men trouwens Berlagiaans kunnen noemen . . .

Vaststaat dat de vader van de Nederlandse stedebouw in de 20e eeuw, schoonheid als maatstaf voerde. Volg nog eens dit citaat uit de lezingen van 1914: 'En terwille van die (19e eeuwse) uitbreidingsplannen werden alle bestaande dingen met den grond gelijk gemaakt. Hoogten en laagten werden genivelleerd, boschpartijen omgehakt, kasteelen en buitenhuizen gesloopt.

Nu kan ook te dien opzichte alweer dadelijk worden toegegeven dat het niet altijd mogelijk is, dergelijke dingen te sparen, omdat dit eveneens gelijk zou staan met een verbod tot verandering; het gaat echter slechts om de wijze, waarop deze dingen gebeuren. En nu ontbrak het inzicht bij de personen of lichamen, die over deze dingen te oordelen en te beslissen hadden.

Want zodra het *inzicht, dat wil zeggen de kennis betreffende de schoonheid* groeit, zal zij van zelf al meer en meer als een factor worden erkend terwille waarvan het de moeite waard is, een offer te brengen.'[57] Dus schoonheid als kardinale as, als 'moment' in de beslissing bij afwegen van belangen, dat is wat Berlage voorhoudt. De lezingen eindigen met het adagium: 'De wetenschap zal voor het stadsplan het nodige materiaal verschaffen; en de kunst zal dat materiaal moeten samenstellen tot een schoon geheel'.[58] Eigenlijk een andere bewoording voor: 'esthetische synthese'. In het tijdschrift 'De Beweging' van 1914 zijn de 4 lezingen volledig afgedrukt[59], totaal 63 bladzijden: het stedebouwkundig denken van Berlage. Toch zijn er in eerdere publikaties (1891, 1908 voor Den Haag), sommige zaken kernachtiger geformuleerd; in dit hoofdstuk is in elk geval niet geaarzeld de ontwikkeling van de 'theorie' aan de hand van die publikaties te volgen, dat maakt meer duidelijk dan alleen de 'synthese' van 1914. Een enkel charmant citaat tenslotte uit de tekst in 'De Beweging': 'Het bewonderenswaardige vermogen der oude stedebouwkunst bestond daarin, dat het elk nieuw element zonder wanklank in de bestaande situatie wist in te voegen[60] (. . .) Elk gebouw heeft een verplichting ten opzichte van de stad, zoals de enkeling ten opzichte van zijn familie'.[61] (. . .)



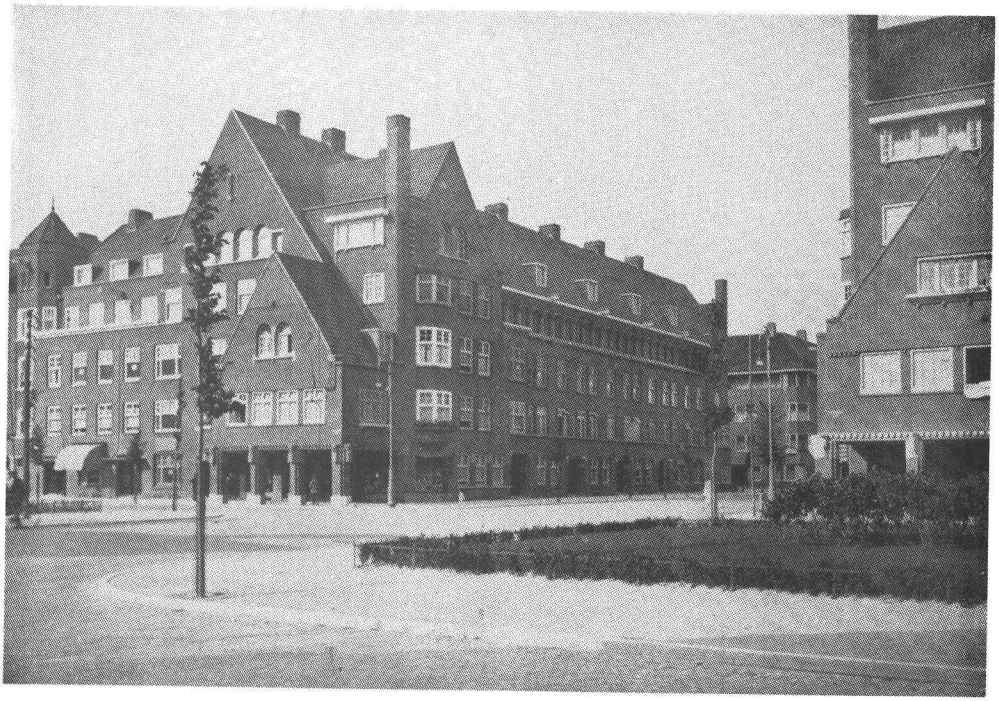
Het oostelijk deel van het Plan-Zuid, voor een niet gering deel exact gebouwd volgens Berlage's rooilijnen.
In het oksel van de Y is een stedebouwkundig accent gerealiseerd, vergelijkbaar in funktie met de kerktorens in de oude steden: de woontoren van J.F. Staal aan het Daniël Willinkplein, uit 1931.
De ruime nieuwe grachten of singels zijn duidelijk waarneembaar.
Opname uit 1960.

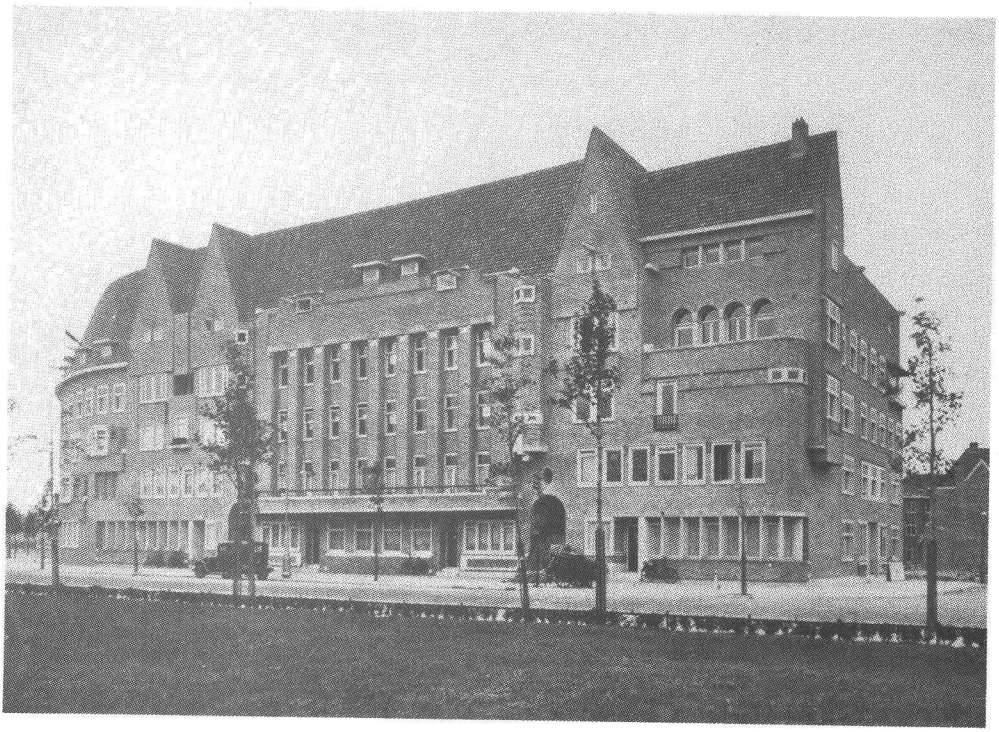


Het Noord-Westelijk deel van het Plan-Zuid, volgens Amsterdamse traditie een soort eiland. De grote open ruimtes hierin zijn het Olympia-plein en het Minervaplein; verder zijn hier goed te zien de landelijke aanleg van dure villa's langs de singels, en weer een stedebouwkundig accent in de vorm van een torengebouw.
Opname uit 1947.



Representatieve opnames van Plan-Zuid uit 'Bouwbedrijf' 1929, kort na de bouw. —
Een groot blok als één, geleed geheel opgevat (architekt Rutgers), de eerdere genoemde villa's (aan de Apollolaan) en een stukje gevelwand van de stadionweg, waar verschillende architekten, in samenwerking, huizen hebben ontworpen op de traditionele panden-wijze, met eigen, onderscheiden gevels. Tenslotte een 'einheitlich' opgevat woningblok van architekt Boterenbrood aan de Apollolaan.



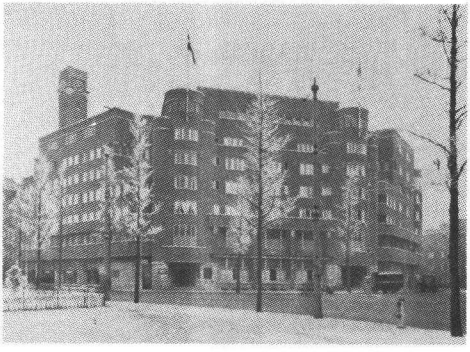






Vier opnames kort na de bouw en twee recente in Amsterdam-Zuid. De modern opgevatte gedeeltes (oude opnames, rond Amsteldijk en Churchilllaan) zijn toch wel wonderlijke steenmassa's, met een nogal vervreemdend effekt, zo zonder bomen. De bebouwing met kappen geeft een vertrouwder straatbeeld.

De wonderschone detaillering en afwerking in Plan-Zuid komt goed uit op deze foto uit 1923 van woningblokken van De Klerk. De invloed van de schoonheidscommissies strekte zich uit tot op elk niveau van de gebouwde omgeving: ook lantaarnpalen, brughekken, electriciteitshuisjes en dergelijke alsmede de bestrating werden vormgegeven onder hun supervisie.



Een typisch 'einheitlich' blok is 'Het Nieuwe Huis' uit 1928 (Roelof Hartplein, architekt B. van den Nieuwen Amstel), een woongebouw voor ongehuwden.
Opname uit 1929.



Torens, poorten, galerijen: elementen die steeds weer terugkeren in Berlage's stedebouw en in die van de jaren 1900–1930 in het algemeen.
Hier Berlage's (uitgevoerd) ontwerp voor het Mercatorplein te Amsterdam, een tekening van Walenkamp uit 1925.

Bij de bredere hoofdstraten, niet alleen in Plan-Zuid, maar ook in West, leidt de rechte rooilijn gepaard aan de 'einheitlich' opgevatte woningblokken tot een kil monumentalisme dat niet altijd even aantrekkelijk aandoet – dit is de Hoofdweg in West, architektuur van Rutgers en Kramer, een opname van 1926.

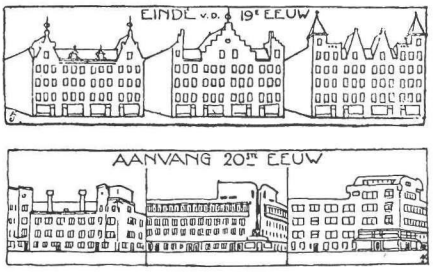


Echter, de kleuren van metsel- en houtwerk, de bomen en groenstrookjes doen een hoop goed.
De merkwaardige verticale accenten rechts hebben overigens de volgende oorsprong: aanvankelijk zouden de blokken vijf lagen hoog worden, en aldus werden de hoeken reeds gebouwd. De bouwer weigerde echter later (om exploitatieve redenen) de 5e verdieping te bouwen. De schoonheidscommissie heeft toen bedongen dat deze namaak-schoorstenen gebouwd werden, om althans de oorspronkelijk bedoelde bouwhoogte te suggereren. Een staaltje van wonderlijk esthetisch dictatorschap (uit Bouwbedrijf 1926 pagina 10).

Wanneer er veranderingen in steden moeten gebeuren, dan heeft men toch wel geleerd eenigszins voorzichtig te zijn met de wijze waarop deze moeten worden behandeld, begrijpende dat men met iets *kostbaars*, tenslotte met iets *teers* te doen heeft.[62] (. . .)
Er is in de stad regelmaat nodig, zeker, maar ook afwisseling (Laugier); een Franse mening is hier op zijn plaats: 'tout genre est bon, hors le genre ennuyeus'.[63]
Dit laatste heeft Berlage zelf niet ter harte genomen, want in zijn denken bestaan maar weinig 'bons genres' – doch hij accepteert voor de stad ook de 'genres' van anderen, binnen het kader van de hoofdlijnen, zoals boven is gezien.
Voor wat betreft de stedebouw eindigt hier Berlage's ontwikkeling, in grote trekken – de periode erna vertoont geen nieuwe denkbeelden, slechts invullingen van het hier ontwikkelde beeld.
Enkele korte, praktische citaten uit de toelichting op het uitbreidingsplan Amsterdam-Zuid van 1915 mogen 'Berlage' hier afsluiten; citaten die de intenties van de ontwerper zo duidelijk 'materialiseren': 'wegen, op 60 Meter breedte gebracht, om daardoor in de gelegenheid te zijn, ze alle verkeer, zooals de moderne tijd dat eischt, te doen opnemen en ze bovendien tot een aangenamen wandelweg te maken (Parkweg). (. . .) Het is dus een eisch van een goede stadsbouwkunst, een station als een belangrijk architectonisch middelpunt te beschouwen (. . .) werd de bebouwing in drie klassen verdeeld, namelijk 1, ééngezinshuizen (17 hectare), 2. tweegezinshuizen (26 hectare) en 3. volksklassehuizen (150 hectare). (. . .) in bijzondere gevallen de verschillende bebouwingsklassen in elkander zullen moeten grijpen. (. . .)
. . . Nu in dezen tijd de tuinstadbeweging snel voorwaarts gaat, en in het uitbreidingsplan zuid een dergelijke wijk niet mocht ontbreken (opgenomen naar ontwerp van Repko). (. . .) . . . noodzakelijk, dat in dit nieuwe stadsgedeelte zoo ruim mogelijk zou worden gebruik gemaakt van voortuinen, stoepen en al dergelijke voorsprongen van de eigenlijke rooilijn. Deze geven, bij een goede toepassing, het voor een gunstigen aanblik der straat zoo noodzakelijke, bewegelijke huizenfront (. . .) . . . er zal samenwerking moeten zijn tusschen de verschillende aanvragers, opdat de straat in haar geheel, het plein of het stadsgedeelte de gewenschte eenheid verkrijge (. . .) . . . en dat groote bouwmaatschappijen moeten worden gesticht om de bebouwing ter hand te nemen. Dat kan, behalve praktisch, ook aesthetisch niet anders dan een voordeel genoemd worden (. . .) . . . zijn ook galerijen geteekend, een prachtig architektonisch gegeven, hetgeen op een straat dadelijk een monumentalen stempel drukt. (. . .) Het behoeft geen nadere uiteenzetting, dat de toepassing van dit plan een belangrijke uitbreiding van overheidsbemoeiing en overheidszorg ten gevolge zal hebben. . .'[64]

Het woningtekort als stimulans tot groots opgevatte stedebouw

'Aux grands maux les grands remèdes' . . . is het begincitaat boven het betoog van Berlage van 1918, 'Normalisatie', om de gedeeltelijk industriële produktie en standaardisatie van woningbouw (aesthetisch) te verdedigen.[65] Berlage voelt dat er een kans ligt voor de stedebouw, voor de architekten, bij zo een grote woningnood en zoveel potentieel overheidsgeld ter subsidiëring . . . Want hoewel Nederland neutraal was gebleven bij de 1e wereldoorlog, had de economie enorm geleden en was bijvoorbeeld de produktie van nieuwe woningen aan het eind van de oorlog vrijwel tot nul gedaald. De prijzen voor bouwmaterialen waren in de periode '14–'18 drie- tot vijfmaal gestegen.[66] De reeds aanwezige woningtekorten vóór de oorlog waren dus nu nog eens aanzienlijk vergroot, terwijl de groei van de bevolking gewoon aanhield. De na de vrede van 1918 oplevende economie stelde de regering in staat zich nog sterker dan voorheen te mengen in de zaak van de volkshuisvesting en via rijkssubsidies de gemeentebesturen een ruimere invloed te doen uitoefenen. '. . . de enige oplossing was het bouwen van onrendabele woningen, waarvan de exploitatiekosten dan aangevuld zouden moeten worden door de overheid. Deze zware belasting van het overheidsgeld beschouwde men als een kleiner kwaad dan woningtekorten, die uiteindelijk tot ernstige sociale problemen zouden leiden' leest men in een samenvattend relaas van de Inspecteur van de Volksgezondheid in 1935.[67]
De intentie werd uitgewerkt in de vorm van meer (goedkope) leningen aan woningcorporaties, en nu ook subsidies aan particuliere bouwers tot 25% van de bouwkosten (toen maximaal f 2.000,–). Vooral deze laatste maatregel gaf een geweldige impuls aan de bijdrage van het particuliere bouwen aan de totale woningproduktie; deze totale produktie steeg in de jaren 1918–1926 jaarlijks met een 10%, van ± 20.000 woningen in 1918 tot 50.698 woningen in 1926.[68]
De krachtige, grootschalige aanpak van de overheid werd, niet verwonderlijk, bijzonder gewaardeerd door de architekten. Zij kregen nu een kans om ideeën te materialiseren die al in theorie voorbereid waren, althans door een aantal 'leiders' zoals Berlage, Versteeg, Weissmann,



Architekt Kropholler heeft met een caricatuur de overgang getypeerd van de laat 19e eeuwse bouwblokken van schijnbaar zelfstandige, aaneengeregen huizen naar de „einheitliche", grootschaliger blokken van de twintiger jaren. Uit het Bouwbedrijf, 1929.

Gratama, en het sloot precies aan bij de ideeën van de in Nederland bewonderde W.C. Behrendt! Bij Berlage kreeg de ontwikkeling meteen weer een sociaal-esthetische wending, zoals blijkt uit het eerder aangehaalde pleidooi op het congres over 'Normalisatie', waar hij de serieproduktie, noodzakelijk geacht voor het 'inhalen' van het woningtekort, verdedigt: 'Nu blijkt uit de geschiedenis van den bouw der stad, dat, wanneer de gemeenschap snel groeide, zij op groote schaal woningen bouwde, volgens een regelmatig plan, en, behoudens uitzonderingen, die er natuurlijk altijd zijn, van éénzelfde, of althans van eenige dezelfde typen; en de sociale betekenis hier van was, dat natuurlijk dezelfde woningen ook een volkomen sociale gelijkheid hunner bewoners veronderstelde.'[69] Berlage verzucht dan dat dit idee thans in Nederland wel niet meer gewaardeerd zal worden: 'Of hecht de arbeider tenslotte toch aan de individueele woning? Het is waar, de Hollander is een onverbeterlijk individualist, en de Hollandsche arbeider maakt daarop waarschijnlijk geen uitzondering' (het gaat over arbeiderswoningen).[70]
Op het congres bleek inderdaad de vrees (bij veel architekten) voor het ontstaan van monotonie bij vérdoorgevoerde normalisering van plattegronden en bouwelementen; vandaar Berlage's pleidooi, die met deze vereenvoudiging juist een kans zag zijn monumentale stedebouw-ideeën, waarbij de accenten liggen op massa en groepering en afwerking in de zin van 'individualizering van het bouwblok', weer eens te versterken, daarmee dus de 'geestdoodende' normalisatie positief uitleggend. De talrijke illustraties in het boekje laten dan ook voorbeelden uit het verleden zien van vergelijkbare, regelmatige stadsbouw, die met prijzende woorden zijn ondertiteld.

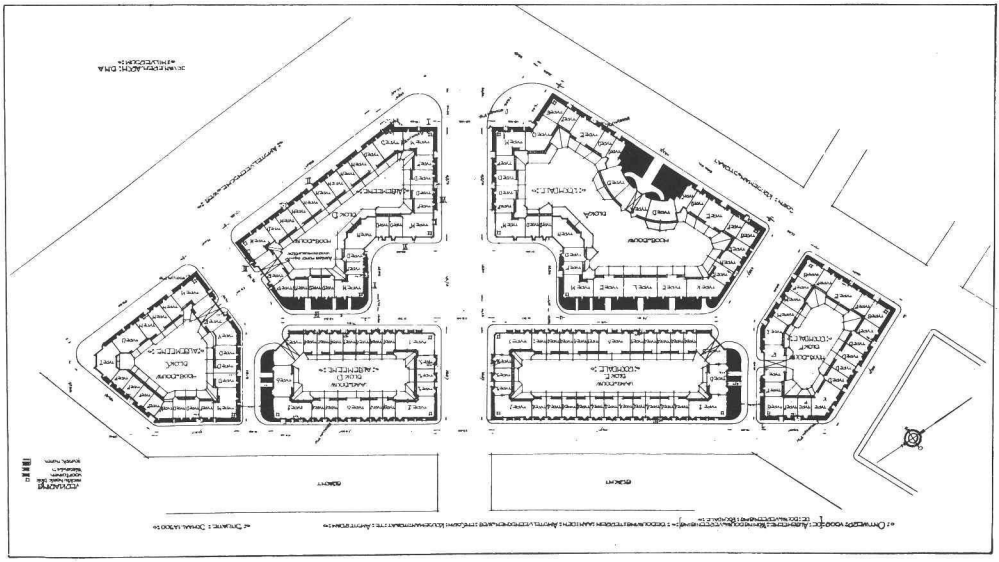
De samenvatting van Kromhout

De architekt Kromhout (ontwerper van onder andere het 'American Hotel', ook van een aantal uitbreidingsplannen) heeft in een bijzonder opmerkelijke bijdrage in het boekje, 'Arbeiderswoningen' van 1921, getiteld 'Stads- en dorpsuitbreidingen'[71] de ontwikkeling van het stedebouwkundig denken en met name die van de periode na de 1e wereldoorlog in krachtige zinnen gekarakteriseerd. De ideeën van Kromhout zijn weliswaar samen te vatten, doch zijn eigen taal is zó fel en meedogenloos bijna, dat het de moeite waard is een aantal passages te laten volgen. Dat deze bijdrage geplaatst werd in een belangrijk boekje over arbeiderswoningen, waaraan ook Berlage, Keppler en Wils hun medewerking verleenden, bewijst wel dat de portée van Kromhouts analyse, hoe persoonlijk ook geformuleerd, van algemeen-aanvaarde strekking is. Kromhout begint met het bejubelen van de oude schoonheid, en stuit dan op de afschuwelijkheid van de nieuwe groot-schalige aanpak.
'De mooie, voltooide buiten-aspecten van de groote zoowel als van de kleinere gemeenten werden door de uitbreidingen doorgaans ruw geschonden (. . .) Wat een jammer overal van ongebreidelde doorbraken! (. . .) . . . als gapende monsters zag men de prismatische blokken der dubbele buurten, dreigend en schoonheid verslindend, de weide ingaan (. . .) Straten zonder einde, die geen neiging tot eenige zwenking vertoonden, planlooze combinaties op de toenmalige stadsbureau's uitgebroed, zonder eenig begrip van stedebouwkundige compositie.'
In een aantal zinnen voorspelt Kromhout de 'Randstad', door te wijzen op het aaneengroeien van de verschillende steden in het westen des lands. 'Zoo nadert den Haag reeds het dorpje Rijswijk, de weilanden verdwijnen, links en rechts ontstaan geweldige woning-complexen (. . .)
De groote stad van onzen tijd bestaat daardoor uit eene serie van zeer uiteenlopende stadsbeelden, het groote- en kleine stadsbeeld paart zich aan het landelijke dorpsbeeld en daartusschen de wanhoop der prismablokken. Aan den tijd daaruit *door destructie en constructie nieuwe harmonieën te scheppen.* (. . .)
Men zal daartoe meer en meer moeten komen *via de groote concepties tot nieuwe schoonheden.* (. . .)
Er zijn twee machtige factoren aanwezig, om den grooten, nieuwen opbouw mogelijk te maken: 1. de tot bewustheid gekomen architectuur van onze tijd, 2. de wezenlijke noodzakelijkheid van den massabouw.
(. . .) Zooals in het laatst der 16e eeuw tallooze

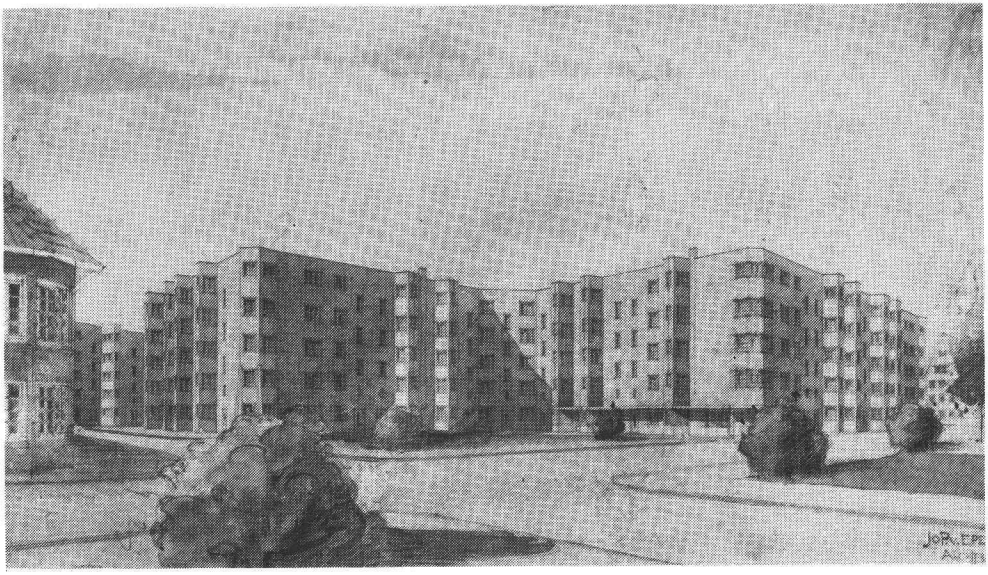
kinderen als met palet en penseel ter wereld kwamen, zag ons land in het laatste der vorige eeuw het zeldzame schouwspel dat de wiegen als gegarneerd waren met passer en driehoek. Stond dan ook de 17e eeuw in het teeken der schilderkunst, de 20ste eeuw zal wel hoofdzakelijk in dat der bouwkunst staan. Het leelijke ziende, dat zoo onmiddellijk achter hen lag, keken de bouwkundige kleuters halsstarrig naar voren en zie, ze schiepen zich een nieuw bouwkunst ideaal! Doorwandelden zij stad en land, *dan begrepen zij de ziel van het vroegere schoon* . . .
De plotselinge stopzetting van het bouwbedrijf bij het uitbreken van den oorlog heeft (. . .) zeer gunstig meegewerkt. (. . .) Het is de massabouw, volgens vast plan en onder goede architectonische leiding, die reeds eerder de karaktertrek van onzen tijd had behooren te zijn, doch nu, als alle groote dingen, eerst na een geweldige lijdensperiode zijn beslag gaat krijgen.
(. . .) De architect, aan wien een groep opgedragen wordt van bijvoorbeeld 500 woningen, moet de vrijheid hebben binnen de algemeene grens, zijne straten, paden en pleinvormige ruimten zoodanig te groepeeren, dat zijne architectonische bedoeling er door tot klaarheid komt. Doch 500 woningen geven nog niet veel gelegenheid tot dergelijke concepties, dat begint eerst zich af te teekenen bij complexen van 1000 tot 3000 of meer woningen, (. . .) zodat stadscomplexen zich vormen van groot-moderne lijn, waarin al of niet detailbeweeglijkheid kan voorkomen afhankelijk van het temperament van den ontwerper.
De vermijding van den verspreiden bouw, de algemeene groepsconceptie heeft reeds aanleiding gegeven dat er bij onze mooie kleine steden en dorpen agglomeraties zijn ontstaan, die, wanneer zij na eenige jaren door vader Tijd's machtig penseel zijn bijgewerkt, zich volkomen zullen aansluiten bij hunne omgeving. (. . .) Bij de groote stad echter moeten afzonderlijke en toch aansluitende groepen ontstaan en wil het getal dier groepen niet van verwarrende invloed worden, dan is aan den massabouw, den groote lijn-bouw niet te ontkomen. (. . .) gelukkig dat in binnen- en buitenland veel voorbeelden zijn van groeperingen met inachtneming van de noodige grootere en kleinere pleinen, parken, plantsoenen, waterpartijen etcetera, al te gader elementen, die er toe leiden moeten voor een stadskwartier, zonder aanzien van bevolkingsklasse, de woonlust er in te brengen en de volkomen woon-bevrediging. En mocht eventueel onder den drang naar bezuiniging, wederom de bedenkelijke neiging opkomen om zoo exploitatief mogelijk den grond te bebouwen ten koste van bovengenoemde elementen, dan bedenke men wel dat het wonen zonder deze bevrediging, dus zonder de poëzie van straat, buurt en kwartier, een grooter gevaar zal blijken voor de harmonieuse ontwikkeling der gemeenschap, dan een wellicht tijdelijk gedéséquilibreerd financiewezen, dat in elk geval eerder herstelbaar zal blijken dan de voorgoed bedorven stadskwartieren.'
Men ziet hier dus dat Kromhout toch wel onderscheid maakt tussen de aanpak van een dorpsuitbreiding en die van een stad: de eerste zal meer 'picturaal' zijn, dat wil zeggen kleinschalig, speels, de tweede meer architekturaal, dat wil zeggen strak en groots van opzet; bij beide geldt de 'groepering' en het vermijden van verspreide bebouwing als belangrijkste stap naar een goed resultaat. Zijn laatste opmerking is van veel belang: men kan beter goede buurten met (staats) verlies bouwen, dan economisch verantwoorde slechte, want economie herstelt zich gemakkelijker dan verpeste steden. Heeft Kromhout daarin geen gelijk gekregen?[73]

De Schoonheidscommissie: een noodzakelijke schakel

Om nu te bewerkstelligen dat het uitbreidingsplan esthetisch gerealiseerd zou worden 'in één geest' ('einheitlich' zoals W.C. Behrendt zou zeggen), dat wil zeggen harmonisch, met op elkaar afgestemde variëteit enzovoort, kregen de schoonheidscommissies een extra dimensie. Zij waren het die de overheidscontrole op het proces van realisatie van het totaal-plan konden uitoefenen; hun taak werd nu struktureel. Zoals eerder uiteengezet werd, vatte men het uitbreidingsplan op als 'raamplan', een kader waarbinnen groepen van bouwers en architekten invullingen konden maken; die invullingen moesten op elkaar afgestemd zijn, zodanig dat het gehele uitbreidingsplan als eenheid over zou komen. Bovenstaand werd geconstateerd, dat bijvoorbeeld Berlage zelfs eigenhandig een aantal gevels wilde bepalen van hoofdstraten en pleinen in het plan Zuid van Amsterdam; in elk geval moesten tegenover elkaar liggende gevels (in één straat) bij elkaar passen.
Het werk van diverse architekten werd dus door de commissies tot 'één goedsmakende soep' gebrouwen, waarbij onderlinge variëteit bewaard diende te blijven. In Amsterdam lette men daarbij ook op steensoorten, kleurgebruik, details in verticale en horizontale zin, uitsteeksels, torentjes, hoekoplossingen, dakhellingen, enzovoort. Voor de realisatie van Plan Zuid bestond er een speciale subcommissie, de 'Silhouetten Commissie'[74] die de ontwikkeling van de diverse straatprofielen met gevelhoogtes en dakhellingen coör-



Een virtuoos in het verwerken van moeilijk gevormde bouwterreinen tot fraaie en bruikbare huizenblokken was J.C. van Epen.
Hier een voorbeeld aan de Amstelveensche weg; plattegrond uit Bouwkundig weekblad 1918.
In een toelichting erbij schrijft Van Epen: 'Met de vele hoeken die in deze terreinen ontstonden, heb ik ook veel woningtypen gekregen; wel geeft dat wat meer werk, maar als ontwerper kon ik mijn hart ophalen' (pagina 284).



Perspektief tekening van een deel van het complex.
Van Epen schrijft erbij: 'De straten wilde ik met in haagvorm gesnoeide bomen beplanten en versieren met enkele kleine beplantingen terwijl de voortuintjes dan tevens mede kunnen werken om tot een aangenaam geheel te komen.' Om bij de schoonheidscommissies in de smaak te vallen werden dit soort fraaie perspectiefprenten vervaardigd.

dineerde; bij andere uitbreidingsplannen van grotere plaatsen volgde men overeenkomstige gedragsregels, . . . 'Want het was duidelijk geworden dat de beoordeling van een enkel gebouw niet de gelegenheid bood een bevredigend *geheel* te verkrijgen. Het bouwen door woningcorporaties waarbij hele stadsblokken werden behandeld als eenheid door één architect, op een tot dusver ongekende schaal, heeft in het bijzonder de ogen daarvoor geopend'.[75]
Aldus onderhandelden de commissies met diverse architekten die betrokken waren bij het ontwerpen van de 'straatwanden'. Soms werden bekende architekten aanbevolen of aangetrokken door de commissies om de gevels te tekenen voor de bebouwing van verschillende ondernemers![76]
Grotere problemen werden opgelost in overleg met de architekt van het 'raam'-uitbreidingsplan, zoals in Amsterdam met Berlage. Het raam-plan was niet geheel en al rigide: afwijkingen waren mogelijk van de opgestelde rooilijnen etcetera, indien de alternatieven beter of gelijkwaardig waren.
Tenslotte: het raamplan was een 'gids', niet een keurslijf. (Vanaf 1925 werd het raamplan (ook wel geraamteplan) dan ook liever: bestemmingsplan genoemd).[77]
De gemeentebesturen waren in staat om deze vergaande invloed uit te oefenen, via de commissies, dankzij hun eigendom van vrijwel al het land waar de uitbreiding plaatsvond; deze hadden zij verworven door grootschalige onteigening die mogelijk was dankzij de Woningwet. Als eigenaars van de grond konden zij het verkopen of in erfpacht uitgeven van percelen van het uitbreidingsplan – dat ontworpen was zonder de hindernissen van particuliere eigendomsgrenzen – verbinden aan zekere condities. Gewoonlijk konden de optanten – particuliere ondernemers of woningbouwverenigingen – de percelen alleen verkrijgen nadat hun bouwplannen voor het betreffende stuk waren goedgekeurd door de schoonheidscommissie. Indien optanten tot twee maal toe faalden om acceptabele plannen te produceren, nog steeds vóór de onderhandelingen dus, werden deze onderhandelingen automatisch afgebroken. Dit had tot gevolg dat bekwame of zelfs gerenommeerde architekten werden ingehuurd, want geen ondernemer wenste zijn gezicht te verliezen vanwege slechte ontwerpen!
In het algemeen gold: 'Het is eenvoudigweg niet toegestaan te bouwen, indien naar het oordeel van Burgemeester en Wethouders, de schoonheid van de stad schade zou worden toegebracht'.[78]
Sommigen waren zich bewust van het gevaar dat school in deze aanpak, namelijk dat een complete 'gevelarchitectuur' zou ontstaan; dat is eigenlijk ook wel gebeurd, althans in Amsterdam en in andere plaatsen waar gebouwd werd in de stijl van de Amsterdamse School[79], en inderdaad een grote discrepantie ontstond tussen de gevel en de woningen erachter. Vanuit een puristisch standpunt zou men deze benadering denigrerend kunnen kenschetsen als 'schortjes-architectuur'. 'De 22 centimeters van de voorgevel moesten het 'wonder' bewerkstelligen, de verlossing brengen van wat de mens onbewust vreest – het opeenstapelen van huizen op een manier die elke verbeelding doodt, en het verschrikkelijk nivellerende proces dat dit vergezelt', merkt een contemporaine architekt treffend op.[80]
Doch nietteming hielp deze bouwwijze, waarbij het 'Speciale' in het meest opvallende deel van de woningen, de gevel, werd geconcentreerd, derhalve een vorm van economie tevens, de realisatie van veel uitgestrekte nieuwe buurten en wijken met een specifiek 'einheitlich' en toch individueel karakter. Zoals een toenmalige architect het beschouwde: 'Bij deze constructie 'en masse', of liever, bij deze compositie 'en grand' van straten en gevels, zijn de persoonlijkheden van de architecten ondergeschikt gemaakt aan de aanblik van het geheel . . . Wat hier domineert is de indruk van het complex: dispositie, ritme, kleur, evenwicht.'[81] En de bespiegeling van een woningbouwcorporatie: 'Men was ervan overtuigd dat deze gevelarchitectuur verre van ideaal was, maar hij kon niettemin leiden tot het doel om een groot nieuw stadsdeel esthetisch aantrekkelijk te maken, veel beter dan elke andere oplossing.'[82]

De Hollandse versie van de Tuinstad: nogal strakstedelijk

Het is interessant om nu te zien hoe de ideeën van Howard, van de tuinstadgedachte, die in Nederland zeer bekend waren (Berlage was onder andere lid van de 'International Association of Garden Cities'), hier werden vormgegeven. Hoewel heel anders van opzet, origine en structuur, zijn er oppervlakkige overeenkomsten tussen de 'tuinstad' en de oorspronkelijke Hollandse steden: ook veel 'groen' tussen de huizen en om de stad heen een 'green belt'! Deze relatie had, misschien onbewust, wel tot gevolg dat de Nederlanders de 'tuinstad-gedachte' gemakkelijker overnamen, maar dan wel vrij stedelijk opgevat, dit blijkt althans uit de resultaten; deze zijn in het algemeen veel dichter van bebouwing dan de 'tuinwijken' in omringende landen; overigens niet zo verwonderlijk omdat Nederland nu eenmaal een klein, vol land is waar verspreid bouwen niet wenselijk is. Mogelijk vindt dit ook een oorzaak in het feit, dat de eerste grote 'tuinwijken' ont-

stonden in Amsterdam en Rotterdam, en van daaruit navolging kregen. Een klein intermezzo is wenselijk over het werk van de man die in *Amsterdam* de *eerste Nederlandse tuinwijken* tot stand bracht: *Keppler*.

Niemand heeft beter het boven beschreven systeem van rijkssubsidie en esthetische overheidscontrole benut dan Keppler, direkteur van de Amsterdamse woningdienst (een aparte dienst naast en gedeeltelijk onder gemeentewerken, om de belangen van de volkshuisvesting te behartigen). In feite heeft hij zelf sterk bijgedragen aan de ontwikkeling van dat systeem, met de hulp van de toenmalige wethouder van openbare werken, Wibaut.[83] En hoewel deze grote steun voor Keppler (zij schreven samen zelfs boekjes, over hun geliefde zaken, zoals het reeds geciteerde 'De Gemeente en de Volkshuisvesting'[84]) in 1921 vertrok naar een andere portefeuille, bleek ook opvolger De Miranda een stimulator van Keppler's werk. Keppler was een buitengewoon moeilijk man die met vriend en vijand vocht, maar aanvankelijk slikten al zijn medewerkers dit gezien zijn geweldige bijdrage aan goede woningbouw en aan de reputatie hiervan in het buitenland: meestal was het Keppler die buitenlandse congressen bezocht en daar de Hollandse aanpak tentoon spreidde, tot zelfs in Amerika toe. Clarence Stein noemde hem 'that great Dutch town planner'.[85]

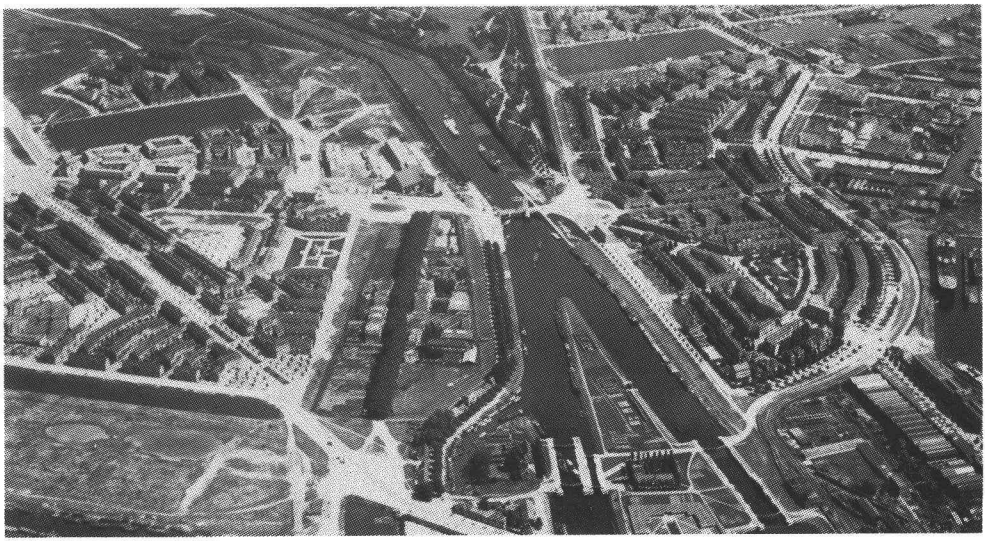
Tussen 1915 en 1930 werden bijna 100.000 woningen gebouwd in Amsterdam, waarvan 40% óf gemeentebouw óf van woningbouwverenigingen was, alles onder de supervisie van Keppler. Het merendeel hiervan greep plaats in de stedelijke uitbreidingsplannen Amsterdam-West, Zuid en Oost; het deel waarom het hier gaat zijn de tuindorpen in Noord, zoals Nieuwendammerham, Buiksloot, rond de Meeuwenlaan etcetera (zie illustraties). Het was op zich iets heel bijzonders om in een zo grote stad, huizen te plannen van 1 à 3 verdiepingen, te gaan bouwen als in een 'dorp', zeker als men bedenkt dat alles gefundeerd moest worden op palen. Om dat toch te bereiken, kreeg Keppler verordeningen ingesteld die in bepaalde gebieden van Noord slechts bebouwing toestonden van 1½, 2 of 2½ verdiepingen, afhankelijk van het gebied. De gemeenteraad achtte het sociale voordeel van 'elk gezin zijn eigen huis(je)' belangrijker dan de problemen bij het realiseren van dat soort huizen; het initieerde in ieder geval onderzoek naar een experiment met bouwmethodes die de bouw van lage woningen op de Amsterdamse 'pap', zoals die grond toch wel is, economisch aanvaardbaar zouden maken. Deze werden onder andere uitgevoerd in tuindorp 'Oostzaan' en 'Watergraafsmeer' (Amsterdam-Oost).

De resultaten van de tuinwijk-planning in Amsterdam-Noord mogen dan door sommigen dubieus genoemd worden (de gebrekkige verbinding met het centrum is meestal het cruciale punt, maar dat heeft op zich niets met de tuinwijken zelf te maken), het neemt niet weg dat deze 'stadjes van Keppler' voor Amsterdamse begrippen bijzonder vriendelijke en gezonde woongebieden zijn geworden van een strakke, overzichtelijke stedebouw, die tot op de huidige dag hun validiteit bewijzen.[86] Zij hebben in elk geval bijgedragen aan het verspreiden van de concrete oplossing van de 'tuinwijk' in Nederland, en hebben, mét alle fraaie grote arbeiderswoonblokken in Amsterdam-West, Zuid en Oost, geleid tot het internationale epitheton van Amsterdam als het 'mecca van de volkswoningbouw'.

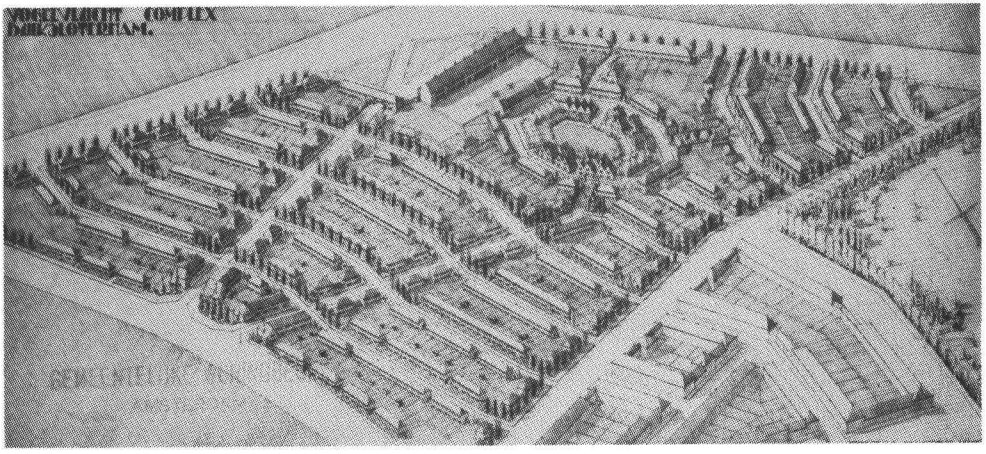
Ook in *Rotterdam* ontstond al kort na het overwaaien van de tuinstad-ideeën uit Engeland een tuinwijk: *Vreewijk*, begonnen in 1915. De Woningvereniging 'Vreewijk' was de voorbereidingen al eerder begonnen, en was oorspronkelijk van plan een werkelijk onafhankelijke 'tuinstad' te bouwen, een satellietstad eigenlijk, want vlakbij het centrum van Rotterdam. In deze opzet werd het ontwerp gemaakt door Berlage. Spoedig hierna werd de stedebouwkundige leiding overgenomen door het bureau Granpré Molière, Verhagen en Kok, dat aan de ontwikkeling een andere wending gaf: het werd een grote, zelfstandige wijk van strakke stedebouwkundige lijnen die tevens goed geïntegreerd raakte met omliggende uitbreidingen. Het werd een waar uitbreidingsplan zoals gedefinieerd door Molière: in ieder stadium van zijn ontwikkeling gereed, 'af', als ook geschikt voor verdere uitbreiding.[87] Aan Vreewijk is dan ook ongeveer 15 jaar gewerkt, steeds in dezelfde geest, maar qua woningen aangepast aan de behoeften van het moment. Over

Plattegrond van het gebied benoorden het Y, Amsterdam-Noord, ofwel 'de stadjes van Keppler'. De Zuidelijkste zijn de oudste. Een kaart uit 1920.
Hoewel stedebouwkundig enigszins chaotisch (in opzet echter minder dan in resultaat) bevatten de diverse buurten alleraardigste gedeeltes, met aangenaam geproportioneerde straten en pleinen met stijlvolle, goed bewoonbare huizen.


KAART VAN DE OVERZIJDE VAN HET IJ
SCHAAL 1 : 5000
BUIKSLOOT
AFGESLOTEN IJ
WESTER HET DOK
AFGESLOTEN IJ



Luchtfoto van het gebied uit 1925.



Vogelvluchttekening van het meest noordelijke wijkje, Buiksloterham, uit ongeveer 1920.

Kiekjes uit 1924 in Amsterdam-Noord genomen:
de grote foto boven laat werk zien van Van Epen, de andere vier met de klok mee respektievelijk van Kuipers en Ingwersen (2 x), Van der Pek en Weissman.





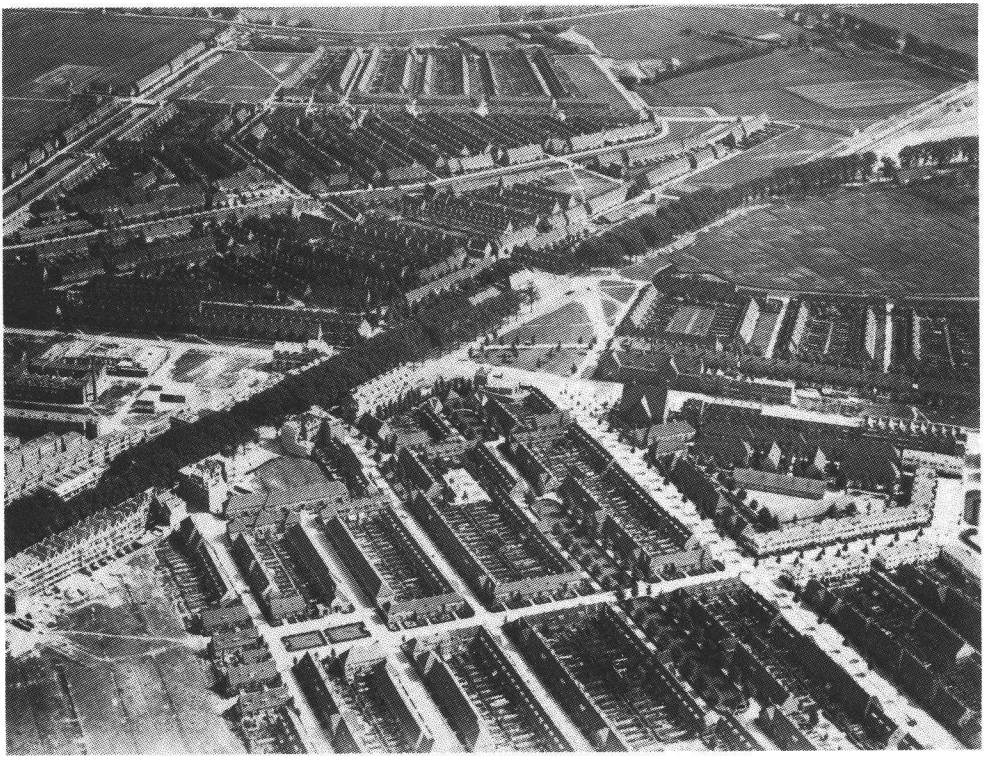




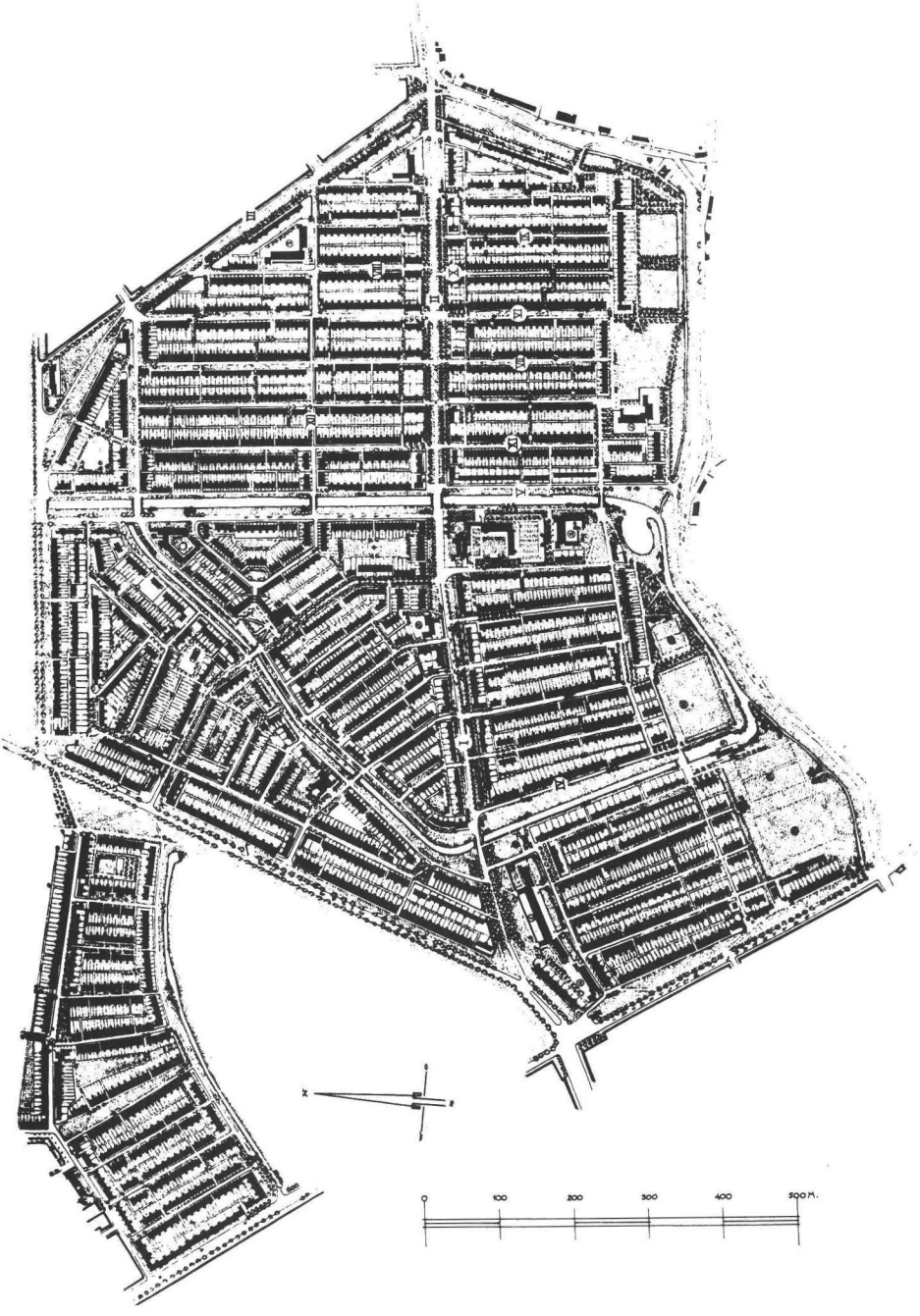




De rustige, voorname en toch warme gevelwand aan de Meeuwenlaan van J.H.W. Leliman.



Luchtfoto van Vreewijk uit 1929; op de voorgrond bevindt zich de ongeveer gelijktijdig gebouwde 'Bloemhof' van architekt Dahlen, vergelijkbaar in bouwhoogte en dichtheid met Vreewijk, doch geometrischer van opzet.
De woningen in Vreewijk zijn ontworpen door het architekten bureau Granpré Molière, Verhagen en Kok.



Plattegrond van Vreewijk, uitgevoerd plan.
Het middelste, 'kleinschalige' gedeelte is ontworpen door Berlage; de rest is van Granpré-Moliere, met de vele subtiel behandelende vrij lange woonstraten.
Een aantal hoofdassen, brede profielen met hetzij alleen een weg hetzij een singel met aan weerskanten wegen, domineren het plan.
Hier en daar komen extra grote binnenterreinen voor met semi-openbare parkjes, fraai begroeid en onderhouden door de exploitatie Maatschappij 'Vreewijk'.
Van daar uit heeft men een prachtig uitzicht op de veelal diepe achtertuinen; er werden wedstrijden gehouden voor 'de mooiste tuin'.

Vreewijk zelf is voldoende gepubliceerd[88]; interessant is nog om vast te stellen dat deze tuinwijk veel dichter bebouwd is dan haar Engelse voorbeelden: ongeveer 50 woningen/hectare tegenover de gebruikelijke 30/hectare van Engelse 'garden cities' en 'Garden-Suburbs'; niettemin ziet Vreewijk er ruim uit en doortrokken met bomen, water, gras-bermen en ander 'groen'. Dit is te danken aan de efficiënte groepering van de blokken, de lange brede 'hoofd-assen' van het plan, het strategisch gebruik van ruimte-gevende elementen als pleintjes, ruime achterterreinen etcetera. Daarbij komt ook, dat de woningen nogal klein zijn; met de huidige maten zou men niet meer dan 35-40 woningen/hectare op hetzelfde stedebouwkundige plan halen. De wijk is nog altijd geliefd.
Afgezien dus van verdere details betreffende deze beroemdste Nederlandse 'tuinwijk' is het belangwekkend meer te weten over de stedebouwkundige ideeën van haar belangrijkste ontwerper: M.J. Granpré Molière.

De ethiek van Granpré Molière's stedebouw

Molière was een produktief en indringend schrijver, en vermoedelijk heeft hij beter dan één andere architekt zijn ideeën in woorden, meer nog dan in zijn werk, uitgedrukt. Het is niet verwonderlijk dat hij de geestelijke vader zou worden van de 'Delftse School', de richting aan de T.H.-Delft die eerlijk en traditioneel bouwen voorstond. Voor dit vaderschap is Molière later, toen het moderne bouwen geaccepteerd werd, verguisd, hem werd alles wat slecht en antimodern was verweten, tot fascistoïde neigingen toe. Het is waar, als men aspekten van zijn werk bekijkt of ook wel bepaalde gedeeltes van zijn teksten apart neemt, dan zitten daarin sterk moralistische visies, die zelfs wel lijken op de Heimat-liebe bij onze oosterburen: archaïsch, ethisch, middeleeuws.
Elementen die men heel negatief kan opvatten en uitleggen. Doch als men Molières hoofdprincipe begrijpt, namelijk dat het niet alleen gaat om het bouwkundig resultaat, maar vooral om de geest die er achter zit, de intentie, en vervolgens tracht te analyseren wat bij Molière deze geest geweest is, dan kan men wel stellen dat deze geest heel religieus geweest is, heel ethisch, toegewijd, heel ver van onze materialistisch-progressieve economische samenleving, men moet toch ook toegeven dat hij heel veelomvattend, realistisch en eigenlijk nog altijd 'geldig' is. Molières ideeën zouden thans zeker weer bruikbaar kunnen zijn voor mensen in de 'milieuvriendelijke' en biologische sfeer.

Molière had een dusdanig sterk vertrouwen in zijn eigen visie, in de uiteindelijke en blijvende waarde daarvan, boven mode verheven, dat hij bij de verguizing die hij op latere leeftijd moest ondergaan nooit verbitterd of versaagd is geraakt – het vertrouwen bleef. Wél heeft Molière aanvankelijk en ook na de tweede wereldoorlog, aan de Technische Hogeschool te Delft, alle middelen benut (vooral zijn eigen overredingskracht) om zijn ideeën op grote schaal te verspreiden, onder andere door 'aanhangers' op belangrijke posten te (laten) benoemen. En dat hij daarbij de opkomst van de andere ideeën (zoals die van het 'Funktionalisme') heeft trachten tegen te houden staat wel vast. Dit is hem als persoon bezwaarlijk kwalijk te nemen – het staat een ieder vrij zijn overtuiging te uiten –, doch als hoogleraar, vanuit een wetenschappelijke ethiek behorend te opereren, is het een diskutabele zaak geweest. Met de in zijn ogen juiste en vurig verdedigde denkbeelden heeft hij de door hem gevreesde diktatuur van de Nieuwe Zakelijkheid en aanverwante stromingen willen tegenhouden; in die strijd heeft zijn eigen 'school', de Delftse School, veel van een diktatuur gekregen.[89]



J.M. Granpré Molière in 1915, 32 jaar oud, toen hij zijn werkzaamheden aan Vreewijk begon.

De 'ethiek' van het stedebouwkundig werk was voor Molière de belangrijkste maatstaf, vandaar zijn bewondering voor en gelijkgestemdheid met Berlage, over wie hij bij diens dood in 1934 schrijft: 'We moeten Berlage een heldennatuur noemen. Het stedebouwkundig werk, dat hij nagelaten heeft zal niet zozeer moeten worden gehuldigd om wat hij erin heeft bereikt, als wel naar wat hij heeft ingeluid, en vooral naar de zedelijke kracht, die er hem toe heeft bewogen. Berlage trof onze stedebouw in een diep verval; de uitbreidingen van onze steden in de 19e eeuw zijn bijna zonder uitzondering iets verschrikkelijks; de economische productie was in handen van roofdieren, en de kunstenaars keken naar de blauwe lucht. (. . .) Berlage heeft in een tijd, waarin de stoffelijke en geestelijke waarden totaal gescheiden werden, de hereniging daarvan op het grootste en meest blijvende terrein van menselijke werkzaamheden beproefd en begonnen.'[90] En het is dan ook niet verwonderlijk dat hij over zijn eigen werk in Vreewijk schrijft: 'Het bouwen van deze woningen op zich zelf heeft niets bijzonders en de bezoeker van het Tuindorp zal er geen uitgesproken kwaliteiten in weten te ontdekken; (. . .) niet in wat er gebouwd is, maar in wat er gedurfd, volgehouden, samengebracht en getrotseerd is, ligt de waarde van het Eerste Rotterdamsche Tuindorp'.[91]

Niettemin blijft ook de interesse voor het tastbare fysieke milieu wakker, zoals blijkt uit Molières opmerkingen over het overall-concept van Vreewijk: 'een tuindorp is het niet geworden en dat zou ook verkeerd zijn geweest; de thans gestichte wijk biedt inderdaad gelegenheid om, zonder geweldpleging, zich harmonisch in het uitbreidingsgebied te voegen; een tuindorp zou altijd een vreemd element zijn gebleven. Wellicht zal men opmerken dat het karakter toch nog te idyllisch is geworden om zich bij het bestaande Rotterdam van ongezochte, eenigszins koele schoonheid aan te passen . . . (. . .) Bij de uitbreiding van het Tuindorp is dan ook geleidelijk gezocht om effecten van een eigen betekenis steeds meer te vermijden; naarmate het gebouwde gebied groter werd en meer gezien kon worden als een deel van Zuid-Rotterdam, werd vanzelf de richting van meerder strakheid en eenvormigheid gevolgd . . .'[92]

Nog sterker blijkt, naast de ethiek, de professioneel-technische kunde en aanpak van Molière uit de volgende opmerkingen over de groepering: 'Bij den aanleg van de straten hebben de meest gewenschte zonnestand, de ligging van bestaande sloten, de goede lengte en diepte der bouwblokken doorslag gegeven; (. . .) bij het ontwerp is dadelijk de bebouwing en begroeiing gedacht, het rythme, de doorzichten, het effect van licht en schaduw, maar in een beschrijving is dit niet gemakkelijk weer te geven.'[93]

Waar Molière een stedebouwplan van een ander beschrijft, is hij in staat om enige ontwerpprincipes te destilleren en te onderschrijven, zoals in zijn interpretatie van het uitbreidingsplan van Van der Pek voor Dordrecht van 1917, waaruit zijn bescheiden en aandachtige benadering blijkt. Molière begint met Van der Pek zelf te citeren: 'De kunst van stadsuitbreiden is die van zien-in-de-toekomst; zij is minder gericht op formele schoonheid dan op functie, toepasselijkheid, gezondheid, economie, ordelijkheid, overzichtelijkheid, comfort. Zij zal dan de schepping mogelijk maken van schoon bouwen; daarom, is zij de kunst van aanduiden en begrijpen.'[94]

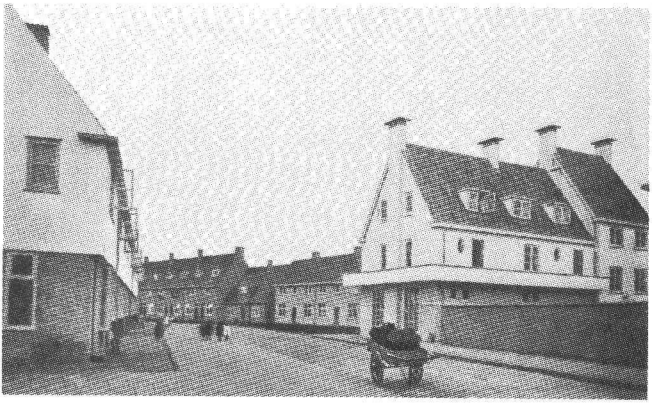
Molière constateert ongewilde en on-moderne kwaliteiten in het plan: 'Wij vinden zacht gebogen rooilijnen, vermijden van symmetrie in het plan voor deze wijk. Het ontwerp ademt de geest van ongekunstelde eerlijkheid en tedere charme; het is vrij van die vooropgezette schoonheidsideeën, die in het algemeen duur, on-Hollandsch en in uitvoering teleurstellend zijn. Het plan is ongewild en on-modern. Ik interpreteer modern hier als een negatieve kwaliteit; want 'modern' betekent zielloos, mateloos, onmenselijk; al wat ziel, maat, menselijkheid bezit, biedt zichzelf simpelweg aan als goed, niet als modern; net zoals het al te menselijke of al te stijve zich presenteert als ouderwetsch'.[95] Tenslotte stelt Molière: 'Een uitbreidingsplan moet niet beschouwd worden als een eindfase, en weinigen hebben zich dat zoo goed gerealiseerd als Van der Pek zelf, dat men een dergelijk uitbreidingsplan nooit moet verklaren tot iets dat niet veranderd kan worden.'[96] Een studie van Molière's werk en vooral denken, een monografie, is zeer wenselijk; zij zou óók de tegenwoordige stedebouwer en elk die betrokken is bij stadsontwikkeling nog van grote waarde kunnen zijn. Mogen aan het besluit van deze paragraaf over de ethiek van Molière nog de volgende passages uit zijn schrijven volstaan, net als bij Kromhout in de oorspronkelijke versie. Eerst uit een 'stedebouwfilosofie' uit 1921: 'De nieuwe tijd heeft onze steden groot gemaakt maar tevens onherbergzaam; (. . .) Ze zijn opgeofferd aan een onwezenlijk beeld van rijkdom en voorspoed; ze zijn niet geworden tot zetels van de menschen, maar van de machien en het profijt. (. . .) Nu is er wel geen gebied, waar de ontmoeting van de meer materieele waarden enerzijds en de meer ideëele anderzijds zoo voor de hand ligt als dat van den woningbouw; de economische en menschelijke factoren dringen zich hier tegelijkertijd op en men is wel gedwongen deze in hun samenhang te bezien. (. . .) Nu beantwoordt de tuinstad-bouw wel het best aan de

Vier opnames van Vreewijk kort na de bouw (afgebeeld in 'Arbeiderswoningen in Nederland', 1921) en vier recente. De sobere architektuur is ontworpen op de welkome aanvulling van Moeder Natuur.

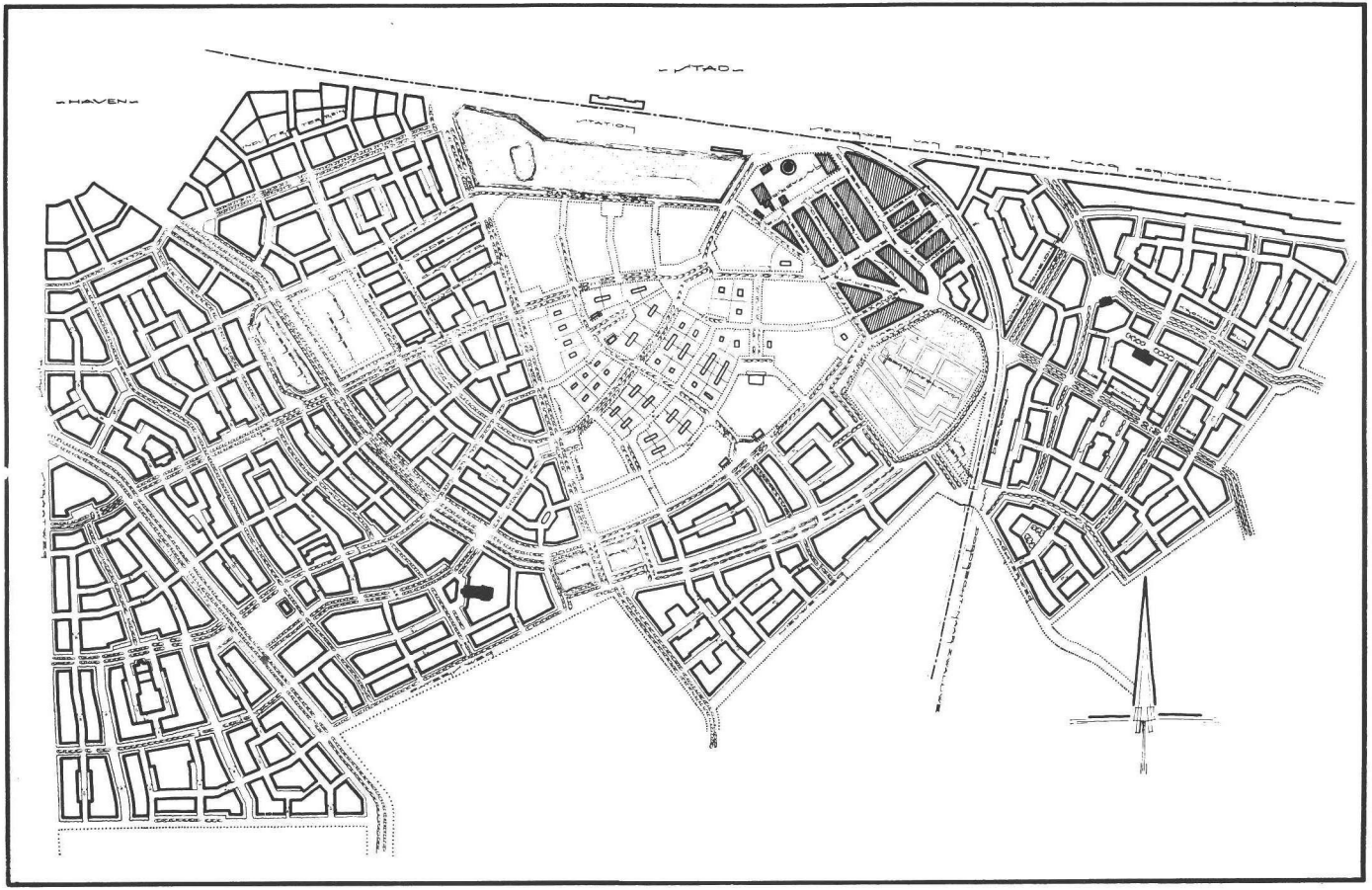












Het uibreidingsplan voor Dordrecht (Zuid) van J.E. van der Pek uit 1917, waarover Granpré Molière zich zo bewonderend uitlaat.
Inderdaad zit in het plan zowel een mate van gedisciplineerde overzichtelijkheid (onder andere door de vrij strak belijnde hoofdstraten) als een speelsheid in de vorm van de bouwblokken, zonder dat daarbij willekeur of inconsequentie optreedt.
Duidelijk is de invloed van Duitse theoretici als Henrici en Gurlitt: de hoeken van de bouwblokken zijn zoveel mogelijk recht (zoals Henrici steeds voorhoudt), en de wijze waarop verbredingen en vernauwingen, pleintjes en pleinen, straatbeëindigingen etcetera in het plan voorkomen, kan eigenlijk zo uit een Duits plan komen.

idealen van vrijheid en schoonheid, die zich een weg banen. (. . .) De tuinstad-bouw kan echter alleen worden verwezenlijkt met de technische en organisatorische hulpmiddelen van deze tijd; zoolang dus deze beweging steunt op een afkeer van onze kultuur, bestaat er deze tegenspraak, dat ze zich bedient van datgene wat ze zoekt te vermijden. Deze tegenspraak moet dan steeds om den hoek komen; er behoeft hier slechts gewezen te worden op de Engelsche tuindorpen met de geveinsdheid van hun geschematiseerde idylle, om dit nader aan te geven. (. . .) Daartoe is te meer aanleiding, omdat alle huidige tuindorp-bouw bepaalde zijden onbevredigd laat; er is, niet het minst in Holland, een verlangen naar eenheid en samenleving in grooten stijl, die uiting zoekt in een heroïsch monumentalen stede-bouw; dit streven is geheel tegengesteld aan de ons bekende tuindorp-opvattingen en zoekt ook aanknooping in geheel andere waarden; ze houdt zich aanvankelijk meer bij de bestaande schema's van het drie en vier hoog en zoekt voorts aanknooping bij datgene wat de grootheid van dezen tijd uitmaakt, de mechanische productie; daarbij voegt zich een hevige, eenigszins overspannen kultuur en al naar dit toekomstbeeld wordt het karakter vreemd fantastisch of meedogenloos strak, en daartegenover zijn ze als artistieke scheppingen haast ontploffingen van emotie; daarbij ontbreekt het verband tussen deze sensatie-zware scheppingen met de dood-gewone mensch-diertjes, die ze bevolken. Wel gevoelt de bewoner van zulke wijken den sterken klop van het hart der samenleving, maar het gaat goeddeels ten koste van zichzelf. (. . .) Noch de tuinstad-bouw, noch de monumentale stadswoningbouw dus brengen in zich zelf de oplossing. (. . .) Tenslotte is het vraagstuk zooveel eenvoudiger als uit dit alles zou schijnen; de woningbouw en de stedebouw zijn een getrouwe spiegel van het maatschappelijk leven; ze vormen er het omhulsel van. (. . .) Ze kunnen niet bestaan in een terugkeer tot het verleden, noch in den sprong naar een duistere toekomst, niet in het zegevieren van een enkel beginsel of het doordringen van een nieuwe methode; ze bestaan in het harmonisch samenvoegen van de factoren, die we weten. Het nieuwe zal zijn gelegen in het wederzijds doordringen van dit alles: van het spaarzame met het onbekrompene, van het doelmatige met het verhevene, van het bezonnene met het uitbundige; het zal gevonden worden in de harmonie van het mechanische met het persoonlijke, het monumentale met het natuurlijke. (. . .) Alleen met toewijding is dit resultaat te bereiken.'[97]

De hier nog positieve verwachtingen van Granpré Molière krijgen een negatiever karakter in een pre-advies voor het Stedebouwcongres te Amsterdam in 1924, en wel over de 'economische stad': 'Het is voor het stadsvraagstuk beslissend, of men het leven ideëel of economisch beziet; of men gelooft aan de vermeerdering of aan de orde. (. . .) Ons tijdsbestek is overwegend economisch. (. . .) De economie is geen zorg meer, het is meer dan een zorg; geen wetenschap, het is meer dan dat; het is een overtuiging en meer dan dat; het is tot levensbeschouwing geworden. (. . .) Natuur is onbewuste orde, cultuur is bewuste orde; (. . .) wanneer het bewuste leven waarheid ontbeert, wordt het doel in zich; zoo wordt het bewuste leven vijand der natuur en de natuur vijand der beschaving. (. . .) De economische levensbeschouwing is een negatieve levensbeschouwing; economie is niet synoniem met welvaart; evenmin als kunst synoniem is met schoonheid; welvaart onderstelt evenwicht van levenswaarden; evenals de schoonheid. De economie heeft bronnen der welvaart geopend evenals de techniek middelen tot gerief en schoonheid; maar ze ijlt eraan voorbij, omdat ze haar eigen meester is. De techniek heeft wellicht haar beste gebruiks-voorwerpen, haar schitterendste stadskern-architectuur nog niet gegeven; ze is aan haar doeleinden voorbij gejaagd en niet harmonisch in het leven gevoegd. Maar op de techniek valt geen ideaal meer te bouwen, en het geloof, dat uit haar werkmethoden een stadsvorm, een stijl, een menschenras zal worden gewekt, is een schadelijke waan.'[98]

Het is wonderbaarlijk hoezeer deze uitspraken, gedaan in 1924, tot op de huidige dag aktueel zijn. Het besef daartoe is vanaf het rapport van de Club van Rome algemeen gaan doordringen, maar Granpré Molière heeft dit, zich bezighoudende met stedebouw, inderdaad een zo tastbaar produkt van de mentaliteit van de samenleving als geheel, al voorzien in een tijd, dat de kwade gevolgen van het economisch denken nog in het geheel niet zo voelbaar waren! Het is eigenlijk tragisch, dat de rijke ideeënwereld van deze man, die geïnspireerd heeft tot de herbouw van Middelburg en Rhenen na de oorlog in een nu toch gewaardeerd traditionele stijl, tot de aanbouw van vele bescheiden, vriendelijke woningen in harmonische groepering, welvoorzien van groen en tuinen, tot een vorm van stedebouw kortom die thans weer zo verwoed doch onbegrepen nagestreefd wordt, onder de invloed van het 'moderne bouwen' weggedrukt is, overspoeld, door harde en ongevoelige flat- en blokbouw. Goed, iedere stroming heeft zijn nadelen, en de ideeën van Granpré Molière bevatten zeker talloze elementen waar velen zich danig aan ergerden en nog ergeren, maar dat neemt niet weg dat deze ideeën de stedebouw van na de 2e wereldoorlog in beslist meer weloverwogen en subtiele banen had kunnen leiden. Ze zijn in elk geval nog

wél inspiratiebron geweest voor de in de twintiger jaren meest vooraanstaande, uitvoerende stedebouwer: *Witteveen*, wiens werk tot besluit van dit hoofdstuk zal dienen.

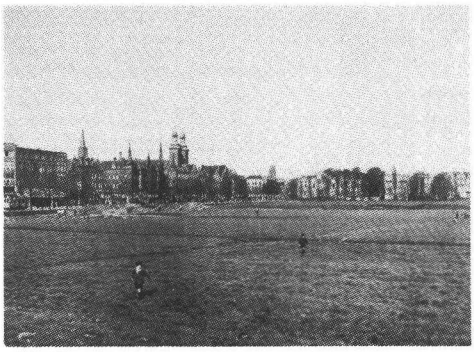
Witteveen, de laatste vóór-funktionalistische stedebouwer

Zoals is gezien in het bovenstaande, speelden esthetica en ethiek de voornaamste rol in de stedebouw, althans bij de leidende figuren en daarmee toch wel als 'signatuur' in het algemeen, in de periode 1900–1930 in Nederland. Bij de estheticus Berlage speelde de spiritualiteit een even grote rol als de schoonheid, wanneer het ging om kernvragen. Had hij niet gezegd: 'een ware architectuur voor het socialisme, in de diepste betekenis, kan slechts ontspruiten aan een religieuze dat wil zeggen een spirituele visie op het leven, nooit van economisch onderricht . . .'[99], en bij de ethicus Molière komen toch steeds esthetische belangen om de hoek kijken, zelfs bij goedkope woningbouw: '. . . de aesthetische zijde treedt bij dezen eenvoudigen bouw wel niet op het voorplan, maar ze is er toch een essentieel element van'.[100]
Dat wil niet zeggen, dat andere aspecten van de stedebouw als: verkeer, industrie, techniek, economie en dergelijke niet erkend of verwaarloosd worden; deze aspecten spelen evenzeer een belangrijke rol, doch bij beslissingen en keuzen wordt steeds het voornaamste gewicht toegekend aan ideeën en idealen rond de hoofdzaken, eventueel ten koste van de andere.
De laatste produktieve stedebouwer die duidelijk traditioneel en in de geest van Berlage en Molière heeft gewerkt is Witteveen; zoals al in de inleiding op dit hoofdstuk werd gezegd, materialiseerde Witteveen eigenlijk het huwelijk tussen deze twee geesten; de monumentaal-sobere esthetiek van Berlage parend aan de gedachte-dienende vormgeving van Molière. Hij wist daarbij tevens op een harmonische en bevredigende manier vele andere belangen in zijn ontwerpen te honoreren. En een opvallend facet van deze knappe 'synthese' in de stedebouw was verder de omstandigheid dat meteen het dilemma van de 'grote-stadsbouw' en de tuinstadbouw opgelost bleek, de bebouwing en groepering ervan in zijn plannen hebben van beide wat: groene stad en stadsachtige tuinwijk.
Tenslotte was zijn werk realistisch en bijzonder uitvoerbaar. Dat toch relatief weinig tot stand is gekomen, is eerder te wijten aan de crisistijd voor de oorlog en de besluiteloosheid van bestuurders, dan aan eventuele 'onhaalbaarheid' van Witteveens plannen.

Met een achtergrond op het architektenbureau van de Nederlandse Spoorwegen, en vervolgens op de Stedebouwkundige Dienst te Rotterdam, is Witteveen eigenlijk een meester-stedebouwer die ten onrechte vergeten is. Dit is wellicht te danken aan zijn eigen commentaren bij en inleidingen op de plannen, die zo vanzelfsprekend lijken dat ze haast niet opvallen; de toon is niet 'dwingend' als bij Berlage en evenmin overvloedig ethisch zoals bij Molière. De commentaren zijn menselijk en zakelijk tegelijk, bijeenbrengend actuele vragen en uitgangspunten, afwegend praktische en kunstzinnige overwegingen. Tussen 1920 en 1930 maakte Witteveen veel grote en kleine uitbreidingsplannen en ook een 'invullingsplan' voor Rotterdam, die ten dele uitgevoerd werden. Hij maakte ook een plan voor 'Groot-Amsterdam'.
Dit plan, dat voor 'Groot-Amsterdam' (en wel het westelijk deel), is wellicht Witteveen's belangrijkste ontwerp geweest, overigens ook weer onuitgevoerd. Belangrijk, omdat het zo welsprekend de karakteristiek samenvat van de stedebouw 1900–1930 en als zodanig één der laatste is, vóór het Funktionalisme. Het werd ontworpen tussen 1923–1926 op verzoek van het Nederlands Instituut voor Volkshuisvesting en Stedebouw toen nog onder directie van Hudig, de stedebouwkundig zeer produktieve jurist die

W.J. Witteveen, in ongeveer 1925.





Kiekje van het weiland, behorende bij het landgoed Hoboken, met uitzicht op de stad; hier is een park-strook gedacht, onderdeel van Witteveens plan voor 'uitbreiding' van Rotterdam in het hart van de stad.
Deze, en alle volgende illustraties betreffende dit uitbreidingsplan zijn uit de toelichting van Witteveen.

in hoofdstuk VI verder wordt geprofileerd. Het Instituut was bang dat het plan dat in voorbereiding was bij de gemeentelijke Diensten niet goed zou worden, en beschouwde de Rotterdamse stedebouwer Witteveen kennelijk als de beste figuur op dat moment om een alternatief plan op voorhand samen te stellen. Ook dit plan zal in het VIe hoofdstuk behandeld worden; thans aandacht voor Witteveen's Rotterdamse plannen.
Naast Amsterdam, kan Rotterdam in de periode 1920–1930 met recht de Nederlandse stad van de stedebouw genoemd worden: er is op velerlei wijze geworsteld met uitbreidings- en voltooiïngsplannen, alle onder supervisie van Witteveen. Was Amsterdam bezig met de invulling van Plan-Zuid, West en Oost, en ook nog met het gebied van het IJ, Rotterdam maakte plannen voor Zuid, verder voor het gebied 'Blijdorp', voor het in de stad gelegen landgoed 'Hoboken', voor de voltooiïng en aanpassing van het Hofplein en tenslotte, net als Amsterdam, voor het voltooiïngsplan van de 'stad-in-het-groot' (Groot-Amsterdam, Groot-Rotterdam). In die tijd groeiden onze steden nog, ook wat betreft inwonertal.
Het meest interessant en typerend voor Witteveen's benadering is het invullingsplan 'Hoboken', afgerond in 1927, later genoemd 'Dijkzicht'. Dit plan behelsde het tot park maken van dit nog ongerepte landgoed, vrijwel in het hart van de stad, naast een gedeeltelijke invulling met woningbouw van het gebied. In grote trekken is Witteveens plan uitgevoerd. De ontwerper heeft zijn plan met een uitgebreide toelichting (van 23 pagina's) verduidelijkt; met de veelzeggende vogelvluchttekeningen (zie illustraties) vindt men hier dus een uitnemende kans de stedebouwkundige ideeën en détail te volgen.[101]

Het uitbreidingsplan voor het land van Hoboken (Rotterdam)

De eerste regels van de toelichting zijn meteen veelzeggend over Witteveens benadering. 'Het land van Hoboken, de lichtende weidesnoer langs den hoogen Westzeedijk, dankt zijn vermaardheid aan de ongewone ligging middenin de stad. In den snellen groei der laatste 50 jaren, toen het stadslichaam ruimte zocht en genadeloos het maagdelijke polderland opeischte, bleef door grillige toevalligheid het schoone land van Hoboken gespaard. (. . .) Instinctief werd gevoeld dat dit gebied – in het hart van de haastig jachtende stad gelegen – voor de toekomst van onmetelijke waarde zou worden. De welmeenende stedeling eischte dan ook met klem dat de gelegenheid hier iets schoons en waardigs tot stand te brengen met overtuiging zou worden aangegrepen.'[102]
Op het landgoed zijn vele aanslagen gepleegd, om het met commerciële- en woonbebouwing te exploiteren, maar deze konden steeds tijdig door het gemeentebestuur worden geweerd. Thans zal het er om gaan, het nieuwe plan zodanig te maken, dat niet alleen de stad langs het goed met een fraai stuk woningbouw gecompleteerd worde, maar dat vooral de karakteristiek van het natuurschoon bewaard blijve, aldus samengevat Witteveen. De ontwerper analyseert dan ook eerst de 'schoonheid van het land Hoboken', (in een aldus getitelde paragraaf) alvorens zijn plan te motiveren voor het 56 hectare tellende gebied, waarvan 51 hectare polderweide is en dus slechts 5 hectare park rond het landhuis. 'Het buiten, Dijkzicht genaamd, is een oude fraai aangelegde plaats. Opgaand hout, kostelijke vijvers, intieme lanen, mooie perspektieven over de wijkende weiden geven het een groote bekoring en doen den wensch opkomen het voor het met natuurschoon misdeelde Rotterdam te bewaren (. . .) Weinigen echter kennen het buiten zelf en de gehechtigheid aan het land van Hoboken moet dan ook worden gezocht in het genot van het uitzicht over de uitgestrekte weiden, die, wegschuivend onder het koepelend hemelgewelf, worden gestuit door het geboomte van het buiten (. . .) Deze beëindiging schept zoo overtuigend de illusie van ruimte, dat men zich nauwelijks bewust wordt van de betrekkelijk geringe diepte van dit gebied. Er is wijdheid, waardigheid, atmosfeer en leven, alle elementen die een groote-stadspark vraagt.'[103] Witteveen betoogt

dan, dat het enige wat gedaan moet worden is het leggen van het 'contact' tussen dit schoon en de 'langszoevende' wegen waar dagelijks duizenden westerlingen naar en van hun werk gaan. 'Dit tafereel (. . .) wordt (. . .) nog versterkt door de diepe perspectief-werking, die in het boeiend silhouet van stadstorens wordt besloten. Hier een diepte, zoo machtig, dat men zich niet los kan maken van de illusie in een wereldstad te zijn".[104] Hier heeft men te doen met ruimte-opvattingen van Barokke allure. Witteveen noemt dan ook Parijse voorbeelden, waarbij juist door de majes-

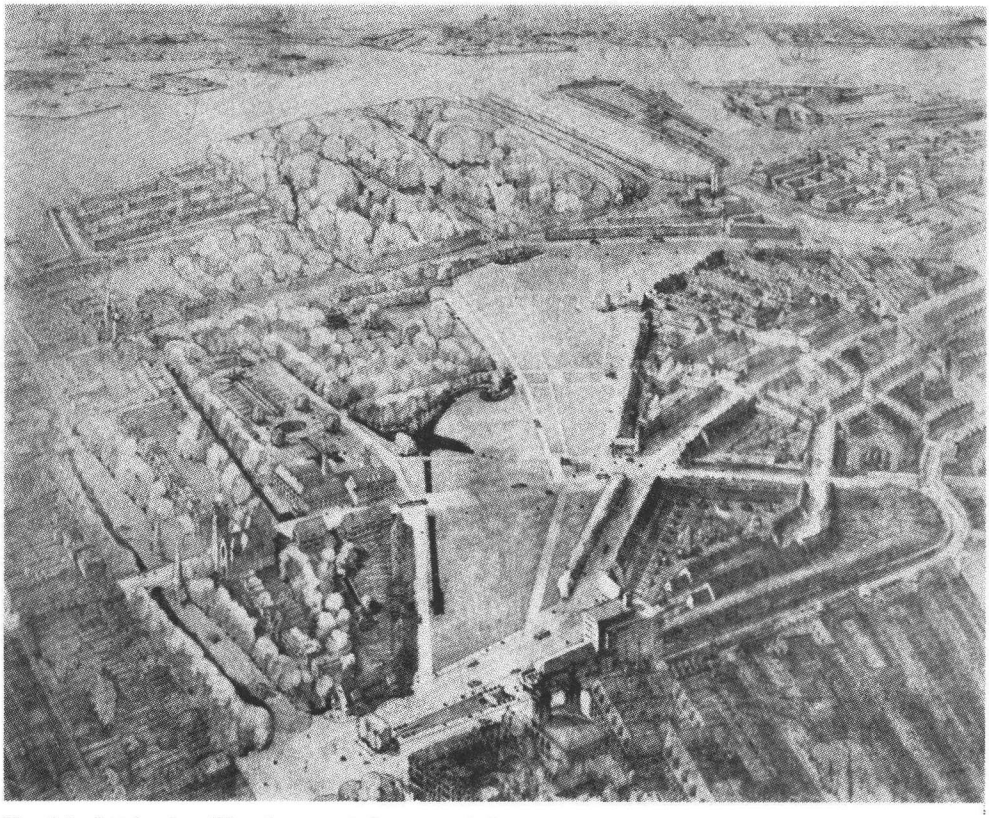


Het uitbreidingsplan op het land van Hoboken, kortweg 'Dijkzicht'; de donkere bebouwing is nieuw. Op knappe wijze sluit de nieuwe bebouwing op de oude aan: een vloeiend maar toch gemarkeerd stratenbeloop is verkregen. De bouwblokken zijn weliswaar lastig van vorm, echter door bijzondere behandeling van de spitse hoeken zijn toch goed bruikbare bouwvolumes verkregen; op enkele zeer spitse hoeken is het blok aan één zijde opengehouden.
Er is ruime afwisseling in straatbreedte; er zijn enkele pleintjes.
Het langgerekte park, 'Parkway' genoemd naar Amerikaans voorbeeld, verbindt het Noordelijke stadsdeel met het Zuidelijk gelegen, reeds bestaande park (midden onder op het plan). Links wordt het nieuwe park begrensd door afwisselend de grote verkeersstraat (geflankeerd door bomenrijen) en de stille ventweg langs de huizenblokken, rechts door gedeeltelijk nieuwe, gedeeltelijk bestaande bebouwing.
In het plan zijn kerkjes, scholen, een kinderboerderij, openbare en commerciële gebouwen verwerkt, doch het merendeel wordt gedragen door woonbestemming.

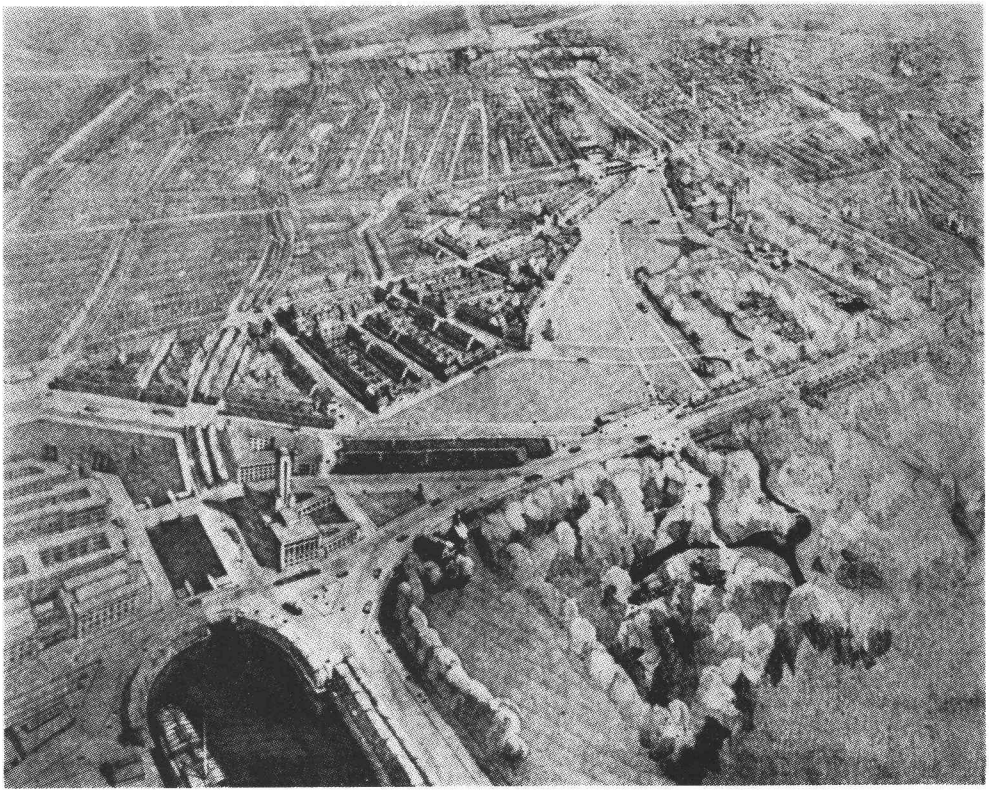
tueuze wijdheid het gevoel van de grote stad materieel wordt, en 'de vreemdeling met duizend banden wordt gebonden'. Het perspectief in Hoboken dient dus zo te blijven, alleen de 'zorgelooze, ja karakterlooze randbebouwing' naar het Noorden zal moeten aangepakt worden. In de paragraaf 'grondslagen voor de structuur van het plan' gaat Witteveen er nader op in hoe dit moet gebeuren.

Allereerst stelt hij, dat dit niet eenvoudig is gezien de warrigheid van het Rotterdam zoals het geworden is. Het is moeilijk een structuur te ontdekken in het stelsel van wegen. 'Deze onzekerheid zal zijn verklaring hierin vinden, dat bij den uitleg in vroeger tijd 'overtuiging' heeft ontbroken. In het leiden van den verderen groei der stad zal het gebrekkige systeem van loodrecht op elkaar geplaatste wegen zorgvuldig moeten worden uitgebouwd'.[105] Witteveen zoekt het in het uit Amerika afkomstige idee van de 'Parkway', juist bekend geworden op het Internationale Stedebouw Congres te Amsterdam, 1924.[106]

'Hier raken wij het groote principe, dat ons sinds eenigen tijd ernstig bezig houdt, namelijk niet meer hier en daar een park, maar een parksysteem. 'Er zal naar moeten worden gestreefd de parken door middel van lengte-parken of breede singels aan elkaar te verbinden, waardoor stille wandelwegen kunnen ontstaan, die als rustige toevoerlijnen naar de parken zullen gelden. Deze parkwegen, gordelend door en om de stad, zullen het leven aantrekkelijk maken en den mensch wat stilte en rust na inspannenden arbeidsdag kunnen bieden.'[107] Straks zal men opmerken, dat deze 'parkwegen' ook de hoofdstruktuur vormen van het plan 'zuid', en Witteveen stelt voor in geheel Rotterdam te trachten een systeem van dit soort parkwegen te realiseren. Witteveen gaat hier voort op de door Berlage ingeslagen weg in Plan-Zuid voor Amsterdam, zij het dat Witteveens lengteparken veel gevarieerder van vorm, meestal breder en ook minder voor verkeer dan voor voetgangers zijn. De visie van het lengtepark is de grondslag geweest voor Hoboken; het nieuwe



Vogelvluchttekening (Vogelperspectief genoemd door Witteveen) op 750 meter hoogte, gezien naar het Zuiden.



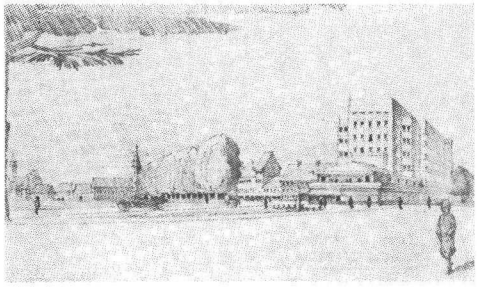
Vogelvluchttekening, gezien naar het Noorden.
Duidelijk is de 'uitnodigende', dynamische werking van het park te merken; ongeveer in het midden bevindt zich het kerkje, dat 'prikt' in het park.
De gebouwen links onder behoren ook nog tot het plan.

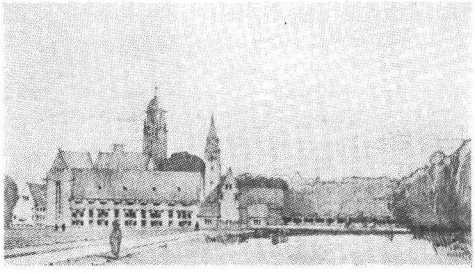
park heeft dan ook de funktie gekregen het centrum te verbinden met het reeds bestaande 'Park' (langs de Nieuwe Maas), tussen twee belangrijke gordelwegen. Op de vogelvluchtperspektieven is dit inderdaad duidelijk te zien. De nieuwe bebouwing versterkt, op bewegelijke wijze, de lengte-vorm van dit 'verbindingspark'. Ook de Mathenesserlaan wordt op deze 'breedte-techniek' -wijze behandeld, gebaseerd op haar funktie voor 'spitsverkeer': 'De Mathenesserlaan zal dus, naarmate zij in het woonkwartier doordringt, in breedte moeten winnen (namelijk als woonruimte voor de omwonenden) om ook weer geleidelijk in breedte af te nemen naarmate contact met de city wordt verkregen'.[108] Voordat Witteveen zijn toelichting verder specificeert, geeft hij de lezer nog het volgende hoofdbeginsel mee: 'Wij voelden de noodzaak bij het concipieeren van het plan rekening te houden met de aanwezigheid van reeds aangelegde en bebouwde straten, opdat, wanneer het plan zal zijn voltooid, een logisch geheel zal zijn verkregen, dat continuiteit bezit, met andere woorden wij willen een zoodanigen uitleg, die, hoewel de behandeling beantwoordt aan thans te stellen eisen, het gehele stadsbeeld gaaf maakt zonder hiaten'.[109]
Na een aantal pagina's over verkeer en verkeersrelaties in en met het overige Rotterdam, gaat de ontwerper gedetailleerder in op de ruimtelijke kwaliteiten van zijn plan, waaruit de bijna barokke opvattingen wederom duidelijk spreken. 'Het nieuwe park zal zijn voornaamste beteekenis ontleenen aan de perspectiefwerkingen die langs de randen ontstaan. Er is dus aanleiding de open terreinen als gazons te handhaven (. . .) (om de ruimte nader te struktureren is het nodig) die ruimten te vervormen, te richten en aldus een climax te bereiken.' Er is een school geamoveerd en daarmee een opening gecreëerd om de 'neiging in het park te gaan' te verstrekken. Verder komt er een open hof. 'Dezen hof voelen wij als de groote entree. Enkele smalle wegjes er door heen berei-

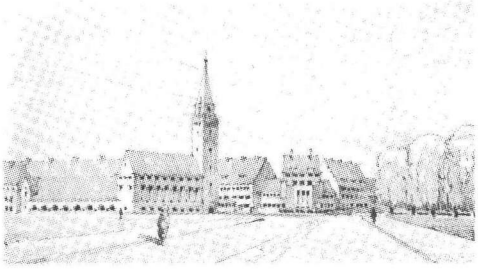
den de stemming, die voor het rustig genieten van het park wordt vereischt, voor. (. . .) de ruimte kan verderop worden ingesnoerd, waardoor een soort coulissenwerking wordt verkregen, die dieper inzicht in het tweede plan biedt.'[110] Zo gaat het nog een aantal bladzijden verder, waarbij een museumtuin, een openluchttheater, een kinderspeeltuin en zo meer ter sprake komen. Met het 'fraaie hout' moet overal omzichtig worden omgesprongen, in het oude, aangelegde gedeelte. Verder over het weidepark: 'Door de trechtervormige werking der parkwanden wordt de perspectiefwerking vergroot en door de richting wordt de toegang naar den Binnenweg geaccentueerd. Dit zal de *klaarheid* van het plan ten goede komen. (. . .) Op het knikpunt ter plaatse van den tweeden gordel is een sierlijk kerkje geprojecteerd, zodanig dat het zoowel langs de noordzijde als langs de westzijde een waardige afsluiting van den straatwand vormt. (zie illustraties) Door deze bebouwing (. . .) voort te zetten wordt de gelegenheid gebruikt om den gebrekkigen stadswand behoorlijk af te maken.'[111] Voorts stelt de ontwerper, dat door 'dubbele boomenrijen' het drukke rijverkeer aan het oog zal worden onttrokken, en dat 'twee monumentale gebouwen' zorgen voor een afsluiting en daardoor in het park voor 'het begeerde rustige karakter'.

In de paragraaf 'Bebouwing' gaat Witteveen nader in op de gekozen bouwvorm. Er is gekozen voor blokbouw van eenvoudige, niet kostbare architektuur (het moesten middenklasse en arbeiderswoningen worden) omdat onvoldoende ruimte beschikbaar was om een harmonische overgang te creëren naar open bebouwing (villa's).

'Voor de aldus ontstane blokken zullen strenge eischen ten aanzien van architectuur, bouwhoogte en huistype moeten worden gesteld'; de strengste eisen zijn geboden aan de rand van de bebouwing langs het park en met name de hoeken van de op het park uitlopende dwarsstraten. Deze brede straten zijn als 'uitloopers' van het park te beschouwen. Witteveen vermeldt tenslotte nog waar allerlei bestemmingen als café, warenhuis, gymnasium, kantoorgebouwen en dergelijke het beste gesitueerd kunnen worden. 'Het nieuwe kantoorgebouw van het Electriciteitsbedrijf, een Hollandsche skyscraper, zal op voortreffelijke wijze dan ingang tot het park demonstreeren.[112] Bij de publikatie van het boekje is het plan in principe al aangenomen door de Raad, doch Witteveen ziet in de publikatie er van een goede kans de hoofdgedachte van zijn plan in ruimere kring bekendheid te geven. Want de auteur is ervan overtuigd, dat 'bij de uitvoering van het plan in details wel eens zal moeten worden afgeweken, zonder de hier uiteengezette beginselen, die ons bij het samenstellen van dit plan hebben voor oogen gezweefd, aan te tasten'.[113] De ontwerper hoopt dat het plan door de afwijkingen alleen maar beter zal worden. Het kan dan interessant zijn het uiteindelijke resultaat te vergelijken met de oorspronkelijke tekeningen.







Drie van de vele perspektieftekeningen die voor dit plan zijn gemaakt; ze geven op luchtige wijze aan hoe de stedebouwer, de hoofdarchitekt van het plan zich gedacht heeft dat de bebouwing eruit moet gaan zien, vooral wat betreft kapvormen, hoofdaccenten, bouwmassa's en horizontale en verticale rytmes.



Recentelijk genomen foto's van de werkelijkheid (die het bombardement heeft overleefd), wel anders dan Witteveen zichzelf gedacht en anderen met schetsen voorgespiegeld had; doch er is niettemin iets in het stratenpatroon van te herkennen.
Van het park is, zeker na de bouw van de Medische Faculteit, niet veel meer over.

Tot zover het plan Hoboken, waarvan hier inderdaad enkele plaatjes van de realiteit volgen. Al met al ligt hier een bijzonder subtiel uitgewerkt stedebouwplan voor ons, dat in doordachtheid en afgewogen motivatie uitsteekt boven veel contemporaine plannen, die weliswaar vergelijkbare elementen en opvattingen vertonen, doch niet dusdanig organisch samengebracht. Het valt wel op dat met de straatrichting geen rekening is gehouden met de oriëntatie; het huizentype zal hier de oplossing moeten bieden. Hetzelfde geldt voor de tuinen, die in vele maten voorkomen, maar het betreft hier dan ook een invulling op een betrekkelijk klein terrein, waardoor altijd veel 'moeilijke hoekjes' ontstaan. Opvallend is wel, dat een aantal hoeken in verband met lichttoetreding gedeeltelijk open is gehouden; dit punt werd in het algemeen beslist wel overwogen, doch, zoals al vaak gesteld, ondergeschikt bevonden aan de vormgeving van het geheel. 'De Stad' ging uit boven de belangen van de enkele wonende mens, voor wie soms wel eens slechts een woonkamer op het noorden overbleef, al werd zoiets zoveel mogelijk voorkomen.

Andere plannen van Witteveen: Rotterdam-Zuid . . .

Bij het plan voor Zuid, de Linkermaasoever zoals bij Rotterdammers genaamd, kreeg Witteveen de kans tot een zeer hoog uitwerkingsniveau door te dringen omdat hij kon uitgaan van een groot aantal voorstudies en zelfs uitgewerkte plannen van voorgangers. Reeds in 1863 had W.N. *Rose* een plan opgesteld, dat voor een klein deel werd uitgevoerd. Voor de woningwet werd in 1903 door de Dienst een uitbreidingsplan getekend. 'Beziet men dit plan, dan blijkt het in hoofdzaak een plan van verkaveling te zijn binnen de lijnen welke het terrein zelf aangaf. Het hield nog weinig rekening met de toekomstige verkeerstoestanden en week in menig opzicht af van wat men tegenwoordig bij een uitbreidingsplan als eisch stelt', formuleert H.S. de Roode het in zijn inleiding op het door Witteveen opgemaakte nieuwe plan Zuid.[114]
Het was dus in wezen nog een 19e eeuws 'stratenplan', wel begrijpelijk zo kort na de totstandkoming van de woningwet en bij nog onderontwikkelde 'stedebouw' in Nederland. Toch zijn ook van dit plan enkele stukjes gerealiseerd. Al spoedig erkende men evenwel de ontoereikendheid van het plan, en een nieuwe opzet werd uitgewerkt tussen 1917 en 1921. 'Dit tweede plan-Zuid toont tal van verbeteringen ten opzichte van het eerste. Men treft er twee groote centra in aan (. . .). Ook was meer studie gemaakt van de bebouwingswijze en van den parkaanleg. Een breede tuindorpzone was in dit plan opgenomen',

aldus weer De Roode.[115] Het tuindorp Vreewijk, alsook de zogenaamde 'Bloemhof', zouden hieraan uitwerking geven. Het werk van *Granpré Molière* cum suis aan Vreewijk, kort na de oorlog '14–'18, werd zo succesvol bevonden, dat zijn architektenbureau de opdracht kreeg het Plan-Zuid wederom te herzien en het vooral een meer architektonische 'vorm' te geven, concreter en sprekender dan het in het bestaande plan schematische karakter. Molière mocht Zuid nu ook in een breder, regionaal kader plaatsen waarbij vooral de verkeersoplossingen aandacht kregen; dit was in 1922. 'In dit ruim opgezette plan komen de nieuwere denkbeelden omtrent den stadsuitleg meer volledig tot hun recht. Het strekt tot aan en over de Zuidelijke gemeentegrens. Karakteristiek



Het plan van Granpé Molière, Verhagen en Kok voor Rotterdam-Zuid, van 1920.
Het was gemaakt als onderdeel van een totaalvisie op de ontwikkeling van de 'Linkermaasoever', en bevat de toen reeds ontworpen en gedeeltelijk uitgevoerde wijken Bloemhof en Vreewijk, te zien rechts van het midden.
Ook Molière C.S. past een soort parkway toe, temidden van twee bijzonder expressief uitwaaierende hoofdwegen, lopende vanuit het 'Zuidplein'.
Het is sterk de vraag of de nogal monotone, hoewel scheef getrokken bouwblokken in dit plan tot bevredigende stadsruimte geleid zouden hebben; de angst hiervoor en voor de nogal rigoureus, met artistieke schwung getrokken hoofdlijnen van dit plan, dat toch geen wandplaat is maar een forse stadwijk in-spe, hebben geleid tot een studeren op verfijndere plannen, en wel samen met de stedebouwkundige dienst.
(Uit Tijdschrift voor Volkshuisvesting en stedebouw 1926, evenals de volgende illustraties betreffende 'Zuid').



Het duidelijk meer gematigde, gedifferentieerde plan dat in 1923 ontstond uit samenwerking tussen het bureau van Molière C.S. en de stedebouwkundige dienst.
Het was, vanaf 1903, inmiddels het 4e plan in successie. Ook dit vond niet de genade van Raadscommissies en Raad; het was Witteveen, inmiddels stadsarchitekt, die nu alles maar eens over moest doen.
Met name het gehele linker gedeelte vond men nog veel te vaag, en de voortzetting van de Oostwestroutes aldaar onlogisch.

is de waaiervormige spreiding van de hoofd-verkeerswegen naar het Zuiden, gesneden door een stelsel van gordelwegen. Voorts de opzet van een centraal plein, dat het hart moet worden van de Zuider-City, en de groote parkaanleg, diep doordringend in de stadsbebouwing', becommentarieert De Roode Molières plan.[116] Verder leest men dat het plan te weinig rekening hield met bestaande toestanden en in deze vorm niet uitvoerbaar bleek. Het werd wél als grondslag genomen voor een nieuw plan. Deze vierde poging werd uitgewerkt in samenwerking tussen het bureau van Molière en de Dienst, en werd in 1923 aan de gemeenteraad voorgelegd. Het resultaat is een verslapte en ook wel uitvoerbaarder versie van Molières oorspronkelijke plan, die 'naast veel waardeering, op sommige punten een critiek' uitlokte. Een vijfde herziening was noodzakelijk, en



Het resultaat van Witteveens bemoeienis, gereed in 1926: het 5e plan Zuid.
Men treft hier een aanmerkelijk doorwrochter straatbeeld: nog iets van de waaiervorm is gehandhaafd doch in balans gebracht door tegengestelde bewegingen.
Er is veel meer variatie in blokplaatsing, straat- en pleinvormen, en van het westelijk deel is nu inderdaad een ontwikkeling apart gemaakt.
De vorm van het Centrale Plein (Zuidplein) is subtieler uitgewerkt; voor dit plein zijn talloze perspektieven vervaardigd, waarvan er hier drie volgen.
Het plan is aangenomen doch was nog maar zeer ten dele uitgevoerd toen de oorlog uitbrak.

deze werd toevertrouwd aan de pas bij de gemeente in dienst getreden *Witteveen*. 'De nieuw te traceeren lijnen zouden volkomen moeten passen in het toekomstbeeld, dat wij ons van Groot-Rotterdam denken', declameert De Roode nog tot slot: wederom dit plan dus in regionaal kader.

Vooreerst heeft Witteveen zich echter geconcentreerd op het plan zelf, dat weer een bijzonder knappe, intelligente synthese blijkt van al wat in de voorafgaande barensweeën van dit uitbreidingsplan naar voren was gekomen (zie de illustraties).
Witteveen onderverdeelt zijn toelichting in een aantal afzonderlijke *probleemvelden* die, in het plan samengesmolten, alle een oplossing hebben gevonden. Het zijn achtereenvolgens: Algemeen

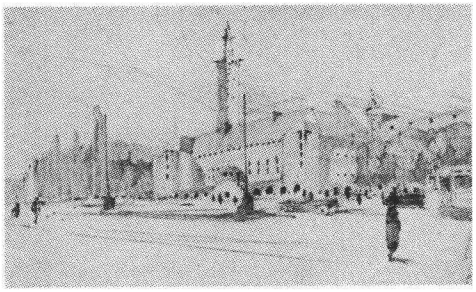
uitbreidingsplan (dat wil zeggen Zuid als onderdeel van Groot-Rotterdam); spoorwegen; scheepvaartkanaal; hoofdverkeerswegen; centraal stadsdeel; het park/parkways; recreatiegebied; het water; de gordelweg; aard van de bebouwing; ziekenhuis; marktterreinen en speelplaatsen; kerkhoven; industrieterrein; hoogbaan. In deze 16 *aspekten* van het éne plan heeft Witteveen een mogelijkheid gevonden de diverse belangen afzonderlijk toe te lichten en daardoor het geheel bespreekbaar te maken. Het is een indeling in 'kopjes', die helderder is dan wat bijvoorbeeld Berlage stedebouwkundig heeft voortgebracht. Het is mogelijk dat de frisse kijk van de net binnengekomen Witteveen hem deze gelukkige greep deed doen. Een ieder die wel eens getracht heeft een stedebouwkundig plan op te splitsen in afzonderlijk bespreekbare onderdelen, zal weten hoe moeilijk de indeling is. Wat komt eerst? Ga ik uit van 'de woning' en werk toe naar het geheel (van het kleine naar het grote) of andersom? Het detail wordt bepaald door het geheel, en andersom. Het is de eeuwige wezensvraag die opkomt bij het scheppende proces: hoe kom ik tot het 'resultaat', waarin ineens alles (ongeveer) blijkt te passen? Kennelijk heeft Witteveen hier geen (uiteindelijke) problemen mee gehad; hij heeft een soepel-lopend plan getekend, waarin de toenmalige wensen gehonoreerd werden. Zijn voordeel was, dat hij: a. uitging van veel bestaand werk en b. een aantal van te voren gekozen oplossingen als standaard hanteerde. Hij ging niet uit van de absolute leegte, maar had alle stukken al klaar liggen. Zo schrijft Witteveen over de 'aard van de bebouwing': 'Zoals op de bijgevoegde gekleurde teekening, schaal 1 : 10.000 blijkt, ligt het in de bedoeling in het centrale stadsdeel een gesloten hooge bebouwing toe te passen. Langs de hoofdverkeerswegen is deze hooge bebouwing zoveel mogelijk voortgezet. Tusschen deze hooge randbebouwingen zijn wijken met een gesloten lagen bouw ontworpen. Deze gesloten hoog- en laagbouw zet zich grotendeels tot den genoemden gordelweg voort: het zuidelijk gedeelte van 'Zuid' is in lagen open bouw gedacht, *in den geest van het tuindorp Vreewijk*'.[117] Nogmaals: Witteveen ging uit van iets; enerzijds had hij de bestaande plannen waar duidelijke dingen aan mankeerden, die dus opgelost moesten worden; anderzijds waren vlakbij goede, concrete oplossingen voor handen, zoals tuindorp Vreewijk, waarover iedereen enthousiast was. Hierdoor was de ontwerper meteen op weg, en daarbij gevoegd dat Witteveen goed kon 'simplificeren' en de hoofdzaken van de bijzaken kon onderscheiden (waarschijnlijk zelfs zich inlevende in de geest en psychologie van de stadsbestuurders, die van duidelijke taal houden!),was het mogelijk in zeer korte tijd (minder dan een jaar) van een rammelend uitbreidingsplan een perfekt lopend te maken, notabene des ontwerpers eerste grote stedebouwkundige plan. En: de ontwerper had meteen het principe gevonden voor de rest van zijn plannen. Alles niet te ingewikkeld maken, in overzichtelijke vormen en goedlopende belijningen bijeentekenen en met overtuigende woorden adstrueren. Ziedaar het recept van Witteveen, dat, althans bestuurlijk, tot 1930 uitstekend gewerkt heeft. De plannen werden steeds aangenomen en met de uitvoer gestart. Misschien dat Witteveen wat arrogant was, hij 'zag' de algemene behoefte en kon generaliseren waar anderen bleven steken, en wist door juiste woorden een krachtig 'beeld' te scheppen, een beeld dat voor anderen weer een leidraad was voor de uitwerking van de stedebouwkundige ontwikkeling.

Zodoende heeft Witteveen eigenlijk wel het 'ideale' stedebouwplan ontwikkeld, meer nog dan de wroetende Berlage, meer nog dan de filosoferende Molière. Hij heeft een 'beeld' weten te scheppen, steeds weer, een concreet beeld van de toekomstige stad, en dit op bijna Amerikaans gemakkelijke wijze gepresenteerd. Zo zegt hij, inderdaad gemakkelijk, vanzelfsprekend, van de eerder aangeduide bebouwing in Zuid: 'Wij verwachten op deze wijze de breede parkstrooken boeiend in de bebouwing op te nemen. Er zal, naarmate men de stad binnendringt, een stijging in hoogte van bebouwing en vermindering in beplanting hand aan hand gaan. Zoo zal er gelegenheid te over zijn tot het scheppen van architectuur op stille besloten pleinen of langs breede forsche verkeersstraten'. Ja, zo staat het er, het beeld tekent zich af, geen problemen, niet moeilijk doen. Wat moet Witteveen een uitkomst geweest zijn voor de door de voortslepende plannenmakerij uitgeholde en vermoeide stadsbestuurders. En: wat Witteveen stelt, is heel realistisch, uitvoerbaar bovenal. Zelfs de laatste opmerking bij de paragraaf over 'bebouwing': 'De wijk, begrensd tusschen het centrale plein, het Zuiderpark en de breede groene verbindingsscheggen, is bestemd voor een wijk van beter gegoeden. Want wij verwachten, wanneer het Zuider stadskwartier tot verdere ontwikkeling komt, dat de behoefte aan een dergelijke woonwijk niet denkbeeldig is.'[118]

Ziedaar de realist Witteveen, die zijn ideeën flexibel aanpast aan de situatie, en ze dan toch gloedvol weet uit te beelden. 'Doe het zo, dan wordt het goed' is de formule van Witteveen, die over een groot zelfvertrouwen beschikt moet hebben. Het 'maar' is dan ook al gauw, dat men instemt met dit vertrouwen en de stedebouwkundige 'smaak' deelt, en *zijn* beeld van de stad accepteert. Sommigen zullen dat niet gedaan hebben,

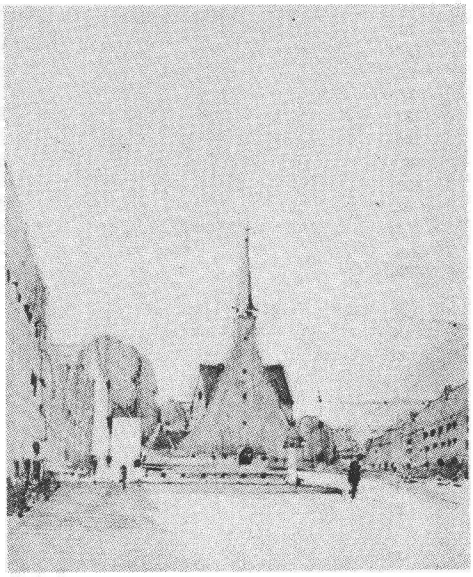
maar vooreerst overheerste instemming. Tenslotte gaf Witteveen ook op tal van puur praktische en technische vragen een antwoord.
Wat het plan Zuid betreft nog een aantal *grepen uit de toelichting*.
Betreffende het *scheepvaartkanaal* dat het plan aan de zuidzijde beëindigt: 'Het bleek mogelijk in het tracé eenige wijziging te brengen, waardoor het beter in het plan kon worden opgenomen (. . .). Het Kanaal, door zijn groote breedte aangewezen om als werkzaam element in het stadsplan te worden opgenomen, heeft – gezien ook den eisch voor de scheepvaart om het aantal straatovergangen zoo gering mogelijk te doen zijn – voor den bouw van de zuidelijke stad een diep doordringende invloed gehad.'[119]
Bij *Hoofdverkeerswegen* geeft Witteveen een heldere en logisch aandoende uiteenzetting van de verkeers verwachting in Zuid en met name van de relatie Centrum en Zuid. Molière had al het verkeer naar één punt toe geleid, terwijl Witteveen nog een tweede westerlijker punt toevoegt (in Charlois), waar in de toekomst een tunnel zal komen. 'Voorts hebben wij gepoogd de bijzondere elementen van het plan-Molière zoo zuiver mogelijk te handhaven'. Even verder maakt Witteveen een markante opmerking, die Berlage bevallen zal zijn: 'Waar wij beoogen de stad in Zuidelijke richting tegen het Kanaal te doen eindigen, zouden deze Kanaalovergangen tevens de typische functie van de 'poorten' uit de stad der Middeleeuwen verkrijgen. De poortpleinen zouden dan de hoofdrichtingen naar de volgroeide stad uitstralen en daarmede de duidelijkheid van het plan ten zeerste verhoogen'.[120] Hier is wel een sterke referentie naar het Idee van de Hollandse Stad: water en poorten, en 'volgroeid'. Kennelijk is dit toch alles zo gesteld met instemming van vele anderen: Witteveen zou spoedig 'Stadsarchitect' worden en heeft nog vele plannen ná dit voor Zuid getekend!
Wat het verkeer betreft nog dit: Witteveen reserveert ruimte voor een derde Oost-West hoofdweg, (tijdelijk in te richten als plantsoen) zodat, wanneer deze noodzakelijk mocht worden, aanleg niet afbraak van woningen en dergelijke zou betekenen. Een praktisch standpunt.
Over het *Centraal Stadsdeel*: 'Het (. . .) ontworpen centrale plein, de ziel van dit belangrijke stadsdeel, zal, wil het werkelijk aan de bedoeling kunnen beantwoorden, slechts mogen worden omsloten met die gebouwen, die het centrale leven zullen versterken. Een openbaar gebouw (. . .) zal er niet mogen ontbreken. Hotels, restaurants, schouwburg, een bioscoop en allerlei andere inrichtingen van mondain leven zullen even zoovele belangrijke elementen zijn om het Zuidelijk stadslichaam een zelfstandig en eigen karakter te geven'.[121] Ook hier is het idee van Berlage aanwezig, maar wel anders ingevuld! Berlage sprak nooit over 'mondain' en bioscopen!
Dat het plan *Parkways* heeft gekregen is in het plan duidelijk te zien. Van het oorspronkelijke zuidelijke park werd iets afgeknabbeld door het Kanaal; de oppervlakte herstelde Witteveen in de vorm van de 'karakteristieke diep inschuivende parkstrooken naar het centrale plein', ook in Molières plannen in de kiem aanwezig, maar nu overtuigend uitgewerkt.
Over *Het water* is Witteveen bijzonder opgetogen, zoals het een Hollander betaamt, kan men zeggen. 'Door het geheele stadslichaam is een stelsel van kanalen ontworpen, dat met het scheepvaartkanaal door middel van een sluisje is verbonden. De betekenis springt in het oog. Behalve de waarde, die het water (. . .) als element van schoonheid heeft, zal het praktisch van beteekenis zijn voor het aan- en afvoeren van materialen, levensmiddelen enzovoort (het is nog 1926! E.J.H.). Op enkele plaatsen is dit water verbreed, om op teekenachtige wijze het stadsbeeld te kunnen verlevendigen. In het Zuiderpark is een groote vijver ontworpen, waar gelegenheid tot waterfeesten in aantrekkelijke omgeving kan worden gegeven.'[122]
Over De Gordelweg: 'De Gordelwegen zijn in tegenstelling tot de verkeerswegen in sterk wisselend profiel ontworpen. Typische boombeplantingen, fraaie gazons, en smalle waterwegen zullen het speelsch effect kunnen verhoogen'.
Op een typisch Hollandse, degelijk-traditionele manier krijgt de gebouwde omgeving 'vorm' in Witteveens plannen, gezellig, met veel water en bomen, vloeiende wegen, men ziet de rode dakpannen al tussen het lommer schemeren, en even verder de spiegelingen van het bruggetje in de singel.
Waarom niet? Is dit niet voor de meesten onzer één van de aantrekkelijkste woonomgevingen, als we eerlijk zijn? Zeker als deze omgeving vlakbij het centrum van een wereldstad is! Vreewijk is zo; hier zijn stedebouwplannen die Vreewijks microwereld op groter schaal brengen, als stadslichaam in elkaar passen en structureren met wat stedelijker, hoger bouw langs hoofdroutes en rond pleinen. Het lijkt, de Nederlandse randvoorwaarden in aanmerking nemend, het meest logische en voor de hand liggende dat men kan doen. En waarom het dan niet doen? Het *is* heel veel gedaan, in heel Nederland, zoals de illustraties in hoofdstuk VII laten zien. Maar het is later ook veel afgewezen, teruggewezen naar de hoek van de romantiek, sentimentaliteit en nostalgie, en vervangen door een heel ander stadsbeeld . . .

Perspektieftekeningen die goed suggeren hoe boeiend en gedifferentieerd het Centrale Plein in dit plan zou kunnen worden, met commerciële, gewijde, culturele en recreatieve funkties: een nieuw stadshart van hoge esthetische verzorging, centrum van een grote nieuwe wijk.





. . . En Blijdorp

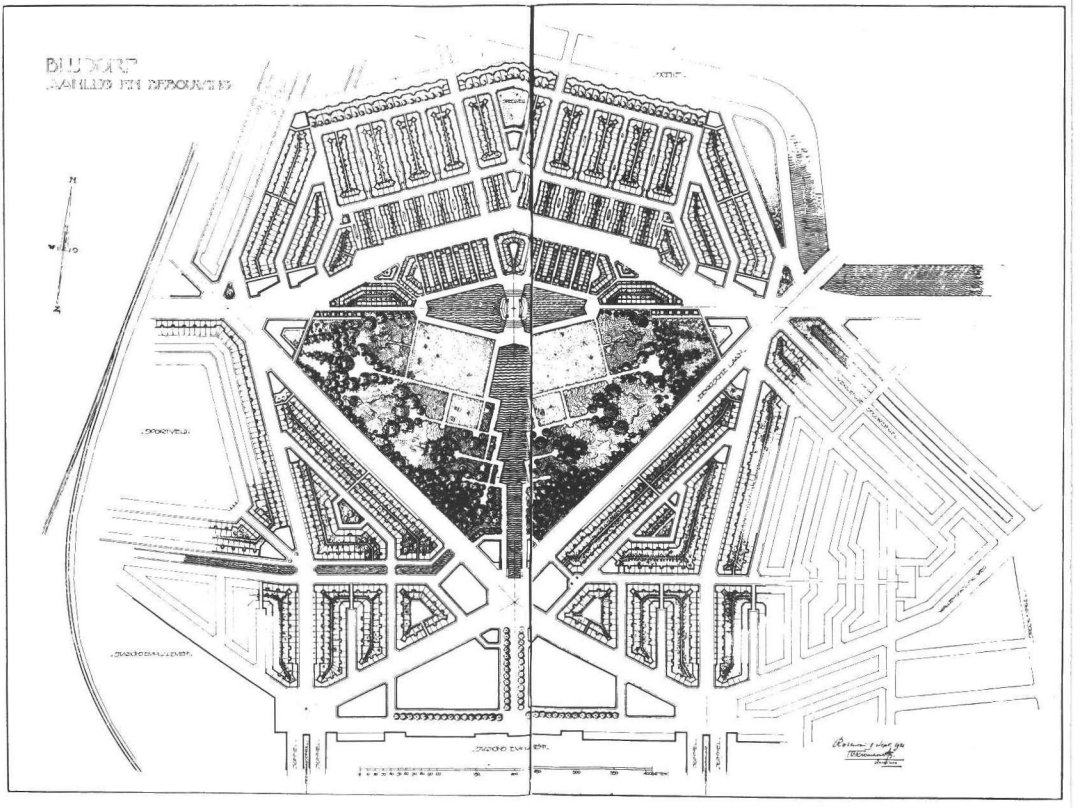


Tot besluit van dit hoofdstuk een korte beschrijving van één van Witteveen's 'Huzarenstukjes' van bijna anekdotisch karakter: de omwerking van wederom een eerder plan, deze maal van de architekt Kromhout. De naam 'Blijdorp' is bijna ironisch voor dit stukje moeizame stedebouwgeschiedenis. Kromhout, die voor veel geld was ingehuurd om iets bijzonders te maken van dit noord-westelijk gebied van Rotterdam voor de arbeidende klasse, had een nogal bombastisch plan geleverd; hij heeft dit zelf in een filippicaachtig artikel verdedigd in het tijdschrift Volkshuisvesting en Stedebouw.[123] Witteveen kreeg later de taak, na aanvankelijk uitsluitend samengewerkt te hebben met Kromhout, als vertegenwoordiger van de Dienst, om nu, na de (explosieve) loskoppeling van deze architect, alléén het plan om te werken en terug te brengen tot een aanvaardbare realiteit; dit was in 1929.[124] Enkele passages volgen hier uit het sappige proza van de architekt Kromhout, waar hij de totstandkoming van diens plan toelicht. Deze teksten illustreren zo beeldend immers de sfeer die het stedebouwkundige werken bij gemeentelijke Diensten en particuliere architekten in de jaren 1920–1930 moet hebben getekend.

'Het was in 1920 (dus nog voor Witteveens komst in Rotterdam, E.J.H.), onder het bewind van Burgemeester Zimmerman en Wethouder Heykoop, de twee machthebbers van het Rotterdam dier dagen (. . .) dat ik de uitnoodiging ontving tot het maken van plannen voor de bebouwing van Blijdorp.

Wil men den geest der opdracht en dientengevolge ook het hier gepubliceerde ontwerp begrijpen, dan dienen we (. . .) ons in de mentaliteit dier dagen te verplaatsen. (. . .) Men herdenke eens: de dagen van de bekende Novembermaand, toen er mitrailleuses achter zandzakken stonden op het bordes van het Oude Stadhuis, (. . .) de hartstochtelijke verbeteringswenschen in alles, ook in den woningbouw; (. . .) en dan Heykoop's plan om gansch Blijdorp uitsluitend voor de arbeidende klasse in te richten, met een groot park, een sportterein etcetera.

In dat alles zat gloed, gang, consequentie, eenheid van gedachte en de groote greep, de eenige voorwaarde om iets goeds en iets groots te maken. Men bouwt met geestdrift òf een paleizencomplex, òf een breed-opgevat werkmans-stadskwartier. In groote lijn zijn slechts de uitersten mogelijk (. . .) Het was een lust in die dagen de



Het plan 'Blijdorp' van architekt Kromhout, gereed in 1921. Naast de nogal Barokke, in schaalwerking vermoedelijk zéér misleidende parkaanleg in het centrum vallen op de wonderlijke configuraties van een soort stroken-bouw ten noorden van het park.
Overigens doet het gehele ontwerp geforceerd aan; het is niet voor uitvoering aangenomen.

kamer van den Wethouder te betreden want er was actie en ambitie, de eenheid was nog niet lamgeslagen tot een versnipperde veelheid . . . (. . .) zooals Heykoop tegen me zei: 'We moeten ze *het mooie geven*, ze moeter er aan wennen en dan zal je zien hoe na korten tijd allen medewerken ons park, plantsoen en eigen tuintje in orde te houden!, samen staande op een bruggetje in Vreewijk . . .'.[125]

In het vervolg van het artikel behandelt Kromhout de verdere motieven en wederwaardigheden die geleid hebben tot het bewuste plan (zie illustratie) Deze kunnen hier achterwege blijven met uitzondering van een bijzondere argumentering van het stratenbeloop, waar de ontwerper de zacht geknikte lijn prefereert boven de gebogen: 'Ik acht het onnoodig in dit blad den lezers te wijzen op de groote architectonische, tegelijkertijd economische voordeelen van zooveel mogelijk recht te bebouwen straten. Wie daarvan nog overtuigd wil worden, heeft slechts te Rotterdam een bezoek te brengen in het Rozenburgkwartier, waar het toppunt van onrust is verkregen in de aanvankelijk zoo rustige omgeving, door de telkens van richting veranderende hoofdlijnen der daarin geplante gebouwen, die uiteraard te luisteren hadden naar de gebogen rooilijnen. Wil daarmede gezegd zijn dat een gebogen lijn daarom geheel verwerpelijk is? Geenszins, mits zij het gevolg is van een architectonischen wil. Doch bouwkundig gesproken kan de segment bijvoorbeeld vervangen worden door haar veelhoekige vertolking, een verstarring als het ware in architectonische zin, waardoor de impressie van het gracieus-gebogene blijft met dankbaarder bouwkunstig gevolg. Het lijnenspel der hoofdwegen verzette zich al aanstonds tegen het horribele schaakbord-systeem, zoodat vanzelf een zekere



De gewijzigde en sterk uitgebreide plannen uit 1928 nu van Witteveen.
Eigenlijk is alleen het park enigszins bewaard gebleven, en ook wel de wat geforceerde symmetrie-neiging. (deze en de vorige illustratie uit: Volkshuisvesting en Stedebouw, respectievelijk 1927 en 1929).

ornamenteele beweging kon worden gevonden in de algemeene straatbelijning'.[126]
De uitwerking van dit plan was, zoals reeds gezegd, in het slop geraakt; het werd te duur, te persoonlijk, te veel een 'corpus alienum' in de Rotterdamse stads- en met name verkeersstructuur, en Kromhout werd bedankt voor zijn bijdrage. 'De gemeente liet een veer en de architect een gansche pluim zijner illusies', zoals Kromhout het geestig uitdrukte.
Het was nu aan Witteveen om de kosten die gespendeerd en ideeën die waren ontwikkeld, toch nog tot hun recht te laten komen in een nieuw plan, dat overigens aan heel andere eisen moest voldoen dan het oorspronkelijke.

In het genoemde, uitvoerige artikel uit 1929 heeft de Stadsarchitect dit nieuwe plan toegelicht, waar hij, net als bij de plannen voor Zuid, begint met de eerdere plannen de revue te laten passeren.[127] Het zijn plannen geweest van Bouwmaatschappijen (namelijk van 1899), van G.J. de Jongh (1903 en 1906), A.C. Burgdorffer (1915) en tenslotte W. Kromhout Czn. (1921). Deze plannen kunnen hier zonder toelichting blijven. Het nieuwe plan, dat Witteveen toch nog met égards het 'Plan Kromhout-Witteveen' noemt, heeft inderdaad wel iets bewaard van de ideeën van de eerste. Witteveen zegt het zo: 'Het zal niet verwonderen dat de eischen, die (. . .) naar onze inzichten thans aan (. . .) dit stadsgedeelte moesten worden gesteld, aanvankelijk den indruk vestigen, dat zij in het plan Kromhout niet konden worden verwerkt zonder het onherkenbaar te schenden (. . .). Wij hebben dientengevolge een nader overleg met den heer Kromhout gezocht en het is na veel studie en uitwisseling van gedachten komen vast te staan dat aan *alle* eischen uit stedebouwkundige overwegingen voortgekomen kon worden voldaan en dat daarbij niettemin de geest van het plan-Kromhout – die toch voornamelijk in het symmetrische park zijn uitdrukking vond – (dat is wel heel eufemistisch gesteld! E.J.H.) kon worden bewaard (. . .)'.[128]
Net als bij Zuid groepeert Witteveen zijn argumenten weer in 'hoofdstukjes' nu: 1. Hoofdwegen; 2. Het Scheepvaartkanaal; 3. Spoorwegen; 4. Het terrein voor groentenmarkt en melkmarkt; 5. Binnenhaven; 6. Opheffing goederenstation; 7. Wijziging Diergaarde; 8. Parken en plantsoenen; 9. Secundaire wegen; 10. Aard der bebouwing; 11. Sportterrein; 12. Openbare gebouwen; 13. Het water; 14. Kinderspeelplaatsen; 15. Eigendoms- en kadastrale toestand; 16. Peilen en 17. Bemaling. En weer is hij hierdoor in staat alles duidelijk te groeperen en harmonisch te argumenteren, waardoor het totaalplan er als het ware vanzelf 'uitrolt'. Daar is natuurlijk veel schets- en puzzelwerk aan voorafgegaan, maar het resultaat werkt althans zo, en dat is ook goed. De onderdelen blijven herkenbaar en zijn toch opgenomen in een groter, overkoepelend geheel. Het plan zal zeker zijn nadelen hebben, maar de ontwerper zat ook met buitengewoon veel 'erfenissen' die in het plan teruggevonden dienden te worden.
Volgen tot slot nog enkele sprekende opmerkingen, waaruit blijkt, dat ook Witteveen in de geest van Heykoop werkt. Eerst nog een uitlating echter die altijd weer opdoemt bij stedebouw, namelijk alles moet zus en zo, maar de 'spoorwegen' hebben 't anders gewild! Bij Arnhem was het zo, bij Berlage vaak, en hier ook: 'Hebben bovengenoemde overwegingen grootendeels het plan bepaald, een niet te onderschatten invloed heeft het door de Staatscommissie ontworpen spoorwegplan op de samenstelling van het plan Blijdorp uitgeoefend.'[129] Het is waar, spoorwegen zijn determinerende 'randen' en 'grenzen' in het stadsplan!
Dan: 'Het geheele plan zal ruimschoots dooraderd zijn met groen (. . .) Het park, onderdeel van den belangrijken parkway, stuit tegen het scheepvaartkanaal, zet zich door middel van een breeden gordel voort, om in de toekomst zijn beëindiging te vinden in een uitgebreid boschcomplex (. . .) Het meer monumentaal opgevatte gedeelte van het plan kan worden bebouwd met arbeiderswoningen (. . .) . . . er is naar gestreefd bij de plaatsing der openbare gebouwen het algemeene stadsbeeld te verlevendigen' (. . .)[130]
Inderdaad, ook Witteveen wilde 'het mooie en het goede' geven aan de stadsbewoners, door die stad zelve!

VI. GROEIENDE COMPLEXITEIT EN HET HARDNEKKIG GELOOF IN DE 'SCHOONE ORDE'

De overtuigingskracht en trefzekerheid waarmee de complexe opgave van de stedebouw werd opgelost in de periode 1900–1925, zeker bij een Witteveen, werd gaandeweg aangetast door een steeds toenemende omvang van die opgave. In het vorige hoofdstuk werd gezien, dat de vormgeving van de stadsuitbreiding hoofdzakelijk gebaseerd werd op esthetische overwegingen. Het is niet zo dat andere aspekten verwaarloosd werden, doch zij werden ondergeschikt gehouden aan het schoonheidsideaal. Dat éne belangrijke doelwit: een 'schone', fraaie, harmonische gebouwde omgeving te scheppen hielp steeds weer het wonder te verrichten om een oplossing te vinden in het complexe probleem; overtuigde steeds weer de geesten en reduceerde de veelheid tot werkbare, eenvoudige vormen van 'bekend', traditioneel gehalte.

Bij het voortschrijden van de groei der steden, de toenemende mobiliteit van de bewoners, hoger wordende wooneisen en steeds overheersender techniek, gingen de verschillende deelaspekten van de stedebouw logischerwijs meer aandacht vragen. Bijvoorbeeld verkeer: het werd steeds moeilijker om een stadsstraat met diverse rijstroken, trambanen, oversteekplaatsen etcetera, civieltechnische eisen van een dwingend karakter, 'künstlerisch' vorm te geven. Zoals het thans niet meer denkbaar is het verkeersplein Oudenrijn nabij Utrecht als een met woningen ombouwd 'plein' te zien, zo groeide ook in de twintiger jaren al het probleem van de combinatie van verkeer met op esthetische gronden gestoelde stadsbouw. Dan de oriëntatie van gebouwen: meer en meer gingen de stemmen op dat woningen, óók voor de laagste klassen, behoorlijk bezond moesten zijn, aan beide gevels minstens een paar uur, zodat bepaalde blokrichtingen bezwaarlijk werden en hoekoplossingen óók lastiger.

Voorts de steeds stijgende lonen en later in de periode ook die van de materialen maakten de bouw van versierde of gecompliceerde, steeds van elkaar afwijkende woningen te duur. Zo stapelden de problemen in de deelaspekten van de stedebouw zich op, waardoor het ook steeds moeilijker werd een kunstzinnige, enigszins vrije totaal greep te krijgen op de materie; het hoogst noodzakelijke, het schematische, de optelsom van de onderdelen – dat was al moeilijk genoeg. Om nog maar te zwijgen van de verhoogde grondprijzen, onteigeningsproblemen en niet in de laatste plaats een groeiende twijfel aan de traditionele oplossingen in het algemeen, alle zaken die de voorspoed van de stedebouw benadeelden. Was de naderende algehele crisis ook in de stedebouw al voelbaar?

Eén voordeel ontstond: met het toenemen van de problemen groeide ook het kritisch vermogen. Een stadsplan dat 'al te gemakkelijk' ontstond, zag men als onbetrouwbaar, oppervlakkig. Een voorbeeld van zo een kritiek, in 1923, is die van Hudig op het plan van J. Boterenbrood voor geheel Amsterdam-Noord.[1] (Zie illustratie). Hudig erkent het niveau: 'de kwaliteiten van het werk zijn bijzonder. (. . .) het is breed en met zeer ruimen kijk opgezet en het wemelt van gelukkige vondsten. (. . .)

Het toont eerbied voor het bestaande Amsterdam, samengaand met den durf om erin te breken, waar dit nodig is, het is modern en internationaal. (. . .) Prachtig is het gebruik van onzen ouden vijand en vriend, het water . . . (. . .) Waarlijk, er is alle aanleiding om het plan te bewonderen. Echter, niettegenstaande alle uitnemende eigenschappen is het niet waarschijnlijk, en ook niet wenschelijk dat dit plan ooit tot uitvoering komt. Het gaat mank aan de fout een *fantasieplan* te zijn.

Als er iets is, wat wij thans weten, is het dat de stedebouw bovenal een probleem is van efficiency, om dat modewoord te gebruiken. De tijd van de 'City Beautiful' is voorbij. Wat een stadsplan beoogt is een oplossing te vinden voor de ontwikkeling der stad als een gezond organisme, als plaats om te werken, te wonen en te leven, hygiënisch, in een opwekkende omgeving, met ruime gelegenheid tot ontspanning in parken en natuur in de nabijheid. Daarbij moet de econo-

mische struktuur het primaire zijn . . . (. . .) De principieele opzet van het plan is ongezond, omdat hij niet gebaseerd is op een strenge basis van feiten aangaande de vermoedelijke (. . .) ontwikkeling der Stad'. Tot zover de scherpe analyse van Hudig, de man die een grote rol heeft gespeeld, zoals verderop zal blijken.

De Hofplein-Affaire

Een voorbeeld waarbij de in het algemeen optimistische stedebouw-aanpak van de twintiger jaren werkelijk faalde, was de 'Hofplein-affaire' te Rotterdam.[2] Het Hofplein aldaar was al lange tijd onderwerp van ergernis en studie geweest. Het fungeerde als een bijzonder ingewikkeld en druk verkeersknooppunt enerzijds en als een stadscentrum-plein anderzijds; voorts vond men de bebouwing nogal rommelig en zat men tenslotte in de maag met een antiek stadsrelekwie: de Delftse poort.
Omstreek 1920 was een twintigtal Hofpleinplannen aan de orde geweest om orde op zaken te stellen, zonder hoopgevend antwoord. Men nodigde Berlage uit om de gordiaanse knoop door te hakken; de Raad motiveerde deze keuze op de volgende gronden: 'Ten eerste, omdat een vraagstuk als waarvoor men hier stond, alleen dan nog kans voor een goede oplossing had, indien het onderhanden genomen werd door één, die als bij uitstek bevoegd moet worden beschouwd. Ten tweede omdat ten aanzien van het plan zoo'n warwinkel van meeningen was ontstaan, dat naar het optreden van één, die als hoog en onbevooroordeeld bekend stond, hunkerend werd uitgezien.' Berlage kreeg dus de taak van een soort stedebouwkundige Heiland te vervullen!
Berlage tekende inderdaad een overtuigend plan

Eén van de ernstigste zo niet de ernstigste bedreiging van de stad als aangename en tevens fraaie verblijfplaats is de opkomst van het gemotoriseerd verkeer, auto en vrachtauto, en de brommer niet te vergeten.
Rond 1900 beperkte het stadsverkeer zich tot koetsen, enkele auto's, elektrische trams en verder heel veel voetgangers.
Men liep in de stad – dit kon ook nog, omdat de steden nog compact, nauwelijks uitgebreid waren. De foto toont het Leidscheplein in 1912: een harmonisch tafereel.
In deze sfeer moet men ook Berlage's grote straten in de diverse uitbreidingsplannen interpreteren: eigenlijk lanen met veel groen en bomen en aantal rijstroken voor een verkeersstroom die pastte bij de andere bestemmingen van de stadsruimte: wandelen, toeven, genieten en kijken, en natuurlijk wonen in de huizen aan die ruimte.
Wie bijvoorbeeld de Churchilllaan (te Amsterdam) van nu kent weet dat dit niet meer het geval is: een verworden stadsruimte. Het bedreigende proces begon in de twintiger jaren.



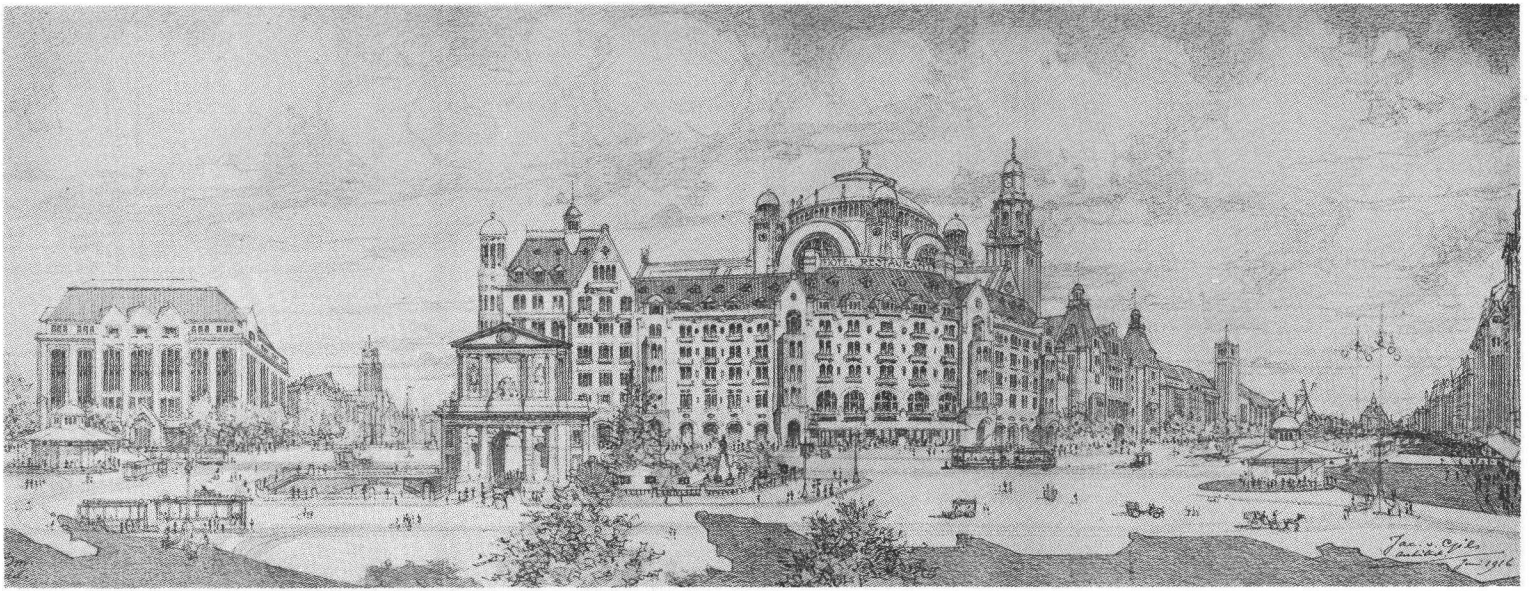


Het plan 'Amsterdam Over het Y' van J. Boterenbrood, uit 1922. Gepubliceerd in Volkshuisvesting en Stedebouw 1923.

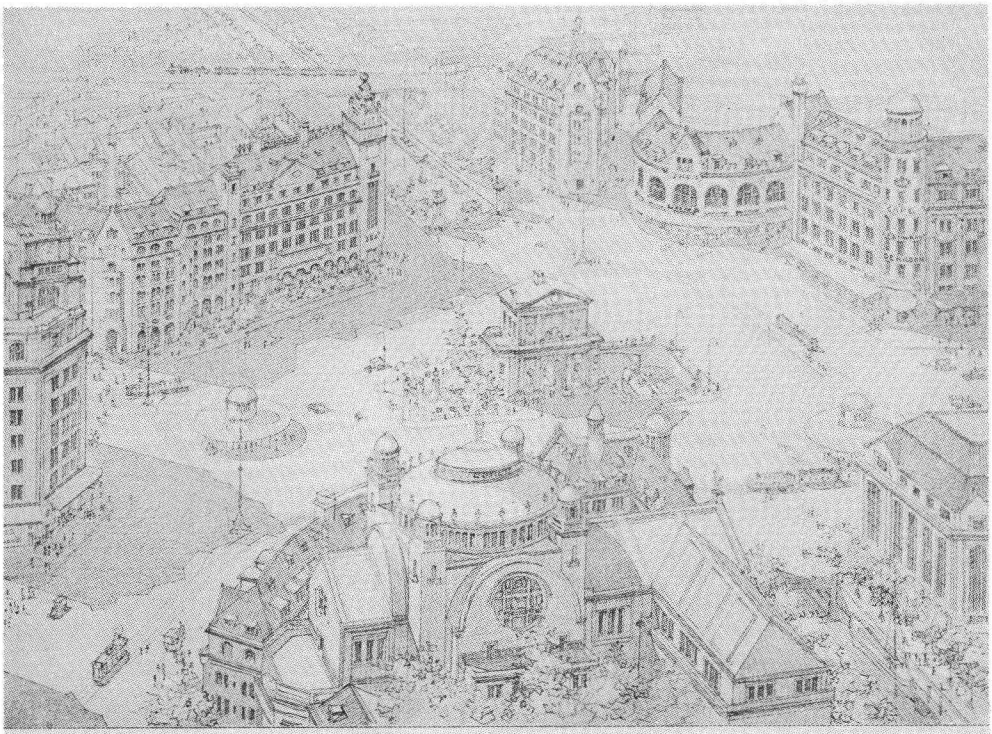
(in samenwerking met de Direkteur Openbare Werken, Burgdorffer), al in 1921 gereed, en het oogstte algemene bijval. 'Er was in veel kringen enthousiasme. Er was ook twijfel. Aan dien twijfel lag voor een deel kleinmoedigheid ten grondslag. De slechte tijden, welke volgden, de onzekerheid omtrent het verloop der Ruhrbezetting gaf echter een werkelijke aanleiding tot aarzeling,' aldus het genoemde artikel in Volkshuisvesting en Stedebouw. (zie voetnoot 2).

Voornamelijk door economische recessie bleef het plan tot 1926 liggen; en ook toen achtte men het nog te duur.

Men trachtte de zaak op te lossen door Berlage te vragen een goedkoper alternatief te tekenen. Wederom in samenwerking met de Direkteur Openbare Werken, inmiddels De Roode, geschiedde dit ook, doch de teleurstelling was haast voorspelbaar: het probleem was zo omvangrijk dat een goedkopere oplossing altijd de mindere zou zijn van het eerdere, duurdere plan, dat nog altijd in de herinnering leefde. De auteur van het artikel pleit dan ook voor uitvoering van het oorspronkelijke plan; hoe dit zij, alles bleef liggen, tot 1927. Het was wederom de stadsarchitect Witteveen die, net als bij alle moeilijk liggende uitbreidingsplannen (zie hoofdstuk V) nieuw licht op de materie moest werpen. In 3 maanden werd een geheel nieuw belijnd plan geproduceerd dat inderdaad veel oploste en tevens betaalbaar bleef.[3] De ontwerper zegt er onder andere over: 'Wij zijn overtuigd dat in de toekomst het Hofplein zal uitgroeien tot een centrum, dat in meerdere of mindere mate getuigenis zal afleggen van de waardigheid van Rotterdam als groote handelsstad. Daarom moeten wij het Hofplein als een brandpunt zien, waar de menschen voor zakelijke besprekingen zullen samenkomen, hetgeen medebrengt dat langs de trottoirs een uitgebreid restaurantleven zich zal ontwikkelen.'[4] Witteveen noemt het verkeersvraagstuk 'primair': 'De kern van de oplossing van het Hofplein zal



Dat de overheden in Nederland toch meestal de strenge, sobere stijl van een Berlage of een Granpré Molière aanhingen toont weer eens de ontwikkeling van het Coolsingel-Hofplein vraagstuk te Rotterdam.
Vele architekten hadden reeds hun krachten gegeven aan de verbetering van dit lastige en niet zo fraaie knooppunt in het Rotterdamse stadscentrum, zoals ook Jac. van Gils architekt en L. Klawer, redakteur, in een brochure van 1916: 'Eene poging tot omzetting van dit stadsgedeelte te Rotterdam in een wereldboulevard'.
Vele frivole en cosmopolitische ideeën, uitgebeeld in fraaie schetstekeningen bevat dit boekje, waar van hier twee zijn overgenomen.
Het mocht niet baten: Rotterdam koos Berlage voor de oplossing.

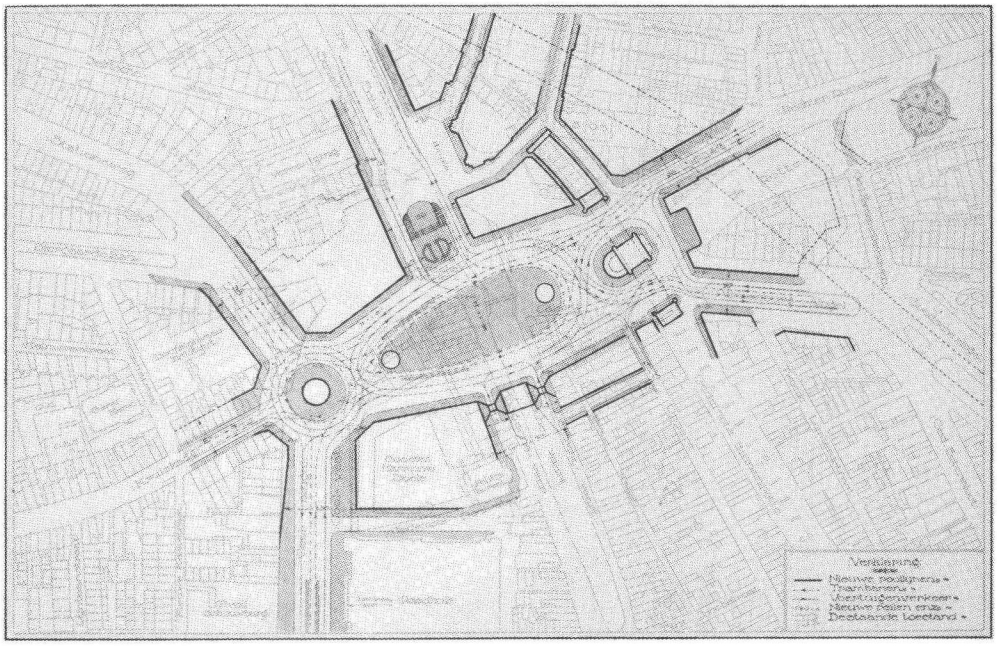


GEZICHT OP SLAGVELD, HOFPLEIN, GALERIJ EN OMGEVING VANAF DEN TOREN VAN HET NIEUWE STADHUIS VOLGENS HET PLAN VAN GILS EN KLAWER.

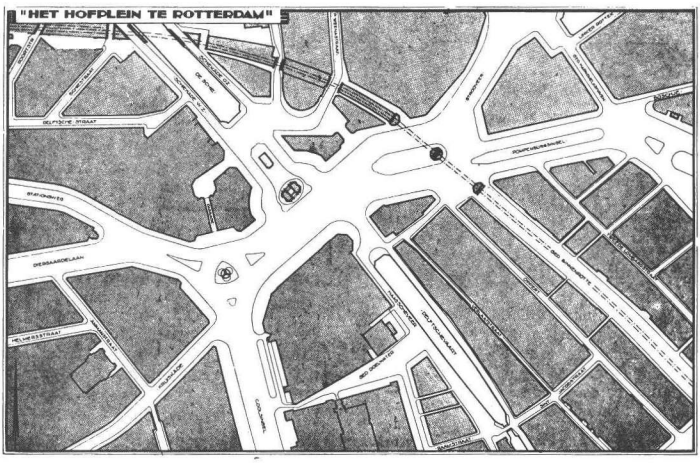


GEZICHT OVER HET PLEIN VAN DE KRUISKADE NAAR STROOVEER EN POMPENBURGSINGEL

Plan Berlage uit 1921 voor het Hofplein: de meest complete perspektieftekening van de vele die voor dit plan gemaakt werden.
Wegens hoge kosten ging de uitvoering niet door, ondanks zeer groot enthousiasme voor het plan.



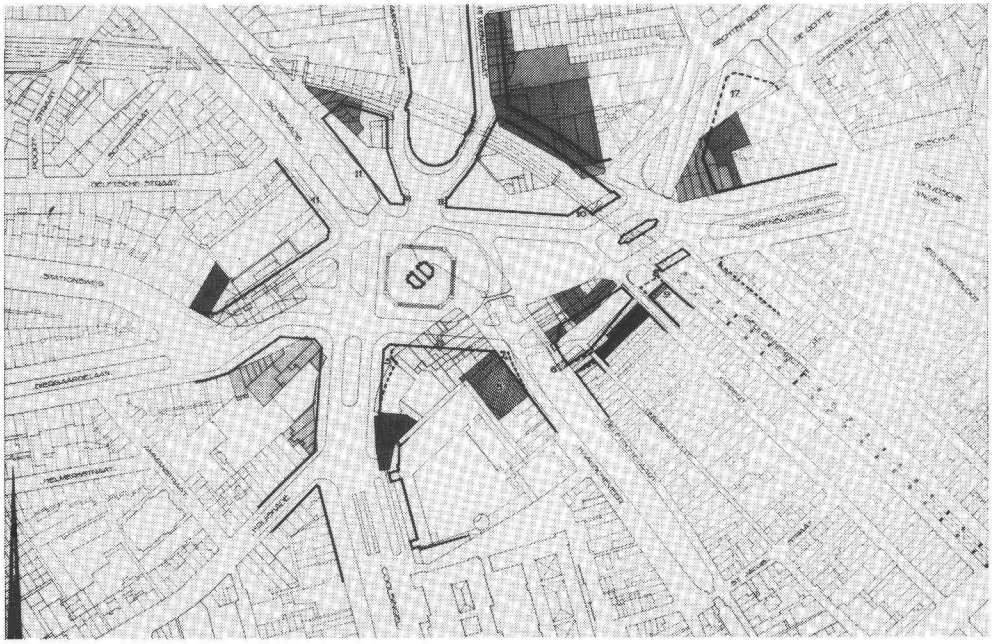
De plattegrond van Berlage's eerste Hofplein-plan, 1921. Eén van de grootste problemen vormde de 'verwerking' in de nieuwe opzet van de Delftse Poort.
Ondanks alle ingewikkelde randvoorwaarden is de ontwerper gekomen tot een overzichtelijk ('einheitlich'), amandelvorming plein met een vorm van zachte, niet perfecte symmetrie.
(Uit Volkshuisvesting en Stedebouw 1928, evenals de volgende illustraties van het Hofplein).



Rotterdam, Hofplein. Plan Dr. H. P. Berlage 1926

Het tweede plan van Berlage, uit 1926 van een veel minder rigoureuze opzet, veroorzaakte teleurstelling na de hoopvol stemmende ideeën uit het eerste plan. Inderdaad is nu veel minder sprake van 'pleinvorming': de ontstane ruimte heeft toch weer meer van een aaneenschakeling van straatkruisingen, hetgeen juist het probleem van de bestaande toestand was.

Het plan-Witteveen uit 1927, dat op efficiëntere wijze en met gebruikmaking van de oude poort als 'loos monument' op het midden van het plein, meer als triomfboog, de bestaande chaos verwerkt tot een ruimte met duidelijke pleinvorming, zij het een nogal scheef getrokken parallellogram-vormig plein.



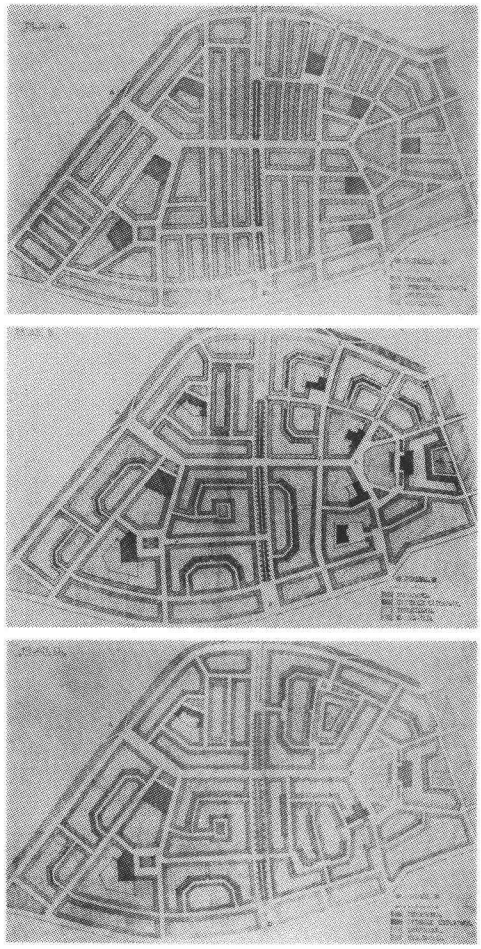


dan ook moeten liggen in een goede, logische en overzichtelijke regeling van het verkeer'. Het plein werd dan ook stukken ruimer en, in plattegrond, inderdaad overduidelijk een verkeersplein. De sociale pleinfunctie werd geheel gevonden in brede trottoirs en de straatwandfunctie ter plaatse. De ontwerper noemt het plein dus: 'centrum van verkeer en gezelligheid'.
De maat van het plein is geheel gebaseerd op de verkeersstromen en de kromming van de trambanen. De wonderlijke vorm is ook het gevolg van de verkeersafwikkeling: 'De hoofdgedachte, om in den pleinwand de verkeerstendens vast te leggen, heeft tot een eigenaardigen pleinvorm geleid, die na uitvoering bij een min of meer gesloten karakter, een zekere openheid bewaart. Deze openheid zal het gevoel van ruimte versterken, maar toch niet in die mate, dat karakterloosheid, zooals bij vele nieuwere pleinen, moet worden gevreesd.'[5] 'Het spreiden van het verkeer langs de wanden', stelt Witteveen, 'maakt het mogelijk een rustig middenperron uit te sparen, waardoor het typische pleinkarakter zakelijk wordt vastgelegd.'[6] Een markante relatie treft men bij Witteveen nog aan tussen vorm-wens en stichtingswijze, zoals ook gezien is in hoofdstuk V; deze architekt blijkt oog te hebben voor de ingewikkelde wijze, waarop bouwprojekten tot stand komen, en houdt daar rekening mee. 'Uiteraard draagt de bebouwing, zooals deze is ontworpen een schetsmatig karakter. Slechts wordt bedoeld er mede aan te geven in welke richting de oplossing van de bebouwing hier moet worden gezocht. Eenvoudigheid en rustigheid zullen bovendien wenschelijk maken, dat de bouwblokken *in hun geheel* worden uitgegeven.'[7] Weer leek het of Witteveen, de stedebouwkundige wonderdokter, een Augiasstal had gereinigd; doch de affaire Hofplein was nog niet ten einde, want wéér kwam het niet tot werkelijke uitvoering, er werd slechts partieel aan gewerkt, en het jaar 1940 bracht een definitief einde aan de plannen. Het bouwen van een stad gaat niet over rozen.

De ontwikkeling van de stedebouwkundige deelproblemen vanaf 1900

Het is interessant nog eens terug te koppelen naar het begin van de in dit boek bestudeerde periode. 1901: de woningwet schrijft aan gemeenten groter dan 10.000 zielen of zeer sterk groeiende gemeenten voor, een uitbreidingsplan vast te stellen. Dit betekent: een algemeen uitbreidingsplan, dat wil zeggen niet afzonderlijke ('partiële') plannen, maar een totaalplan voor de toekomstige ontwikkeling van de gemeente, en dit dan eens in de tien jaar te herzien. Hoe moeilijk de opgave wel was moge blijken uit het feit dat Haarlem voor de oorlog nóg niet, en Amsterdam pas in 1934 een 'algemeen uitbreidingsplan' gereed had! Overziet men de periode 1900–1930, dan komen, chronologisch-historisch de volgende probleemgebieden in de professionele belangstelling. Dit, afgezien van algemene problemen zoals de oorlog 1914–'18, woningnood, economische crises, subsidiestoppen, premieregelingen etcetera, dus zuiver vanuit de zaak zelve. Deze volgorde dekt wel ongeveer de werkelijkheid; er zijn natuurlijk altijd punten van overlap: 1. straten en verkeer; 2. 'wie is de stedebouwer' en de stedebouwkundige leerstoel te Delft; 3. hofbouw en gemeenschappelijke tuinen, blokbouw; 4. tuinstadkwesties, open-gesloten bebouwing, groepering; 5. hygiënische kwesties en bouwverordeningen; 6. bebouwingsdichtheden, bebouwbaarheid, plaatsing van scholen en dergelijke; 7. industrieterreinen en plaatsing van deze; 8. 'parkways'; 9. bestemmingsplannen, algemene uitbreidingsplannen, gewestelijke plannen als nieuwe thema's; 10. torenhuizen en villakwartieren; 11. stijlveranderingen, Le Corbusier, 'Funktionalisme' etcetera.
Het valt op dat bijvoorbeeld 'parkeren' nog zelden een 'issue' vormt; evenmin 'winkelcentra'. Bij al deze punten in het volgende een kleine toelichting.

1. *Straten en verkeer*: één der eerste problemen waaraan de stedebouw zich wijdde, zoals gezien is in de hoofdstukken IV en V. Zelfs in Berlage's toelichtingen, zoals voor Amsterdam-Zuid, frequenteert het onderwerp. Ook werd al melding gemaakt van de sterk verkeers-gerichte studies van Wattjes, die in 1911 stelde 'Het maken van een stadsplan bestaat in hoofdzaak uit het traceren van een net van straten'.[8]
In de jaren 1910–1912 komt men tal van studies tegen in de tijdschriften: van Kubatz, Van Hylckama Vlieg, Schaap, Van Hoytema, Cleyndert en andere.
Natuurlijk blijft het 'verkeer' altijd een interessant thema, voor de architektonische stede-

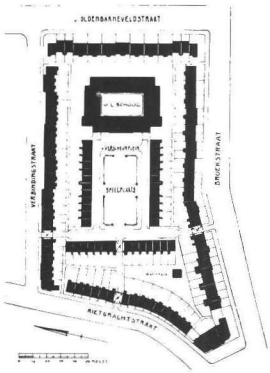


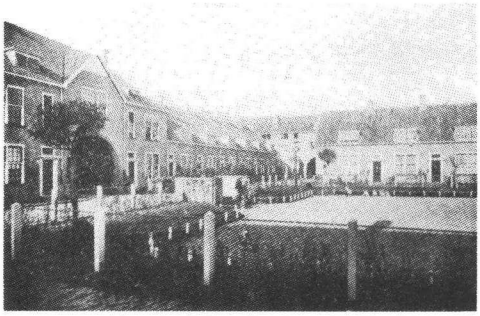
Dat het gemotoriseerd verkeer in de jaren twintig inderdaad merkbaar en onaangenaam ging toenemen, merkt men uit het groeiende aantal studies dat aangetroffen wordt in de tijdschriften om het verkeer in goede banen te leiden. Met name wordt gezocht naar goed onderscheid tussen woon- en verkeersstraten, de laatste uiteraard ook nog wel met woonhuizen, maar door grote breedte en juiste profilering zo uitgevoerd, dat ondanks het verkeer een prettige bewoning mogelijk blijft. Opvallend in Berlage's plannen voor Amsterdam-Zuid was, dat juist de duurste woningen aan de brede (verkeers)-straten gesitueerd werden, toen het verkeer immers nog eerder een leuk en afwisselend tafereel bood, met de fraaie ruimte en bomen van de brede straten, dan een zeer hinderlijke faktor.
De hier afgedrukte illustraties zijn uit een artikel van W. van Boven in Volkshuisvesting en Stedebouw (1922), weergevende 3 fases in een ontwerpproces (voor een denkbeeldige situatie) om te komen tot duidelijke indeling in verkeers- en woonstraten.

bouwers in de eerste jaren vooral opbouwend en beheersbaar, tegen de jaren '20, als de verkeerseisen strenger en bepalender worden, een stuk lastiger. Zo schrijft Van Boven in een artikel van 1922 weliswaar verhelderend over 'verkeers- en woonstraten'[9], en geeft aardige schematische plattegronden casu quo oplossingen; hét probleem hoe de combinatie van een drukke verkeersweg met woningen erlangs harmonisch op te lossen valt – en dat is een probleem tot op de huidige dag – kan ook hij niet geven. Volgens Cleyndert is het zelfs noodzakelijk de bijna heilige plannen van Berlage te herzien, namelijk die voor Amsterdam-Zuid, en wel voornamelijk op gronden van verkeersafwikkeling, straatprofielen etcetera. Zijn kritiek is uitvoerig toegelicht in een artikel van 1923.[10] Het is dus duidelijk, dat het 'verkeer' van een leuk thema in de beginperiode, tegen 1930, althans in de grote steden, een echt probleem wordt.

2. *'Wie is de stedebouwer'* is de titel van een betoog van W.F.C. Schaap in Bouwkundig Weekblad van 1914.[11]
Het betreft een onderwerp waarover al sinds enige tijd geredekaveld werd, met name sinds in 1904 enkele kamerleden hadden voorgesteld een leerstoel 'Stedebouw' in Delft te installeren. Het antwoord was toen geweest dat dat onderwerp toch al 'zat' in architektuur en in de civiele colleges betreffende aanleg van wegen en bruggen . . .[12]
Dit antwoord typeerde meteen het conflict: wat is de positie van de 'stedenbouwer', zo die al bestaat?
Een man als Berlage loste de vraag eigenlijk op door zijn persoonlijk charisma en professionele veelomvattendheid; doch als men de stedebouwer moet karakteriseren niet vanuit een persoon (-lijkheid) maar vanuit de behoefte?
Er moet toch iemand zijn die de veelheid aan gegevens, de complexiteit van het programma van eisen kunstzinnig vertaald. Kortom een architekt, maar dan één met groot ruimtelijk inzicht, veel wijsheid en vermogen om in de toekomst, met de tekenpennen van anderen, te ontwerpen. Een duizendpoot, dat is ongeveer het beeld dat naar voren komt in een artikelenreeks in de jaren 1913–1915 over dit onderwerp. En de meest direkte conclusie is wel, dat het een artiest moet zijn, beslist geen civiel ingenieur, genieofficier, landmeter of een dergelijke 'technische' figuur, die uitsluitend dienend behoren te zijn. 'De ingenieur heeft een dienende, de architekt de scheppende functie' zegt Schaap in het genoemde artikel. De auteur noemt dan tal van Duitse stadsuitbreidingen, die ontstaan zijn weliswaar uit een 'team' van deskundigen, maar altijd onder leiding van een 'Künstler', een architekt. 'Bedenk toch, dat eene stad niet is een complex van utiliteitswerken; de stad is en blijft gelukkig nog de plaats, waarin de mensch woont en leeft, het centrum van ontwikkeling, beschaving en kunst van de streek, waarin zij ligt; en dat laatste kan toch alleen het geval zijn, wanneer haar uiterlijk geen schijn is. Want waarlijk, dat zoudt U er van maken met Uwe stelling 'stedenbouw een utiliteitsvraagstuk', waarbij de architect eerst geroepen wordt als alles gereed is en waarbij deze slechts goed genoeg is om het door den ingenieur gemaakte plan een mooi jasje aan te trekken, zonder de vraag of het past'.[13] De auteur richt zich hier tot de Heer Rückert, die dus beweerd had dat stedebouw een utiliteitsvraagstuk is.[14] Schaap haalt ook nog Siegfried Sitte aan, de zoon van Camillo, die hij had gesproken, en deze had gezegd, dat het grondthema van zijn vaders stedebouwkundig werk was: 'praktische Fragen künstlerisch lösen.'[15] De diskussie gaat nog in een aantal artikelen voort, ook door anderen versterkt. Stedebouw is ruimtekunst, beweert Schaap steeds. Hij had dat al eerder gedaan in een felle kritiek op het uitbreidingsplan voor 's-Hertogenbosch van 1913, gemaakt door een genieofficier, dat hij als 'in elkaar geknutseld' typeerde. Ook dat was een hele artikelenreeks.[16]
In 1913 werd in de Tweede Kamer, toen het onderwerp van de stedebouwleerstoel opnieuw aan de orde kwam, nu zelfs *besloten* dat een hoogleraar niet nodig was, in weerwil van het klemmende advies van de Maatschappij voor Bouwkunst. Het kommentaar op deze 'zuinige' beslissing in het blad van de Maatschappij was droogjes: '. . . de betekenis van schoonheid in huizenbouw en stadsaanleg wordt nog slecht door betrekkelijk weinigen beseft. En zoo wordt ook hier het gezegde bewaarheid, dat elk volk de Regeering heeft, die het verdient.'[17]
Toen er dan toch een hoogleraar Stedebouw kwam (namelijk in 1947, en wel professor J.H. Froger) was daarmee de vraag 'wie is nu de stedebouwer' slechts tijdelijk beantwoord; bij de complexe zaak die stedebouw is blijft immers de prioriteit die men toekent aan de diverse aspekten bepalend voor het 'profiel' van de belangrijkste man. Vormgever, socioloog, econoom, civieltechnicus, of allemaal, in een team? Met 'inspraak'? Het zal wel een diskussie blijven zolang er steden gebouwd worden.

3. *Hofbouw*: niet nieuw in de Nederlandse stad, denk aan de bekende 'hofjes', waaronder grote 'hoven' zoals het Begijnhof in Amsterdam. Wel opnieuw in de belangstelling vanaf ongeveer 1910, als geschikte oplossing voor bredere bouwblokken, waarbinnen een ring van kleinere





woningen en ook wel scholen een plaats kunnen vinden, gegroepeerd rond een hof. Door de aldus ontstane dubbele randbebouwing, blijft de bebouwingsdichtheid relatief hoog. In grotere steden geeft de opvallende stilte binnen de hof, meestal bereikbaar met poorten vanaf de drukke straten, een hiermee contrasterend effekt van een oase. Een vroeg voorbeeld van 'hofbouw' is het Van Verschuerplein te Arnhem, van de architekten De Roos en Overeynder, gereedgekomen 1912. Een voorbeeld van een zeer grote, schitterende hof is de Zaanhof te Amsterdam (Spaarndammerbuurt), gereedgekomen in 1919 onder architektuur van Walenkamp voor de binnenste ring en Greve, Kuipers en Ingwersen voor de hogere, buitenste ring. Er zijn zowel geheel open toegangen naar de hof, als poorten. Aan de hof bevindt zich een school. Nog talrijke dergelijke hoven zijn verrezen in de stadsuitbreidingen, zowel van de kleinere plaatsen als bijvoorbeeld ook

In Arnhem bevindt zich één van de vroegste voorbeelden van hernieuwde 'hof' bouw: het Verschuerplein van architekten De Roos en Overeynder uit 1912.



In Amsterdam verrees vanaf 1918 een schitterende woonhof, de 'Zaanhof' van architekt Walenkamp. Wat obligaat gepaard gaat met de hofbouw zijn natuurlijk de poorten, altijd weer interessante opgaves voor de architekt.

in Amsterdam-Zuid van Berlage.[18] Daar is weliswaar de hof vaak gereduceerd tot een wat bredere binnenstraat, maar het effekt van de dubbele bebouwing van een hoge buiten- en een lage binnenring, met het typische stilte effekt, blijft. Pas met het Functionalisme zou de bouw van 'hoven' een einde nemen, onder meer omdat 'poorten' nauwelijks pasten in het moderne idioom.

Blokbouw is uitvoerig ter sprake gekomen in hoofdstuk V, waar vooral de krachtig-esthetische beschouwing ten aanzien van het 'einheitliche Blockfront' van W.C. Behrendt het belang van blokbouw versterkte. Tot in de jaren '30 *is* stedebouw blokbouw; het is de 'baksteen' waarmee de ruimte van de stad, haar straten en pleinen, gevormd wordt. De Amsterdamse school heeft de 'schil' van het blok als plastisch objekt uitgebuit, maar ook op traditioneler wijze is er in de periode 1910–1930 van alles gedaan om het blok fraaie gestalte te geven. Soms zijn de hoeken hoger en anders gedetailleerd; later in de periode treft men ook gedeeltelijk open hoeken aan. Bij de lagere bouw zoals eengezinshuizen of complexen in 2 lagen + kap, is de hoek veelal open maar dan toch weer dichtgewerkt met muurtjes, schuurtjes en dergelijke.

Tezelfdertijd met de 'hof' ging men zich ook interesseren voor de *gemeenschappelijke tuin* binnen het blok; een vroeg voorbeeld is die van J.E. van der Pek in een blok met open einden in de Indische buurt, gebouwd in 1911 voor de woningvereniging Rochdale. In een artikel van Mels J. Meyers over de gemeenschappelijke tuin[19] vindt men een aantal voorbeelden en tevens een loftuiting: 'De ervaring opgedaan met deze 'gemeenschappelijke tuinen' geeft stellig veel voldoening. Het geheele aanzien van de binnenruimte van het blok is schitterend in vergelijking van de blokken met de versnipperde eigen erfjes, welke veel overeenkomst hebben met schapenhokken op een veemarkt.'[20] Meyers ziet het belang van de tuin vooral esthetisch; eventuele funkties als speelruimte of plaats voor openluchtconcerten en dergelijke vindt hij secundair. 'Want het behoud van de goede aanleg en beplanting is en blijft hoofdzaak. Al het andere kan alleen worden toegelaten als de aanleg er niet onder lijdt.'[21]

Het onderhoud is dus een vrij kostbare zaak, en het is mede daarom, dat de gemeenschappelijke tuinen later toch weer minder werden toegepast dan het aanvankelijke enthousiasme zou doen verwachten. Wil men schitterende voorbeelden zien, dan moet men kijken naar de gemeenschappelijke tuinen van het tuindorp Vreewijk, die tot op de huidige dag als sprookjesparkjes zijn onderhouden.

4. *Tuinstadkwesties* zijn aangeroerd in de hoofdstukken IV en V; in hoofdstuk VII, het illustratiegedeelte, treft men voorbeeldwijkjes aan. De bebouwing is altijd meer *open* dan *gesloten*, hoewel nog altijd de blokvorm gehandhaafd blijft. Het gesloten bouwen, dat wil zeggen geheel rondgebouwde blokken met hoogstens poorten, komt zowel in laagbouw (1 tot 2 lagen met kap) als hoogbouw (3 tot 5 lagen) voor, en in grote en kleine plaatsen beide.

Voor tuinstadbouw is de openheid, de ruimte opengelaten dwars op de straat tussen de huizenblokjes, dus wel essentieel. Het mag nog gepreciseerd worden, dat de term 'open bouwen' ná 1930 meer ging verwijzen naar funktionalistische open bouw, dat wil zeggen strokenbouw en hoogbouw in de vorm van torenachtige constructies in de vrije ruimte. Daarvóór gold bijvoorbeeld ook voor een oud dorp met vrijstaande huisjes de term open bebouwing of open bouwwijze.

Ook het begrip *groepering* is uiteraard ter sprake geweest in de vorige hoofdstukken; het is zo ongeveer het basisthema ervan: is stedebouw niet, architektonisch gezien, groepering van massa waardoor ruimte ontstaat? Het woord groepering komt dan ook veel voor in toelichtingen en artikelen; men komt tegen: zakelijke groepering, vrije groepering, monumentale, geestloze, dorre, harmonische groepering enzovoort; het woord 'speels' zoals tegenwoordig zo vaak opduikt in

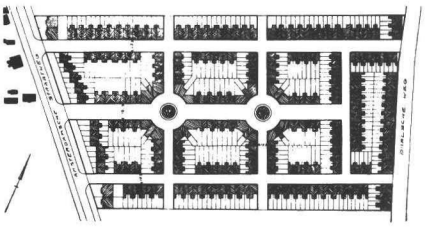
Omdat de grote stadsblokken toch meestal beheerd werden door woningbouwverenigingen, was de stap naar een gemeenschappelijke tuin in het binnenste van het blok niet zo groot.
Prachtige, tot op de huidige dag goed onderhouden voorbeelden bevinden zich in Vreewijk; in Amsterdam zijn de meeste, vanwege de hoge onderhoudskosten en afgenomen belangstelling, afgetakeld tot rommelplaatsen.
De afbeelding toont een voorbeeld van de Vereniging 'De Arbeiderswoning' in de Amsterdamse Hugo de Groot-buurt, architekt Berlage. Foto uit Bouwkundig weekblad 1917.



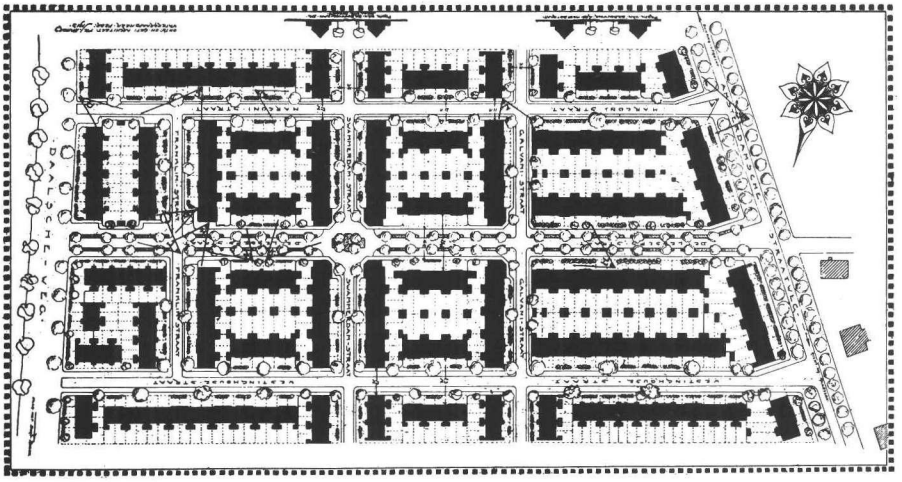
stedebouw-commentaren, komt nog niet voor. Grotere uitbreidingsplannen worden dan ook verdeeld in groepen; elke architekt verzorgt de groepering van zijn groep, in samenhang met de groepering van het geheel.

Dat van subtiele groepering veel van het al of niet slagen afhangt, heeft de Engelse stedebouwer Unwin al geleerd (zie hoofdstuk IV); in een artikel van de eerdergenoemde Mels Meyers[22] komen deze ervaringen tot leven in een bijzondere beschouwing over een arbeiderskolonie van 361 ééngezinswoningen en 7 winkelhuizen in de gemeente Zuilen nabij Utrecht van architekt Ph.J. Hamers, gebouwd door de vereniging 'Zuilen'. Het bezoek dat de auteur er (in 1917) bracht 'was inderdaad enigszins als een openbaring', en hoe kwam dat? Het grondplan van het wijkje, in oorsprong 19e eeuws saai getekend, was door Hamers subtiel gemodificeerd; naar de plattegrond beoordelend echter nog geenszins tot een wonder strekkend (zie illustratie). Mels Meyers: 'Daar heb je nu ongeveer het meest miserabele stratensysteem (in hoofdzaak niet van Hamers) wat denkbaar is, de rechte straten precies evenwijdig aan elkaar, precies rechthoekig gekruist door andere straten, óók precies evenwijdig aan elkaar; je oprechte onvervalschte vierkante bloksysteem. Maar: waar is nu hier het lelijke, dorre, suffe, eentonige, dat men zich vanzelf daarbij denkt, dat men noodzakelijk meent te moeten verwachten? Hoe is de architect er hier in geslaagd, ondanks den karakterloozen opzet van het stratenplan zulk een gelukkig resultaat te bereiken? Dit is geschied door te woekeren met alle factoren die de eentonigheid, de eenvormigheid kunnen breken. En schitterend heeft hij, meen ik, overwonnen . . .'[23]

In een beschouwing over een klein wijkje in Dordrecht van Van Bilderbeek, gebouwd 1914–'15 door 'Bouwmaatschappij Het Noorderkwartier', komen dezelfde ideeën naar voren. 'De situatie (zie illustratie) doet zien op welke wijze met eenvoudige middelen is getracht een aangename werking te brengen in het straatbeeld.'[24] De auteur wijst er nog op dat afwisseling is bereikt door wel of geen voortuinen, en dat zodoende een variërende ruimtebreedte bereikt is bij gelijkblijvend bestraat oppervlak. 'Ondertusschen', beëindigt Meyers zijn artikel, 'elke goede bouw die tot stand komt bewijst opnieuw hoe 't kan'.



Het oorspronkelijke plan voor dit wijkje.

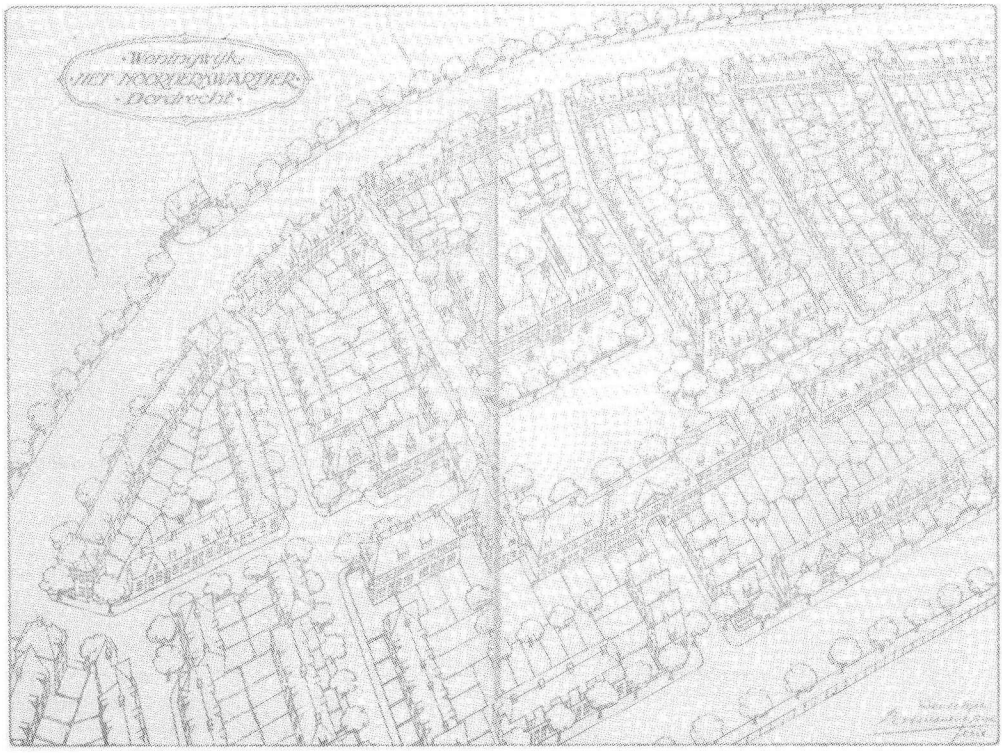


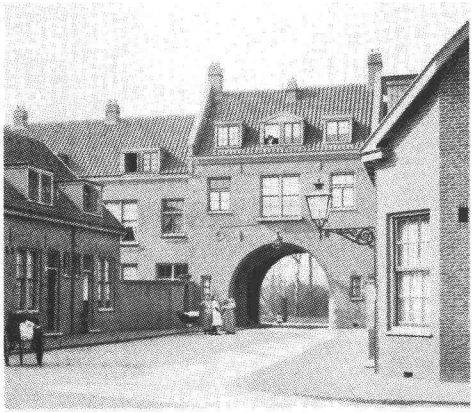
De kracht en goede invloed van een subtiel opgezette groepering en gevoelige detaillering ten opzichte van een saaie, ondervindt men bij het wijkje Zuilen van architekt Ph. J. Hamers.



Kiekje van het straatbeeld, foto Bouwkundig weekblad 1917.

Dit is een vogelvluchtschets van een 'dorpje' waarnaar men eigenlijk zeker een kwartier zou moeten kijken om alles op te nemen wat er bouwkundig gebeurt: diverse huizen-typen, gebogen en rechte rooilijnen, vele hoekoplossingen, poorten, hoektorentjes, een centrale toren (van het buurtgebouw), een school, winkeltjes.
Ontwerp en tekening voor dit wijkje in Dordrecht van B. van Bilderbeek, 1916.
(Uit Bouwkundig weekblad 1917).

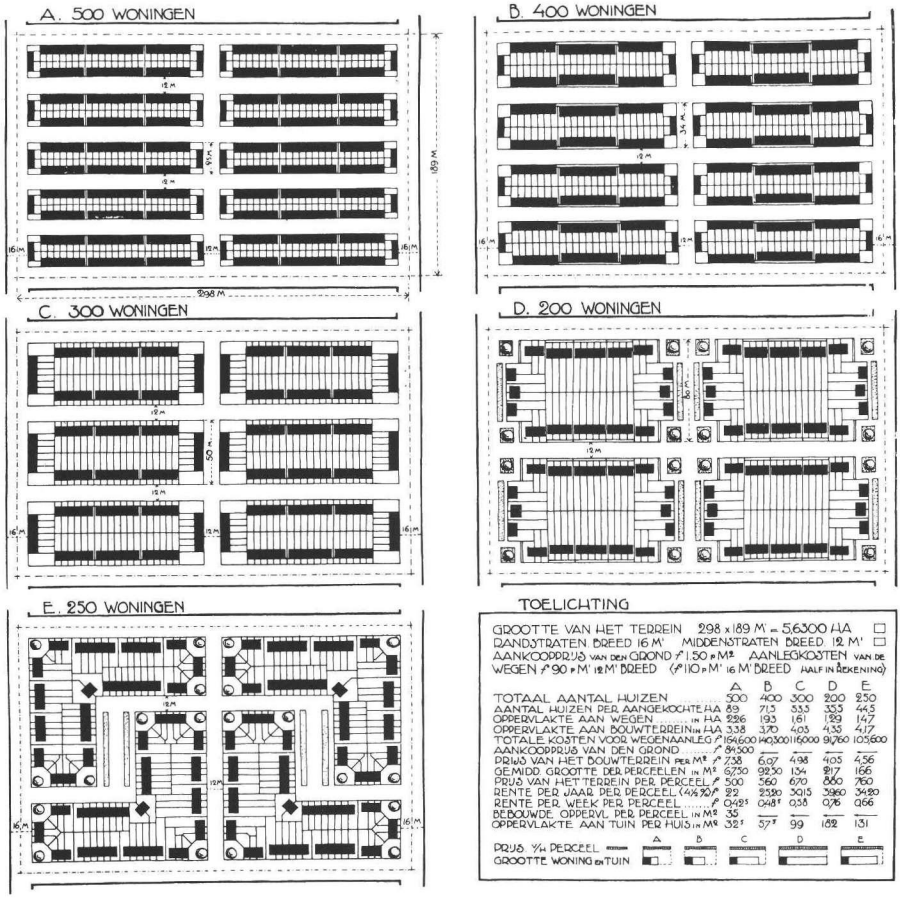




Slechts het linkergedeelte van de vorige tekening is gerealiseerd; hier een beeld van het resultaat in 1923 (Foto uit 'Het stadswoonhuis in Nederland').

5. *Hygiënische kwesties en bouwverordeningen*, een vraagstuk van meer sociale aard dat hoofdstuk II tot onderwerp had. Ruime licht- en luchttoetreding, voldoende speelruimte, buitenruimte etcetera. Bij alle architekten die stadsuitbreidingen ontwerpen uiteraard een doel, doch nog al eens ondergeschikt aan het ideaal om móóie dingen te maken. De grootste vergrijpen tegen de minimumeisen zijn echter te vinden bij de spekulatiebouwers, die altijd weer door de mazen van de bouwverordeningen heen in feite onacceptabele produkten oprichten. Vooral in Den Haag blijft, lang nog na de Woningwet, de praktijk van de beruchte 'staarthuizen', die op het binnenterrein nauwelijks open ruimte laten, voortleven. Vanaf het ontstaan van de Woningwet ontmoet men kritische artikelen over de Bouwverordeningen; het duurde in het algemeen lang voordat gemeenten een behoorlijk concept gereed hadden, en zolang bleven de misstanden voortduren. Onder andere architekt Van Boven spuit zijn kritiek op de Haagse Bouwverordening in een artikel (uit 1910) getiteld 'Meer Lucht!'.[25] Het ligt niet aan de wet zelf: 'De wetgever heeft het zijne gedaan, alle hoop is nu gevestigd op de gemeentebesturen; zij en zij alleen kunnen ons voeren tot een volkshuisvesting die beantwoordt aan den modernen eisch van meer licht – meer lucht.' De woningwet laat, aldus de auteur, namelijk voldoende speelruimte om in iedere gemeente, op plaatselijk aanvaardbare wijze, bouwhygiëne te interpreteren. 'Het valt niet te ontkennen dat de uitbreidingsplannen in den laatste tijd hun taak geheel anders en schooner opvatten dan vroeger. Dank zij de heilzame neiging deze plannen op te dragen aan bekwame bouwmeesters, die een dieptastende studie aan het ontwerpen doen voorafgaan, komen wij langzamerhand wat los van de troostelooze bouwplannen die de eerste voortbrengselen der wet waren. En werkelijk de Woningwet laat genoeg ruimte van beweging.' In wezen, stelt Van Boven, geeft de woningwet dus maar een summiere aanzet; het komt uiteindelijk toch aan op uitwerking door de Gemeenten. Deze uitwerking heeft in het algemeen lang geduurd. De architekt J.L.B. Keurschot heeft in de jaren 1911, '12, vele lezenswaardige artikelen geproduceerd over dit vraagstuk, voorstellend eenheid te brengen in de verordeningen, etcetera.[26] Het grondige werk 'De Bouwverordening en het woningvraagstuk' van D.E. Wentink[27] is reeds in hoofdstuk II en III ter sprake geweest; in 1920 wijdde Van Beusekom een deel van zijn proefschrift aan hetzelfde onderwerp.[28] Uiteraard speelt de grondpolitiek een wezenlijke rol. De relatie tussen stedebouwplan en bouwverordening blijft altijd een precaire, die vaak eer conflictueus dan versterkend is.

6. Direkt met het voorgaande samenhangend is de *bebouwingsdichtheid* en de vorm van de bouwblokken of wel de *bebouwbaarheid* daarvan. Aanvankelijk komen studies betreffende dichtheden terloops in de toelichtingen; later verschijnen grondige studies betreffende grondgebruik, soort verkaveling etcetera, zoals bijvoorbeeld in een toelichting van A.H. Op ten Noort voor een uitbreidingsplan van Amstelveen, waar de diverse mogelijkheden in een schema zijn opgenomen (zie illustratie).[29] Deze studies zijn



Vijf varianten van groepering of verkaveling van rijenwoningen op een theoretisch stuk grond van 5,6 Ha.
Studie uitgevoerd voor een uitbreidingsplan in de gemeente Nieuwer-Amstel door Architekten en Ingenieursadvies bureau Op ten Noort en Scheffer.
(Uit Volkshuisvesting en Stedebouw 1924).

natuurlijk heel aardig, maar ze maken de stedebouwkundige 'oplossing' niet gemakkelijker; het scala aan keuzemogelijkheden neemt toe, doch tevens de moeilijkheidsgraad om ermee om te gaan. Overigens is het resultaat een traditioneel plan, waarin goed gelet is op bebouwbare blokvormen: er komen haast geen scherpe punten in voor; het is immers bekend dat deze het moeilijkst te bebouwen zijn. (zie illustraties).

In 1916 werd een uitbreidingsplan voor Dordrecht door een 'Commissie voor Kunstzinbevordering' op deze gronden diepgaand afgekraakt.[30] De commissie, met als secretaris de architekt B. van Bilderbeek, raadde Burgemeester en Wethouders aan het plan niet eens te wijzigen, doch meteen maar een totaal nieuw plan te laten ontwerpen, onder andere omdat de blokvormen niet deugden. (zie illustratie). Het rapport meldt: 'Een plan van uitbreiding moet overzichtelijk zijn en bestaan uit logisch gevormde straten en pleinen, zoodat bouwblokken ontstaan van zoo normaal mogelijken vorm, die een aesthetische en hygiënische bebouwing mogelijk maken. (. . .) de maker van een uitbreidingsplan moet niet alleen planimetrisch ontwerpen, maar zich tegelijkertijd rekenschap geven van het aspect, dat zijn straten en pleinen zullen hebben, indien ze zijn bebouwd.

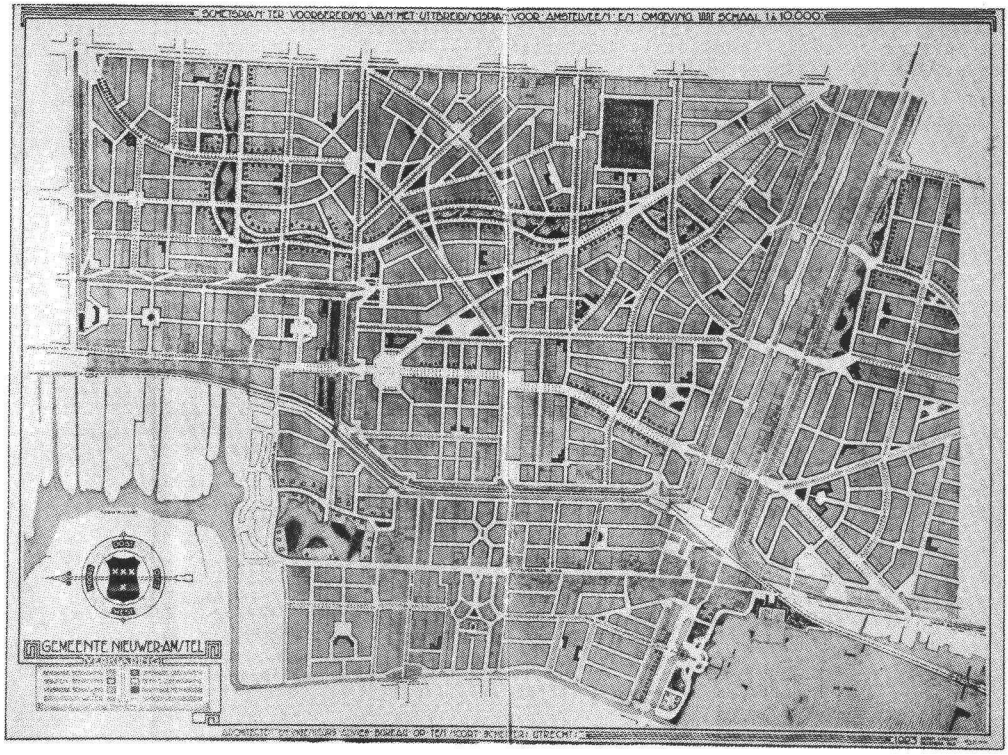
Vermeden moeten alzoo worden bouwblokvormen, waarbij een goede toetreding van licht en lucht aan de achterzijde der bebouwing niet mogelijk is, of, met andere woorden, men trachte

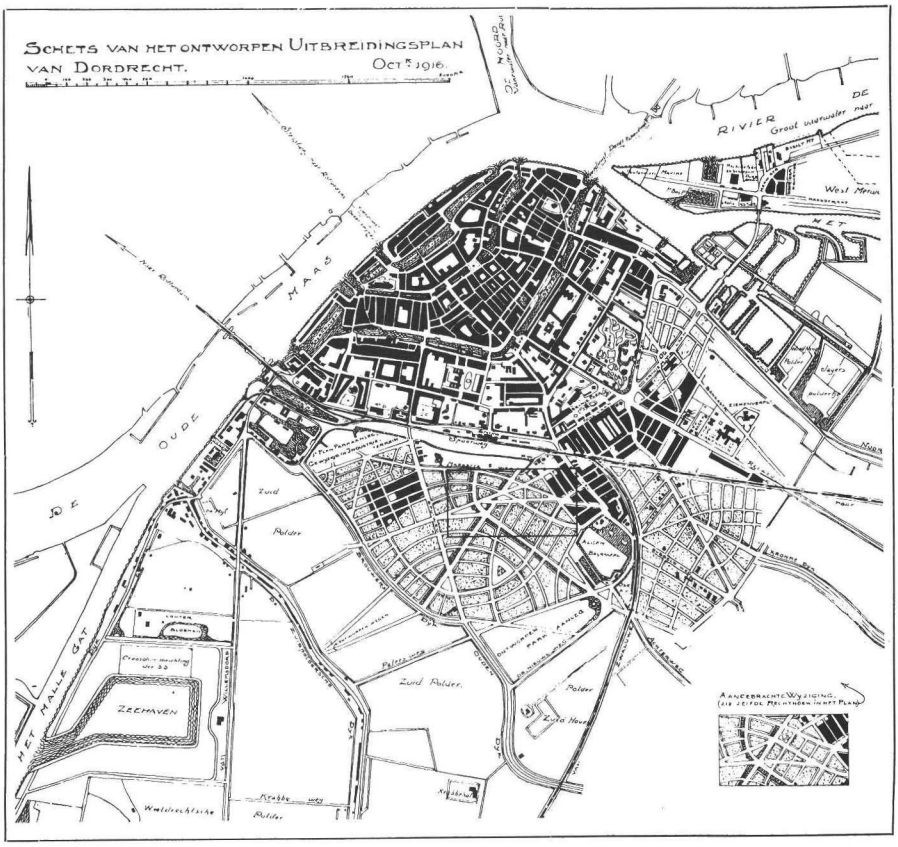
zoveel mogelijk scheefhoekige bouwblokvormen te vermijden (. . .) Dikwijls wordt te dezen opzichte de opmerking gemaakt, dat de architect in staat moet zijn om voor dergelijke scheefhoekige terreinen een goede oplossing te vinden. Men vergeet daarbij, dat helaas de bebouwing voor 80 à 90% geschiedt door den bouwondernemer, wiens kennis van distributie gewoonlijk niet verder gaat dan het meest eenvoudige rijenhuis . . .'[31] Eerder had al de architekt L.H.E. van Hylckama Vlieg het plan op overeenkomstige punten bekritiseerd[32]; er is later inderdaad een ander plan gemaakt (zie hoofdstuk VII). Dit soort kritieken zijn nog altijd lezenswaard, en kunnen soms direkt toegepast worden op eigentijdse stedebouw!

Over de *plaatsing van scholen* en dergelijke valt nog dit te zeggen, dat men vanaf 1909 pleidooien treft die pleiten voor het 'vrij leggen' van de schoolgebouwen. Het was de gewoonte geworden om deze 'weg te stoppen' in bouwblokken die (toevallig) over wat meer binnenterrein-ruimte beschikten; uit een oogpunt van exploitatie was dat veel voordeliger omdat geen dure perceelbreedte aan de straat benut behoefde te worden. Het gaf echter veel overlast, en de architekten wilden vooral de school naar de buitenkant, omdat die het stadsbeeld kon verfraaien en verlevendigen. In plannen van na de 1e wereldoorlog ziet men dit ook wel gebeuren.

7. *Industrieterreinen* komen in de uitbreidingsplannen doorgaans voor, uitsluitend als een soort witte vlekken. De ontwerpers zullen nauwelijks raad geweten hebben met deze materie; verkeersstraten en woningcomplexen was hun domein. Bij de ontwikkeling van Amsterdam-Noord is heel goed te zien dat men geworsteld heeft met de relatie van een werkgebied met woongebieden; de vormentaal sluit dan ook nauwelijks aan.

Schetsplan voor het uitbreidingsplan van Amstelveen en omgeving, opgemaakt in 1923 (zie vorige illustratie). Op diverse plaatsen in het plan is bestaande bebouwing, op harmonische wijze opgenomen.
De schets bevat zo ongeveer alle denkbare voorbeelden van straat-, plein en bouwblok vormen zoals toegepast in de jaren 1900–1930; aardig is de wijze waarop niveauverschillen de hoofdstruktuur van de wijk bepalen: rond bestaande bebouwing is niét, voor omvangrijke nieuwe stukken is wél opgehoogd.

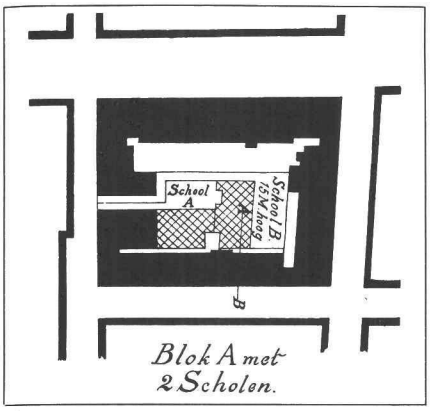


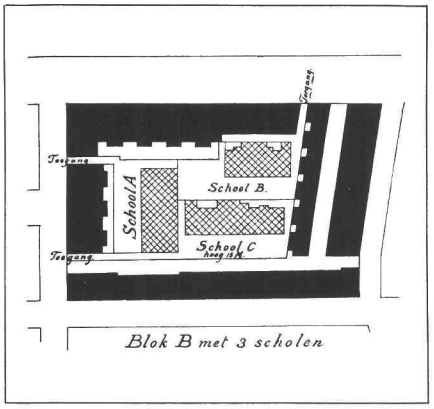


Plan voor uitbreiding van Dordrecht, opgemaakt door de Gemeentelijke Diensten in 1915. (Deze schets van oktober 1916 behoort bij een kritisch rapport over dit plan van de Commissie ter bevordering van den algemeenen Kunstzin').

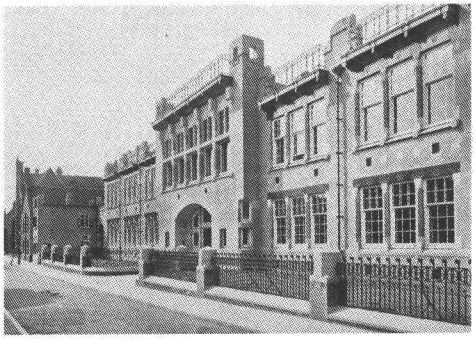
Witteveen is één der eerste die in diverse plannen óók de werkgebieden uitvoerig in zijn studies betrok, en op geïntegreerde wijze woonwijkjes opnam tussen de industriegebieden. Aan deze benadering is het te danken dat hij in 1925 voor Amsterdam-West een plausibel plan tekende, na vruchteloze pogingen van anderen (zie verderop). Veel havengebied met bijbehorende industrie vormde van dit stuk Amsterdam een onderdeel. Dat plan is niet uitgevoerd, doch ook bij Witteveen zal de dichotomie tussen met groen gestoffeerde woonwijken en utilistische industriegebieden niet overbrugd zijn; zij is dat tot op de huidige dag niet, en nog altijd lijken de werkgebieden en de woongebieden ruimtebestemmingen die elkaar misschien net verdragen, maar zeker niet bevriend zijn. Zoals in Florence nog altijd, en in alle middeleeuwse steden vroeger, kleine nijverheid en huisindustrie binnen het gehele stadsgebeuren plaatsgrepen, min of meer harmonisch toch wel, zo kan het met de moderne industrieën niet meer, en lijkt, zoals ook door de Funktionalisten bepleit, een volledige scheiding het enige antwoord. Hoe dit zij, naarmate in de twintiger jaren de wooneisen hoger werden, bleek ook het industrieterrein steeds meer een stedebouwkundig probleemgebied.

8. *'Parkways'*. Overgewaaid uit Amerika, via Engeland, vooral bekend geworden op het Internationaal Stedebouwcongres te Amsterdam van 1924. Eindelijk een goede oplossing om de stad te structureren anders dan met verkeersstraten of spoorwegen: brede, langgerekte met elkaar verbonden parkstroken die het enerzijds mogelijk maken wijken af te bakenen met groene aders, anderzijds voor voetgangers en fietsers een ideale route vormen van bijvoorbeeld centrum naar





Schetjes behorende bij een artikel over 'schoolbouw te Rotterdam' in Bouwkundig weekblad van 1909; hierin wordt geageerd tegen het wegstoppen van scholen achter huizenblokken, zowel om hygiënische als esthetische redenen.



Een schoolgebouw is juist iets dat een woonwijk kan verlevendigen en een eigen karakter geven; hier een school te Arnhem, om die reden in Bouwkundig weekblad van 1907 gepubliceerd.

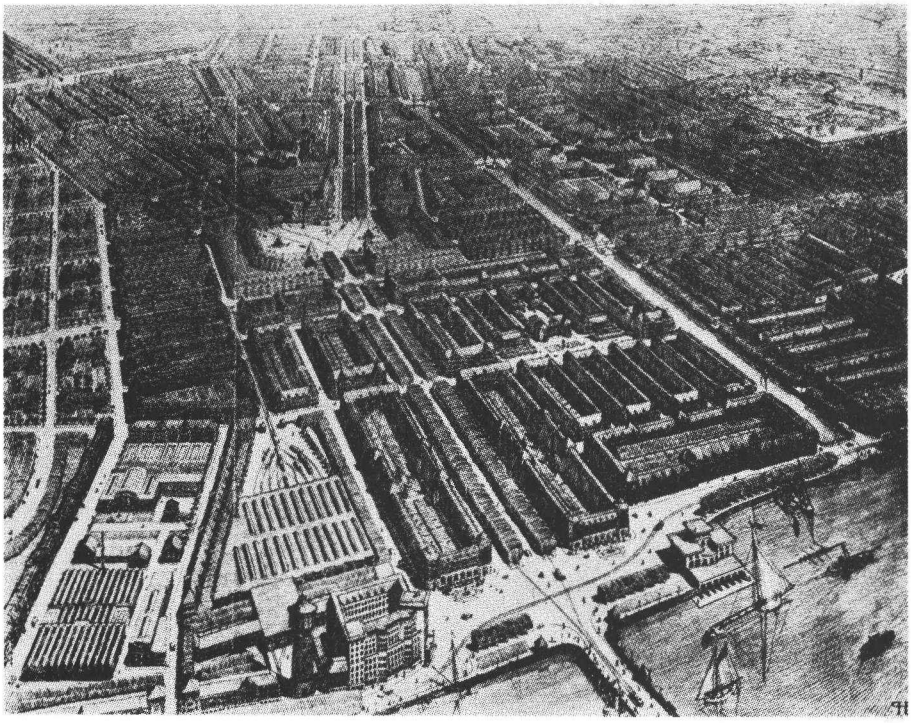
buitenwijk. Het is mogelijk met de 'Parkway' gemotoriseerd verkeer te combineren, doch als het zoveel wordt als in Berlage's Amsterdam-Zuid, is het onterecht om nog van Parkways te spreken en gaat het om in wezen traditionele met bomen beplante boulevards. Witteveen is degene die de Parkway voor het eerste heeft toegepast, in Rotterdam (zie hoofdstuk V); daar bestonden overigens al Parkway-achtige elementen uit de 19e eeuw, zoals de Westersingel en Heemraadsingel. De Parkway vormde toch weer een nieuw stedebouwkundig element, doch in dit geval niet problematisch, tenzij vanuit een economisch standpunt; de aanleg en het onderhoud zijn natuurlijk kostbaar, en moeten kunnen passen in de totale aanlegkosten van 'groen' elementen in de stad.

9. *Bestemmingsplannen, algemene uitbreidingsplannen, gewestelijke plannen* – het zijn namen die duidelijk maken dat de stedebouw steeds groter en ook in ruimer kader opgevat ging worden, met gevaar voor de kleine schaal en het stedebouwkundig detail. De kleine buurtjes van het begin van de jaren twintig, ze zijn nog met zoveel liefde en vertrouwen in eigen, kleine betekenis ontworpen, gemaakt en meestal ook wel bewoond. Langzamerhand werd het steeds duidelijker dat een stad niet kon zijn een opstelsom van, zij het, liefderijke buurtjes of zelfs hele partiële uitbreidingsplannen, maar dat de ontwikkeling van de stad gezien moest worden in het kader van de hele regio, en ook met een inschatting van de toekomst. Wat Van der Pek al had gezegd over zijn uitbreidingsplan voor Dordrecht van 1917 (zie hoofdstuk V pag. 127), dat het een richtlijn was, die om latere, actuele aanvulling vroeg, werd in de jaren twintig steeds meer het parool. Het uitbreidingsplan was ook al bestemmingsplan gaan heten, het ging minder om de vorm dan de plaatsing en de bestemming van een 'plek in de ruimte'. Dat had alles organisatorisch natuurlijk grote voordelen, en ook wel vanuit zuivere logica – ook Berlage kón in 1917 nu eenmaal niet de woningblokken ontwerpen die in 1928 in zijn plan gebouwd zouden gaan worden, dus dan maar gewoon bouwvolume en bestemming gaan aangeven – maar het had ook een nadeel: het werd alles steeds vager, want Berlage had tenminste nog een bééld geschapen, dat het invullen richting gaf.
De stedebouwer van het begin van de periode

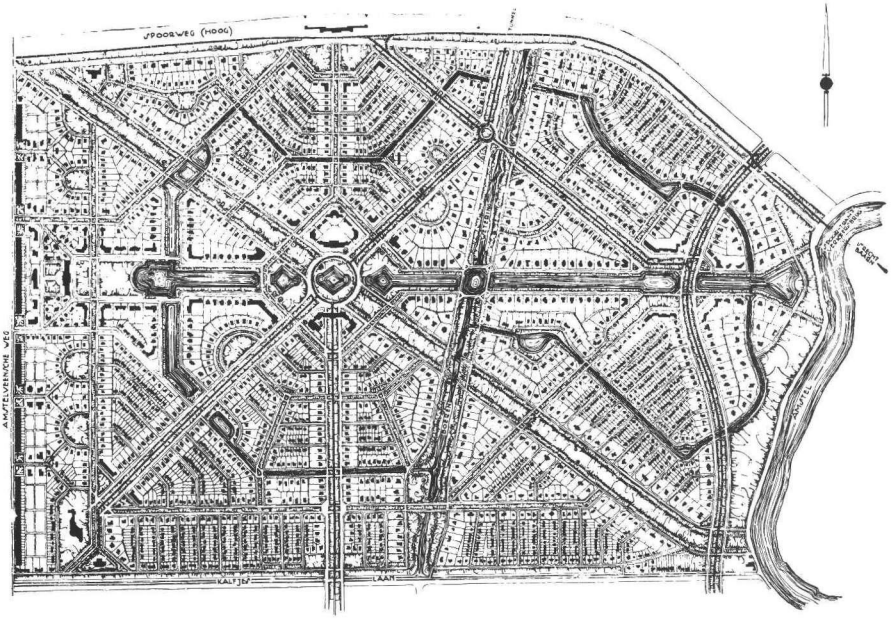
dacht in details en in hem bekende ruimte-oplossingen, zoals straten, stoepen, klinkers, straathoeken, poortjes, kleine voortuintjes, schuine daken, een kerktorentje aan het einde van de brede winkelstraat enzovoort. Langzamerhand werd deze 'kleinschalige' aanpak, nog de werkwijze van een Berlage, een Unwin, overspoeld door één die meer ging lijken op 'planning'. Had Berlage niet vroegtijdig zijn angst uitgesproken voor een steeds abstracter, zakelijker funktionalisme?[33] Een beoordelaar van Berlage's plan voor Den Haag van 1908 had in de Nieuwe Courant van 1909 geschreven: 'Een uitbreidingsplan is, wat het woord aangeeft: een *plan*. De wil zeggen: teneinde tot een systematisch, ordelijk, harmonisch, onderling verband houdend en verkeerstechnisch-architectonisch en hygiënisch geheel van bebouwing te komen, besluit het Gemeentebestuur tot het *voornemen*, om deze bebouwing op de in het plan aangegeven wijze te doen uitvoeren'.[34]

Dus al in 1909 het besef van wat een uitbreidingsplan moest zijn, en Berlage gaf hieraan inhoud, door inderdaad vrij concrete beelden te scheppen. Aan het einde van de periode, wanneer de materie ingewikkelder wordt, vervaagt deze duidelijke concreetheid en wordt alles abstracter, steeds meer in lijnen, vlekken en kleuren, uiteindelijk culminerend in het grote 'Algemeen Uitbreidingsplan voor Amsterdam' van 1934. Uit de literatuur van de jaren twintig kan, tussen de regels door, opgevangen worden de worstelende vraag of die ontwikkeling uiteindelijk tot mooiere, betere steden zal leiden.

10. *Torenhuizen en villakwartieren*, twee kontrasterende elementen die een rol gaan spelen, de eerste echt nieuw, de tweede een revival belevend. Kende men in de laat 19e eeuwse stedebouw ook niet die typische 'villakwartieren' met slingerlanen en vijvers etcetera? De bij een uitverkoren groep toenemende welvaart in de twintiger



Vogelvluchttekening van Berlage voor zijn tweede plan Zuid voor Amsterdam: de ontwerper wist door middel van deze en dergelijk soort tekeningen een beeld te scheppen van hoe de toekomstige wijk er, tot een hoge mate van tastbare werkelijkheid, zou gaan uitzien. Door de toenemende complexiteit en omvang van de stedebouwkundige problematiek werd het scheppen van zo een beeld steeds moeilijker.

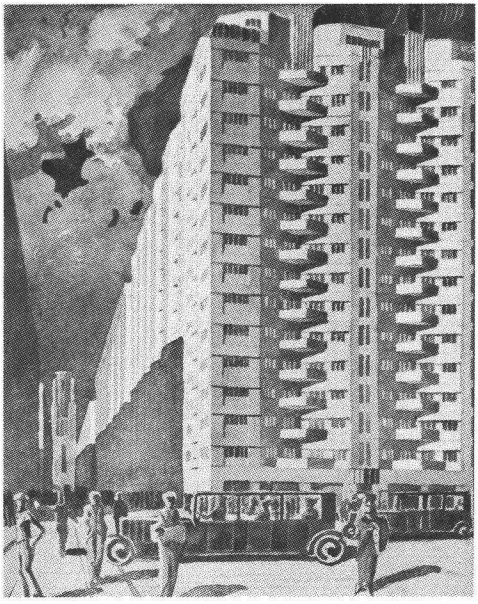


Ontwerp voor een villapark bij Amsterdam ('Amstelpark') van architekt B.T. Boeyinga uit 1927. In dit plan is struktuur gegeven aan een nogal eindeloze zee van voornamelijk vrijstaande huizen door middel van City Beautiful-achtige elementen als de elkaar kruisende singels (doet ook aan Versailles denken) en vele andere assen en symmetrie punten. Hier is duidelijk sprake van voor Nederland zeer vreemde, Amerikaanse invloeden. Eigenlijk heeft dit en deze soort ontwerpen nog weinig te maken met 'stedebouw', zeker niet met de traditie van de Hollandse stad, maar meer met het ordelijk bij elkaar zetten van individuele woonideaaltjes.
Resultaat is stad noch land.

jaren deed de behoefte opkomen weer riante villawijken te bouwen, als antwoord op de 'trek uit de city' zoals die beweging ook toen al genoemd werd. Uit Amerika kwamen talloze voorbeelden van ruime, open bebouwing: éénge-zinsbungalows, allemaal op een eigen terreintje gelegen aan al dan niet slingerende lanen. Op zich niet typisch een 'stedebouwkundig probleem', want goed uitvoerbaar. De kwaliteit van deze wijken in de realiteit (dus niet vanuit de lucht) valt vaak erg mee. Doch voor de Nederlandse stedebouwers die net begonnen ingespeeld te raken op de dichte en toch ruim-aandoende stadsbebouwing, waar de 'straatruimte' goed gedefinieerd is en gesproken kan worden van een 'architektuur' van de stadsruimte, of op de bijzondere verkavelingen met hoekhuizen, poortjes en dergelijke van de toch ook dichtbebouwde 'tuinwijken', was het beeld van de villawijk toch verwarrend. Niet in kleine plukjes, zoals in Amsterdam-Zuid bijvoorbeeld. Maar als grote, zelfstandige wijken bleven ze toch wel een onwennig 'corpus alienum'. Als een kans zich voordoet om een dergelijke wijk te ontwerpen, wordt het ook meteen weer een architektuuruiting, zoals het ontwerp van B.T. Boeyinga voor een villapark bij Amsterdam, het zogenaamde 'Amstelpark' (zie illustratie). Dit plan is van 1926[35], en in de toelichting is te lezen: 'de architect heeft zich het kwartier voorgesteld als luxekwartier, geheel met villa's bebouwd. Daardoor wordt voor de meer gegoeden, die thans zoo vaak naar buiten trekken, de gelegenheid geopend ook binnen de stad in meer landelijke omgeving te wonen.'[36] De verhuisbeweging is dus wel te vergelijken met die van de regenten in de 17e en 18e eeuw, maar toen bleef de stad stad en het platteland platteland; er verrees hier en daar een heerlijkheid. Nu echter ontstond een tussenvorm, nog minder 'stad' dan Howard's Garden City, een aaneenschakeling van villa's en villaatjes in het lommer weggedoken. Toch een fenomeen dat het beeld van de Hollandse stad heeft aangetast.
Ditzelfde geldt voor de 'torenhuizen' die vanaf de begin twintiger jaren onderwerp van gesprek worden. De ideeën komen uiteraard uit de grote Amerikaanse steden, waar al vanaf de tachtiger jaren van de 19e eeuw hoog gebouwd werd. In

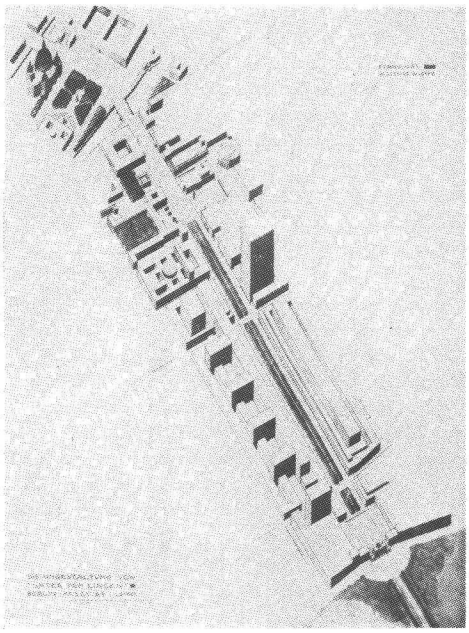
Rotterdam is het 'Witte Huis' uit 1898 een vroeg voorbeeld van een hoog winkel-kantoorgebouw, lange tijd het hoogste gebouw van die soort in Nederland, een Hollandse 'skyscraper'. In een artikel in 'Het Bouwbedrijf', getiteld 'Het Torenhuis als stedebouwkundig element', treft men een typerende mening over de torenhuizen[37]: 'Er is over die skyscrapers reeds veel slechts gezegd, en toegegeven, zooals in New York's downtown valt het ook moeilijk er nog iets goeds aan te vinden. Behalve de zuiver esthetische beoordeling: welk een machtig silhouet, welk een verpletterend grootsch gezicht. Hier is het middeneeuwsch aspect, waarnaar wij zochten. De vergelijking ligt voor de hand: San Giminiano! De skyscraper is de moderne vorm van de toren, de toren geboren uit zakelijke motieven. Maar zooals men te San Giminiano, ondanks alle schilderachtigheid, van het goede te veel krijgt, zoo zijn ook in New York de bezwaren niet inhaerent aan het torenhuis, maar komen ze enkel voort uit de opeenhoping van deze gevaarten. Zij benemen hun lagere soortgenoten het licht en maken de straten tot ijzige donkere tochtspelonken, afgronden waarin de zon nooit doordringt. De architectuur is gewoonlijk een slap grocje van flamboyantgothiek . . . (. . .)
Maar dit alles heeft niets te maken met de kwaliteiten van het torenhuis op zich zelf, toegepast als stedebouwkundig *accent*. (. . .) Er is niets tegen, om onze woonkwartieren wat af te wisselen, met enkele moderne flats van een twaalftal verdiepingen (. . .) Men moet niet vergeten dat, wat in Amerika als zeer middelmatig hoog beschouwd wordt, in Holland reeds een geweldige toren is, die zijn werking niet missen zal.
Berlage wist wel wat hij deed, toen hij in het Rotterdamsche Hofpleinplan het torenhuis als stedebouwkundig motief introduceerde, en toch was het niet veel meer dan een tien verdiepingen hoog!' Zoals bekend, is deze toren er niet gekomen, wel één in een ander plan van Berlage: De Victoria-toren in Amsterdam-Zuid van J.F. Staal, gereed 1931. Op zo een manier was het torenhuis acceptabel voor de stedebouwers in de periode 1920–1930, als 'stedebouwkundig accent', zoals oudtijds de kerktorens dat waren. Een object om straten naar toe te richten, een punt van herkenning en oriëntatie in de wijde omgeving. Het torenhuis opende perspectieven, maar het moest weloverwogen toegepast worden. Niet zoals Le Corbusier dat voorstelde in zijn stedebouwplannen, waar hij een aantal zeer grote exemplaren van woontorens vrij in de ruimte plaatste. Dit plan ontlokte aan Hudig, de redakteur van Volkshuisvesting en Stedebouw de droge opmerking: 'Een nieuw plan, dat zeker geen tekort vertoont aan fantasie, noch aan architectonische durf, is thans in Frankrijk naar voren gebracht, door Le Corbusier. (. . .) Wanneer toch 95% van de grond onbebouwd moet blijven, lijkt een andere oplossing, die meer menschelijk, zij het ook minder titanisch is, aannemelijker.'[38]

In de periode 1920–1930 werd hoogbouw wel geaccepteerd, doch uitsluitend als toren-achtige elementen die, in sterk gevarieerd uiterlijk en slechts sporadisch toegepast, verheviging en herkenning zouden kunnen geven aan de stadsruimte (stedebouwkundige accenten).
Dit plan van architekt M.C.A. Meischke uit 1919, bij de afbeelding waarvan in 'Bouw van Middenstandswoningen' vermeld staat: 'Voorbeeld van woningen bij in de toekomst intensief doorgevoerde groote stadsbebouwing', moet dan ook als een nogal revolutionaire uitzondering beschouwd worden.



11. *Stijlveranderingen, Le Corbusier, Funktionalisme etcetera* . . . het heeft alles te maken met de 'roaring twenties' en de 'thrifty thirties', met een tijd tussen twee wereldoorlogen waarin de eerste serie gevolgen van de Industriële Revolutie in Nederland, ook in de steden en in het dagelijks leven, merkbaar ging worden. Merkbaar in levensstijl, mode (stroomlijn-stijl), vormgeving, (auto's, telefoons) en bouwstijl. Staal, glas, witte vlakken, lange horizontale lijnen, felle kleuren, asfalt, 'glitter,' abstracte kunst, het leven van 'den modernen mensch' is niet knus meer, het straatje

en pleintje, de rode baksteen, het pannendak, het heeft alles afgedaan voor een grote groep mensen. Als C. van Eesteren in 1925 de prijsvraag voor de bebouwing van de Berlijnse boulevard 'Unter den Linden' wint met een zeer modern, zakelijk en strak ontwerp is dat een overwinning voor sommigen, zoals voor de redaktie van 'Het Bouwbedrijf', die in het commentaar schrijft[39]: 'Alle inzenders behalve Van Eesteren zijn niet verder gekomen dan een 'eenheidsfront' te maken of misschien een accent toe te voegen. Bij sommigen van die ontwerpen kan gezegd worden dat het aardig gedaan is, maar het is niet meer dan 'schortjes-architectuur'. Van Eesteren heeft echter architectonisch een grooten greep gedaan: de afzonderlijke bouwblokken zijn voor hem het middel geworden om de verhoudingen in het straatbeeld te bepalen. Door het terugleggen van groote blokken en andere daar dwars tegenin te leggen, en een enkel blok vertikaal daar tegen in te laten werken, is een strak gespannen ruimtelijke constructie ontstaan, waarvan lengte, breedte en hoogte nauwkeurig zijn bepaald. De straat is zoo tot een zelfstandig kunstwerk gegroeid, ze is niet meer een verkeersgeul tusschen twee bouwblokken . . .'[40] Maar voor de stedebouwers, die, zooals Berlage, Molière, Witteveen, juist hadden geleerd wat het was om woonstadjes, afwisselende buurten en mooie 'straten' te bouwen, was het ook een bedreiging, een waarschuwing die een andere tijd aan kondigde. Denk weer aan de waarschuwende opmerking van Berlage![41]
Van Tijen had al een paar artikelen geschreven over funktionele woningbouw[42], Van den Broek was in Rotterdam al plannen aan het uitwerken voor glasachtige, strakke nieuwbouw in de traditionele stadsomgeving. Nog helemaal niets bewerend over goed en slecht van elk der opvattingen, een feit is dat de verwarring in de stedebouw toenam.



Het winnende plan van C. van Eesteren voor de bebouwing van 'Unter den Linden' te Berlijn uit 1925 (afbeelding overgenomen uit Bouwbedrijf 1925) bevatte voor de Hollandse stedebouwtraditie zeer wezensvreemde elementen, zoals meervoudig toegepaste hoogbouw (waarbij zéér hoge bouw, namelijk 38 verdiepingen) en op verschillende verdiepingsniveau's terugspringende bouwblokken.

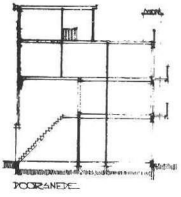
Onzinnige esthetica

Elke opvatting gaat scheef, als zij op onzindelijke manier aangehangen wordt. De esthetische opvatting van de stedebouw, bij mensen als Witteveen uiteindelijk praktisch-realistisch en onderdeel van een totaaloverzicht van de stedebouwkundige belangen, kon bij mindere geesten leiden tot hybridische en onzinnige oplossingen, als schijngevels, nepverdiepingen, onbegaanbare zolders met toch mooie dakkapellen (voor het 'gezicht' dus), soms een soort décorbouw die nog weinig van doen heeft met gezonde principes van stedebouw. Het is de eerdergenoemde hoogleraar Wattjes die op dit probleem heeft gewezen in een artikel: 'Gemeente, bouwondernemer en architect, misstanden in Den Haag'[43], waar hij de situatie bekritiseert waarbij de hoofdstedebouwkundige de bouwondernemers, vanuit esthetisch oogpunt, onredelijke eisen oplegt. In het bijzonder betreft dit de bebouwing van de Goeverneurlaan: 'Hier moeten ter wille van een door den architect opgedrongen aesthetisch wenschelijk geoordeelde straatwandhoogte de woningen worden uitgebreid met een halve verdieping, waarvan bovendien de vertrekken onvoldoende verlicht zijn voor woon- en slaapvertrekken. Hierdoor moeten de toch reeds minst geliefde, bovenste woningen met een onvolwaardige halve verdieping worden uitgebreid en derhalve duurder worden. Terecht hebben de bouwondernemers bezwaar gemaakt tegen dezen, zoowel uit het oogpunt van de commerciële exploitatie als ook voor de redelijkheid en voor de gezondheid ongewensten, slechts op een architectonischen gril

berustenden eisch.'[44] (zie illustratie) Wattjes betoogt dan hoe door stroeve samenwerking tussen de architekten van de bouwondernemers, de officiële architekt voor de gehele wijk en de Dienst Bouw- en Woningtoezicht een redelijke oplossing al heel moeilijk te verkrijgen is. Dat blijkt ook wel uit de geleverde architektuur, die wat hoofdopzet betreft en detaillering, vaak bijzonder zwak is. De verklaring moet gezocht worden, volgens de auteur, in *verkeerd interpreteren* van goede stedebouwkundige principes.
'Het is *niet* onjuist om het aantal verdiepingen, dat gebouwd zal worden, mede door aesthetische, stedebouwkundige overwegingen te doen beïnvloeden. Doch *verkeerd* is het, bij een vastgesteld aantal woonlagen, de bouwhoogte anders vast te stellen dan logisch uit dit aantal woonlagen volgt. Is ongeveer 13 meter bouwhoogte gewenst, dan overwege men of vier woonlagen aanvaardbaar zijn en bepale de juiste hoogte op viermaal de practisch gewenste verdiepinghoogte.'[45] En als er dan al hier en daar bijzondere accenten bij hoeken, poorten en dergelijke nodig zijn, aldus Wattjes (verkort), dan moeten deze strategisch geplaatst worden zodat zij zoveel mogelijk effect hebben, en er dus weinig van dit soort extra's nodig zijn, die uiteindelijk weer drukken op de kosten van de woningen. En het is zeker ongezond door bijvoorbeeld grote onbenutte hoektorens, het aantal ongebruikte te bouwen kubieke meters te verhogen. Beter is dan een 'verfijning van de architectuur'. Een belangrijke uitspraak is nog stellig, een sneer naar de toen al vaak bekritiseerde Amsterdamse school: . . . 'het ontwerpen van gevels en het vasthouden aan die ontwerpen voordat de plattegrondindeeling definitief vastgesteld is, is in beginsel steeds af te keuren en zeker bij een zoo utilitair object als massawoningbouw geheel en al uit den booze.'
Wattjes stelt tenslotte, dat het gemeentelijk systeem in Den Haag niet eens een goede zijde heeft, en dat de Dienst voor Stedebouw en Volkshuisvesting dus beter **niet** de architektuur kan bepalen, maar veeleer partikuliere architekten onder toezicht van de schoonheidscommissie, want 'het architectonisch resultaat van de nieuwe Haagsche woonwijken is nogal bedroevend en van saaie middelmatigheid.'[46]

Huidig, de intellektuele spil van de stedebouw 1915–1930

Eén der fraaiste, samen vattende, teksten over de stedebouwkundige ontwikkeling sinds het totstandkomen van de woningwet in 1901, is aangetroffen in het boek 'De woningwet 1902–1929', uitgegeven in 1930 door het Instituut voor Volkshuisvesting en Stedebouw.
Het stuk brengt esthetische en sociale inzichten met elkaar in verband. 'De twintigste eeuw zag de ontwaking van het stedebouwkundig inzicht, van het begrip, dat het op zichzelf staande bouwwerk tenslotte niet het einddoel der architectuur is. Men zou hier een parallel kunnen trekken met de sociale wetenschappen, die naast het individu de massa hebben ontdekt; zoo ook stelde de architectuur naast het individueele bouwwerk de stad, dat is het groote geheel, waarin het individuele werk zich heeft te ordenen. De architect heeft geleerd te denken in bouwblokken, in massale





Onzinnige bouw (aan de Gouverneurlaan te 's Gravenhage) ten behoeve van esthetische eisen: een moeilijk bruikbare halve 4e verdieping omdat het bouw blok nu eenmaal (dat wil zeggen vanwege een vooropgesteld stedebouwkundig principe) 4 lagen hoog moet zijn, terwijl er verder geen behoefte aan deze laag is.
Afbeelding behoort bij artikel in Bouwbedrijf 1930.



groepeeringen, in straatwanden; hij heeft geleerd de relatie te begrijpen tusschen hoogte van bebouwing en straatbreedte, hij heeft de esthetische waarde leeren beseffen van de rytmische aaneenrijging van gelijke deelen; hij heeft in de massale normalisering van de architectonische elementen der volkswoning meer gezien dan de eentonigheid, die een vorige generatie aan de volksbuurt verweet; hij zag zelfs daarin de mogelijkheid van een tot grooten stijl en groote schaal verheffen van ons kleinburgerlijk stadsbeeld tot een waarlijke veruiterlijking van de sociale structuur van een nieuwe periode.'[47]
Deze tekst is van de hand van D. Hudig, socialist en jurist, die door persoonlijke interesse zich geheel en al geworpen had op de stedebouwproblematiek en daarvan één van de meest belezen, erudiete en kritische geesten geworden is.[48] In 1918 nam hij het initiatief tot de oprichting van het Instituut voor Volkshuisvesting en Stedebouw, en zou tot zijn dood in 1934 secretaris-direkteur en redakteur van het Tijdschrift van dit

Mr. D. Hudig, de spil van de stedebouwkundig-intellektuele wereld 1920–1930.
(Uit 'Vijftig jaar woningwet').

Deelnemers aan het 'Internationaal congres voor de stedebouw' te Amsterdam in 1924, afbeelding uit 'De woningwet 1902–1929'.
Zittend 1e en 2e van links Berlage en Raymond Unwin; 4e en 5e Hudig en niemand minder dan Ebenezer Howard, die erevoorzitter van het congres was.
Staand nog enkelen die in dit boek voorkomen: 2e van links Hans Kampffmeyer, 9e C.B. Purdom, 11e Clarence Stein.



instituut zijn; hij was organisator van het Internationaal Stedebouw Congres te Amsterdam in 1924, en als bestuurslid van de International Federation for Housing and Town Planning heeft hij ook buiten de landsgrenzen een belangrijke rol gespeeld. Doch zijn voornaamste betekenis ligt in de geweldige produktie van artikelen in het Tijdschrift, altijd ondertekend met 'H', waarmee hij vrijwel alles dat op het gebied van de stedebouw, internationaal, verscheen samenvatte, analyseerde en veelal op waarde schatte.

Er was een aparte 'leesgroep' op het Instituut die uit vrijwel alle binnenlandse en buitenlandse tijdschriften van enige stedebouwkundige betekenis het meest relevante aan de lezers van het Tijdschrift doorgaven, dit weer onder supervisie van 'H'.[49] Er is wat bijeengelezen op dat Instituut, en het aantal signalerende, beschouwende of kritische artikeltjes en artikelen ondertekend door 'H', loopt in de honderden; alleen al de samenvatting van de Pre-adviezen van de Forumleden van het Internationaal Stedebouw Congres in 1924, en van dat congres zelf, beslaat tientallen pagina's in het blad (een deel van deze samenvatting is van L.S.P. Scheffer).[50] De autoriteiten op dit congres, georganiseerd door Hudig en voorgezeten door F.M. Wibaut, waren onder meer ook in dit boek 'bekenden' als Unwin, Abercrombie, Schumacher (die zijn pre-advies wijdde aan het 'Wunschbild' waarnaartoe de stedebouwer werkt), Purdom, Granpré Molière, Cleyndert, Bakker Schut. Ere-voorzitter was niemand minder dan Ebenezer Howard! Zoals al eerder werd vermeld, was dit congres gewijd aan het 'Gewestelijk Plan' en aan de 'Parkways', welke laatste werden toegelicht door de Harvard-Professor Hubbard, die stelde: 'Persoonlijk ben ik van meening dat de vloek der groote stad haar grootte is, en de daaruit voortvloeiende onmogelijkheid voor een ieder om deel te hebben aan dat goed, waarbij een mensch moet leven. Alleen tuinsteden kunnen uitkomst brengen (. . .)'. (en hiermee werd dan weer de Parkway voor de grote stad verdedigd).[51] Als men zulke taal leest, beseft men dat de thema's van dit congres nog kersvers zijn en nog voor de huidige stedebouw van belang; het zou echter te ver voeren dit congres hier samen te vatten, waarvan Hudig zei: 'Het congres laat ons veel werk achter; het is onze plicht er alles uit te halen wat er uit te leeren valt. Ook de afdeeling Stedebouw van het Instituut hoopt daartoe het zijne bij te dragen . . .'[52] wat gebeurde in de vorm van vele nabeschouwingen in volgende nummers van het Tijdschrift. Drie van de 7 conclusies van het Congres zijn nog interessant om te vermelden:

"1. Een onbeperkte groei der groote steden is ongewenscht. De toestanden in de allergrootste steden zijn een waarschuwend voorbeeld voor die van bescheidener omvang.

2. Decentraliseering door middel van satelliet-steden kan in vele gevallen een middel zijn om het ontstaan van al te uitgebreide vestigingscentra te voorkomen.

3. Het is gewenscht, dat de bebouwde kommen der steden worden afgesloten door groene gordels, welke bestemd worden en blijven voor land- en tuinbouw, veeteelt enzovoort teneinde te voorkomen, dat eindeloze huizenzeeën ontstaan.'[53]

Wat met dit alles gezegd wil zijn, is dat Hudig niet alleen de grote stedebouwers persoonlijk kende, maar dat hij de verworvenheden van hun en hun collega's op de voet volgde, en door de veelheid aan informatie en wetenschappelijke verwerking op het Instituut in staat was telkens nieuwe impulsen naar waarde te schatten, alhoewel hij de objektieve taak van het Instituut en van hemzelf als verantwoordelijke man nooit uit het oog verloor. De opvallende afstandelijkheid waarmee Hudig de nieuwe vinding van Le Corbusier, de torengebouwen in het groen, begroette, is al gebleken (pagina VI, 21). En ook in discussies over: stads-snelsporen, tuinstadkwesties, bebouwingsdichtheid en esthetica, hemelkrabbers', bleef Hudig altijd zakelijk en goed geinformeerd, maar niet onbewogen! Duidelijk is zijn sympathie voor het pre-advies van Granpré Molière over de 'moderne stad', geschreven voor het genoemde stedebouw congres, dat behandeld werd in hoofdstuk V.[54] Hoe graag schrijft Hudig dan: 'Het prae-advies van Dr. Unwin sluit zich bij dat van Molière aan . . .'[55] En het citaat aan het begin van deze paragraaf toont al heel duidelijk de betrokkenheid van deze veel-overziende man met een goede, fraaie stadsbouw, geschikt om gezond en gelukkig in te leven. Het verwondert dan ook niet dat deze stedebouw-autoriteit, van alle internationale en nationale ontwikkelingen zo goed op de hoogte, in de stedebouwer Witteveen degeen vond om zijn ideeën vorm te geven.

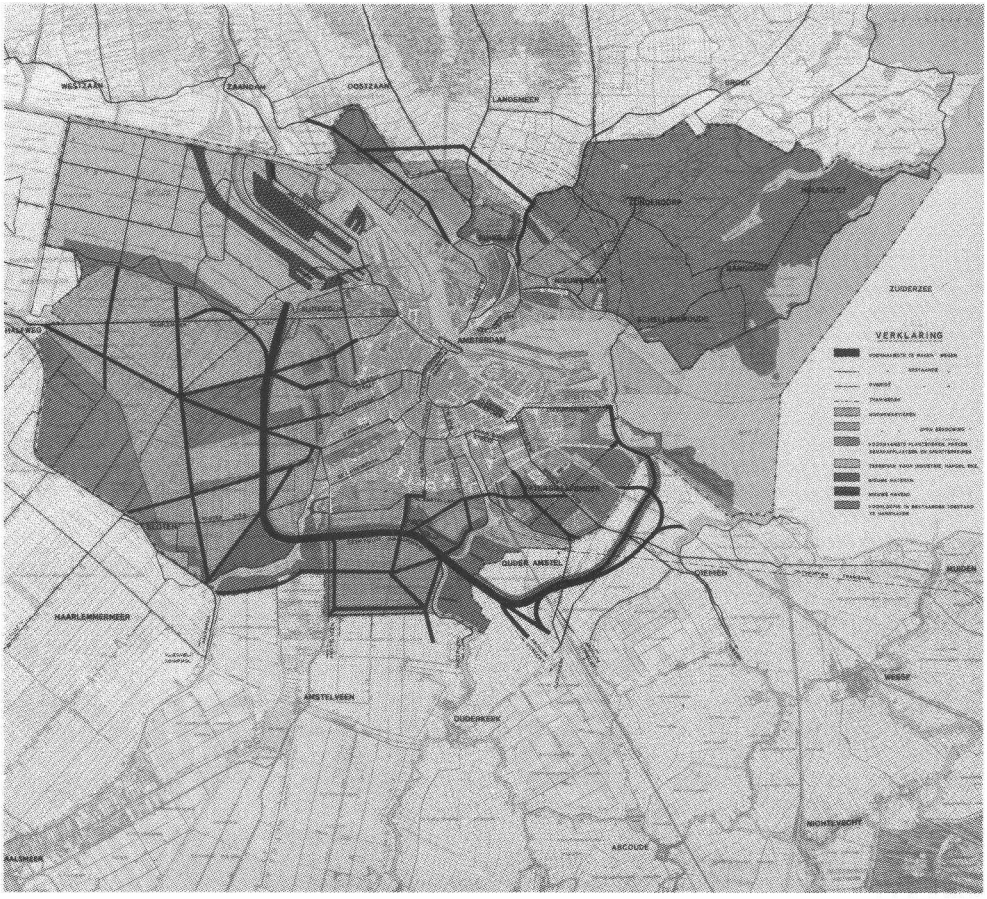
Dit gebeurde het meest regelrecht in de affaire rond het plan voor 'Groot-Amsterdam'.

Het plan Hudig-Witteveen als alternatief voor het schemaplan 'Groot-Amsterdam'

Zoals bekend, verwachtte de Rijksoverheid middels de woningwet van de Gemeentebesturen voor hun agglomeraties een 'algemeen uitbreidingsplan'. In Amsterdam was het nog steeds niet zover gekomen; men had steeds alle aandacht nodig gehad voor de partiële plannen-West, -Zuid, -Oost, -Noord en andere kleine deelinvullingen. Voldoende onderzoek en basismateriaal om de

beginselen voor een algemeen plan op te grondvesten, waren nog steeds niet voorhanden, hoewel Keppler met zijn Woningdienst pogingen in die richting had gedaan, doch deze instantie was voor dit doel niet de juiste.[56] Het was Tellegen die uiteindelijk in 1921, bewust van de noodzaak van een alzijdige voorbereiding, een commissie instelde om het plan voor te bereiden. Hierin hadden de Directeuren van de Dienst Publieke Werken, Bouw- en Woningtoezicht, Woningdienst, Gemeentetram, de Hoofdcommissaris van Politie en de Commandant van de Brandweer zitting.[57] In de brochure 'Groot-Amsterdam' van 1926 oordeelt Hudig nogal negatief over het werk van deze commissie.[58] 'Thans ligt de uitkomst van vijf jaar werk voor ons. Men zou het uit den omvang der voordracht ternauwernood aflezen. Beknoptheid is een goede deugd, wanneer zij samengaat met volledigheid aangaande de essentialia . . .'. Hudig vindt dat echter geheel niet in het werk. 'Wat men met een uitbreidingsplan beoogt is het scheppen van orde in een veelheid; kennis dier veelheid is dus vooraf vereischt'. Beide worden gemist in deze opzet:

Het 'Schema-plan Groot-Amsterdam' van Publieke Werken, aangeboden in 1926.
Het is hierover dat Granpré Molière zo kritisch is, omdat hij er ongeveer alles in mist wat te maken heeft met het bouwen van een stad – het is een vlekkenplan, inderdaad een schema, maar wat moeten we ermee?
Ook Hudig zag weinig bruikbaars in dit schema en verzocht, namens het Instituut voor Volkshuisvesting en Stedebouw, aan Ir. Witteveen een alternatief plan op te stellen voor het in dit geval meest cruciale deel van 'Groot-Amsterdam', Amsterdam-West.



noch is hij volledig, ondanks de ruim opgezette commissie, noch is er, en dat is haast niet te verwachten van een commissie, orde in de veelheid geschapen, aldus samengevat Hudig. Het is alles ook veel te schematisch: 'de lijnen der wegen zijn te stug, de begrenzing der verschillende woonwijken te willekeurig, sommige wegen zijn getrokken over plaatsen, waar het zeker niet de bedoeling zal zijn ze te leggen, de plaats voor parken lijkt niet voldoende gemotiveerd . . . (. . .) Goedgekeurd zou *dit* dan het definitieve uitbreidingsplan der gemeente zijn, waarvan elke lijn, elke begrenzing bindende kracht zou bezitten . . . ik blijf twijfelen.'

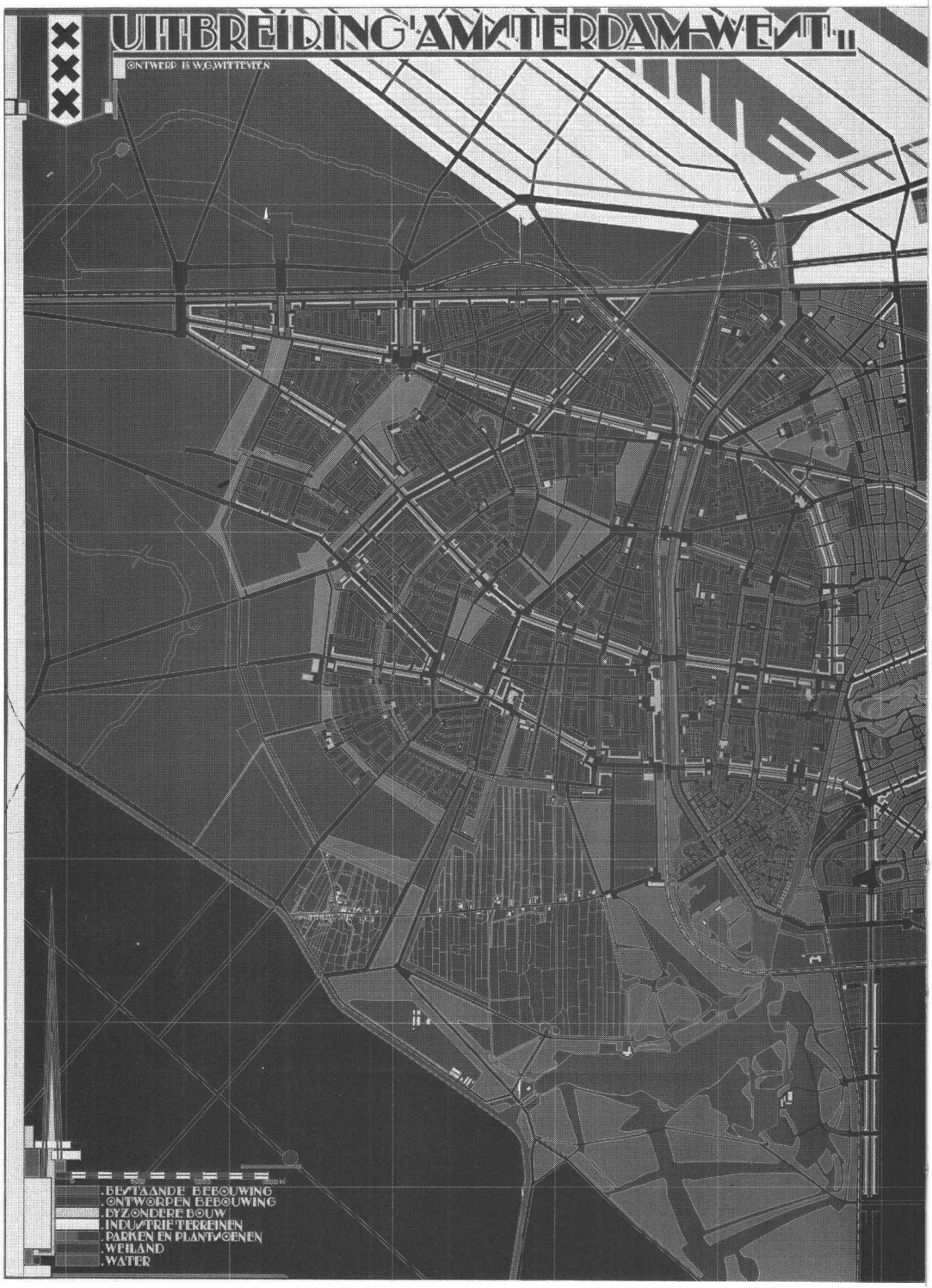
In hetzelfde boekje bekritiseert ook Granpré Molière hetzelfde uitbreidingsplan voor Groot-Amsterdam, en in heel wat fellere woorden. 'Hetgeen voor ons ligt is een stap, maar het is slechts een eerste stap (. . .) Een plan, dat in den Raad zou kunnen worden aangenomen, dat zit er niet in.'[59] Molière komt tot deze conclusie op basis van verschillende overwegingen, nadat hij eerst een parallel in de geschiedenis heeft getrokken naar de situatie van 1612, toen Amsterdam óók voor een belangrijke uitbreiding stond. Allereerst wordt vastgesteld, dat het plan voor Groot-Amsterdam helemaal geen plan is – het is een illustratie van een toelichting! 'Een plan is het in elk geval niet; aan een ontwerp, hoe schematisch ook is de ordegedachte onverbrekelijk verbonden; deze is in de teekening afwezig; men kan groen en geel en rood en bruin verschuiven of verwisselen; het wordt er niets minder van.'[60]

Doch ook in de uitgangspunten vindt Molière veel van dubieus karakter. Op het punt: 'Bij het aanwijzen van bestemmingen moest in de eerste plaats gezorgd worden, dat de welvaartsbronnen het grootste rendement zouden geven', heeft Molière slechts een simpele zin als antwoord, te kennen gevend dat hij dit een véél te eenzijdig uitgangspunt vindt: 'Du Spricht ein grosses Wort gelassen aus.' Al even erg is het met een volgend punt: 'Het is van belang de bewoning van een dergelijk arbeiderskwartier aantrekkelijk te maken, omdat dit aan het havenbedrijf ten goede zal komen . . .', hier vervalt men tot 19e eeuwse schijngoedheid: mooie wijken om er beter aan te verdienen – 'een stadsbevolking is er toch niet óm de industrie?' vraagt de auteur zich moedeloos af. 'Ik geloof niet dat deze grondslagen getuigen van die kracht en verhevenheid, waardoor een stadsgemeenschap in het vuur komt, en waardoor maar waardoor ook alléén, een stad tot die kracht en eenheid groeit, die men van de hoofdstad van een cultuurland mag verwachten.'[61] Molière mist alles in deze opsomming van emotie-loos neergeschreven behoeften, waaruit beslist geen stad groeit. En, wat nog erger is: het plan is geen *'physiologie'*. 'De teekening en de toelichting spreken een zelfde taal: twijfel aan de beteekenis, aan de mogelijkheid zelfs van een plan' (. . .) Mèt overtuiging kán een harmonisch plan ontstaan. Maar geef ons in elk geval een *stad*: breng ruimte in de stad, maak rhythme van massa en ruimte, maak de blinde stad ziende, breng weer organisme in den verwaarloosdden vorm; en vertrouw dan op U zelf in de toekomst; met den vorm is er haast, maar voor de uitvoering is tijd . . .'[62]

Hudig moet al in een vroeger stadium hebben beseft, dat het werk van de Commissie niet een goed 'Wunschbild' zou opleveren, en dat er inderdaad haast bestond om tot een 'vorm' te geraken, want in 1923 benaderde hij de Rotterdamse stedebouwkundige Witteveen om een plan te tekenen voor Groot-Amsterdam-West. Het was heel wat, dat een Rotterdammer gevraagd werd een plan voor het heilige Amsterdam op te maken; het was dan ook geen officieel plan, maar een schaduwplan, opgesteld om de fouten aan te tonen van de Gemeentelijke aanpak. In de toelichting formuleert Hudig dat beleefd: 'Als concurreerend met de officiële plannen is zij allerminst bedoeld. Zij wil de belangstelling helpen wekken, door vergelijking tot dieper bestudeering prikkelden.'[63] De plannen zijn ongeveer tegelijkertijd verschenen (begin 1926), het éne dus van de Dienst, dit van de Stedebouwkundige Raad van het Nederlands Instituut voor de Volkshuisvesting en Stedebouw en de kring Groot-Amsterdam.

Toch weer: de 'schoone orde'

De direkteur van het Instituut, Hudig, geeft het plan van Witteveen (zie illustratie) een bijzonder geïnspireerde, bondige inleiding mee; het plan zelf is toegelicht door A. van der Steur en H. Cleyndert. Hier treft men een bundeling van stedebouwkundige krachten, vanuit het Instituut, mét de begaafde Witteveen, die in staat bleek om nog één maal op die nog nauwelijks gerijpte manier, ontstaan in de prille 20e eeuw (om de complexiteit van de stedebouw met een sterk, overtuigend plan tot fraaie en goede vorm te reduceren) voor Groot-Amsterdam *vorm* te geven aan zijn toekomst, daarvan een beeld te scheppen, ondanks de toegenomen complexiteit. Zoals Hudig het in de inleiding stelt: 'De opbouw van een stad is niet een logisch werk, het is scheppend van aard, het vereischt de 'creative imagination', de 'scheppende verbeelding', zooals Engeland's groote stedebouwer, Raymond Unwin, zoo terecht betoogt. Dat geldt niet alleen voor den opbouw, maar evenzeer voor het plan


UITBREIDING AMSTERDAM-WEST II
ONTWERP IR W.G. WITTEVEEN
BESTAANDE BEBOUWING
ONTWORPEN BEBOUWING
BIJZONDERE BOUW
INDUSTRIETERREINEN
PARKEN EN PLANTSOENEN
WEILAND
WATER



Luchtfoto van Amsterdam-West in 1951; hier is duidelijk dat Witteveen's plan niet doorgegaan is.
Op de voorgrond treft men de laatste bouwblokken aan die nog een 'straatruimte' scheppen, daarachter vindt men een deel van het plan 'Bos en Lommer', onderdeel van het uitbreidingsplan van 1934, geheel op Strokenbouw gebaseerd.
Wat er na 1951 westelijk van het hier bebouwde gebied zou gebeuren, trouwens in de meeste grote uitbreidingsplannen in Nederland, heeft nog minder te maken met Witteveen's plan . . . met het Idee van de Hollandse Stad.

Het uitbreidingsplan 'Amsterdam-West' van W.G. Witteveen, ontworpen in 1925.
Het sluit (rechts) aan op het nog onder adviseurschap van Berlage ontstane Amsterdam-West, en wordt dus ook wel 'Groot-West-Plan' genoemd, en bevat als zodanig een eigen stedebouwkundige struktuur, bepaald door een groot park, kleinere parken en een 'Parkway', en verder door een aantal hoofdwegen, op traditionele manier geflankeerd door 'grote stadsblokken'.
Ertussen ontstaan woonbuurten die op verschillende, gevarieerde wijze zijn verkaveld.
De woonstraten monden zelden uit op de hoofdwegen (dit zou te gevaarlijk zijn voor de verkeersafwikkeling) doch meestal op een parallelweg achter de blokken die de hoofdwegen flankeren; deze logische oplossing liet het tweede plan Zuid voor Amsterdam van Berlage reeds zien.
Het plan van Witteveen vertoont naast zwier en vloeiende lijn, orde en overzichtelijkheid en ook een soort strakheid die het tot een echt Hollands uitbreidingsplan maakt; van deze schaal is het één der laatste.
Het is immers nog steeds een 'Straten-Plan', dat wil zeggen de lineair gevormde stadsruimte met een centraal verkeersgebied, geflankeerd door gebouwen met adres-funktie aan deze ruimte, vormt de 'baksteen' van de stedebouwkundige opzet.
Het is juist dát principe, dat in de 30-er jaren verlaten zou gaan worden om plaats te maken voor doorgevoerde hoogbouw, strokenbouw en andere verkavelingsprincipes, waarvan de scheiding van verkeer van de overige stadsfunkties één der voornaamste doelen vormde.

van uitleg zelf. Geen stad, beter dan het oude Amsterdam, met de schoone ommegangen van haar grachtengordels, is er het bewijs van.' En als alles goed gebeurt, volgens Hudig, als alle belangen behartigd worden: 'de eischen van het bedrijf, en die van het verkeer, de juiste plaatsing der verschillende woonwijken naar sociale klasse, en als er licht en lucht voldoende zal zijn, en ruimte; als er veel 'groen' zal zijn, wandeldreven en een groot boschpark (zijn dit niet de elementen die later de C.I.A.M. zou overnemen als 'nieuw' in 1933?) – 'dan zal de orde tot stand komen. Deze orde zal een *schoone* orde moeten zijn; het scheppen van den vorm eischt de begenadigde hand van den kunstenaar.'[64]

Hudig is erg enthousiast over het resultaat dat Witteveen heeft bereikt op de hierboven omschreven wijze, van de 'creative imagination' op basis van een grondig, volledig voor-onderzoek. Het vertrouwen in deze werkwijze, die zo kenmerkend is voor Berlage, Granpré Molière en vele anderen in de periode 1910–1930, in dit geval zo krachtig verwoord door de anders zo nuchtere intellektueel Hudig, is andermaal niet geschaad: Witteveen heeft een overtuigend plan getekend, een werkelijk gaaf en stimulerend 'Wunschbild', zo is althans de mening van Hudig en van de toelichter van der Steur. Enkele citaten zullen dit verduidelijken en deze citaten vormen tevens bijna het slot van het hoofdstuk, en daarmee van het verhalend gedeelte van dit boek, dat uiteindelijk heeft willen duidelijk maken dat in een tijd, ongeveer vijftig jaar voor ons, toen de stedebouw steeds complexer werd en moeilijker hanteerbaar, de voormannen van de praktijk van de stedebouw bleven geloven in de artistieke interpretatie van de stedebouw, om uiteindelijk tot een goed en mooi plan te komen.

Dat Witteveen's plan voor Amsterdam-West zulks was geworden, lijdt voor Van der Steur geen twijfel:

'En bezien we nu nog eens de distributie der bouwblokken; wat al spel in deze complexen, nu eens een klein blok, dan een groot, nu eens terugliggend, dan weer doorschuivend, hier een straatverbreeding, daar een geestige plaatsing van kleine utiliteitsgebouwtjes. En dat alles doortrokken van groen-gedeelten, die zich slingeren om mooie waterpartijen, tegen grootere, monumentale gebouwen, langzaam verwijdend naar het gedeelte, dat bestemd is voor open bebouwing bewesten het zuidelijk eind van de Kostverlorenvaart om daardoorheen een prachtige introductie te vormen voor het groote park, deze lusthof voor heel het nieuwe Westen der stad (. . .) Het geheel wordt een stad van groote bekoring, vol diépe doorkijken, die de uitgestrektheid der stad doen aanvoelen.'[65]

En over de heldere ordening van het wegenstelsel:

'De wegen die van West naar Oost loopen, liggen besloten tusschen lange gestrekte blokken – zij worden zoo min mogelijk door zijwegen gekruist. Recht en gestrekt in groote breedte, wachten zij het verkeer. Ondergeschikte zijstraten worden steeds opgevangen in de achtergelegen parallelstraten. Hoe geheel anders staat het met de wegen Noord-Zuid. Hier minder gestrektheid, meer speelsche elementen, meer hoeken en zijstraten – nu eens verwijdend, dan vernauwend, steeds gevend een interessant spel van coulissen achter elkaar, waar de ééne, blakerend in gouden zonnelicht de andere koelend in fijn kobalt voor kostelijke tegenstelling zorgen. En dan de groenverdeeling – een strak lijnenspel van boomen in de één, den snelverkeersweg – schilderachtige groepeering in de Noord-Zuid straten. (. . .) De uiterst gevoelige schoonheid, die hiermede in het bereik van een ieder komt en een dagelijksch genot voor de bewoners beteekent, moet ik wel zeer sterk naar voren dringen als element van groote bekoring van het plan.'[66]

Van der Steur komt tot de conclusie dat dit plan uitgevoerd zou moeten worden:

'De diepere studie, die voor het maken van deze toelichting noodig was, heeft mij de overtuiging gegeven dat het een plan is met nog veel grooter kwaliteiten dan bij oppervlakkige beschouwing lijkt en dat het een prachtige basis zou vormen voor verdere uitwerking van een uitbreidingsplan West.'

Hudig vat het werk van Witteveen nog wat kernachtiger samen:

'Wat in het plan van den Heer Witteveen bijzonder aantrekt, is de vereeniging van een zuiver zakelijken opzet met een weidse visie. Het plan gaat geheel uit van de behoeften van Amsterdam. (. . .) Daarom vormen weloverwogen uitvalswegen en verbindende gordels het geraamte van het plan. Het is doordrongen van den nieuwen geest, waarvan boven werd gerept, levendige afwisseling in het aspect der straten, verzorging van het water – onvolprezen element in Amsterdam's schoonheid –, telkens nieuwe stadsgezichten, pleinen van groote verscheidenheid, overvloedige gelegenheid om tot architectonisch aantrekkelijke oplossingen te komen. En overal is ruimte, dringen licht en lucht, en ook het groen, in de bebouwing door. Hier zijn inderdaad de vreedzame plantsoentjes, de beschaduwde gazons, waarlangs de stadsbewoner zijn parken, groot en klein, kan bereiken. Telkens openen zich vergezichten in het groen, zich oplossend in het groote park om de Nieuwe Meer, het park, dat aan de Amsterdammers zal bieden wat boven als noodzakelijk werd betoogd, ruime gelegenheid



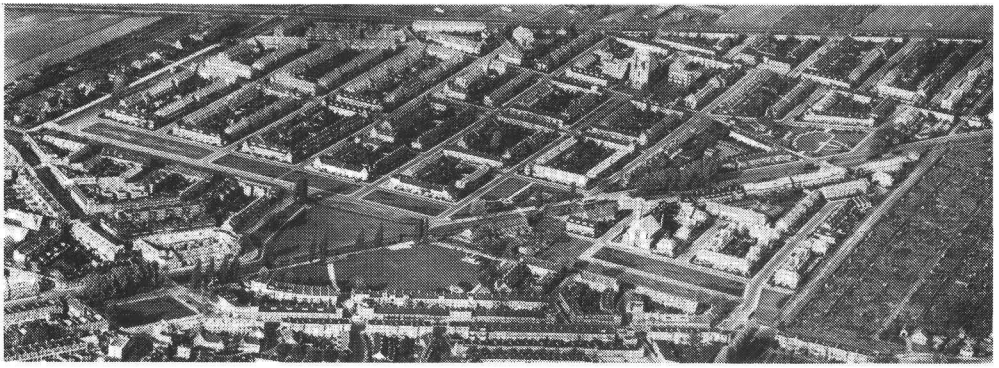
In wat de stedebouw door de opkomst van het privé-autogebruik zou ontaarden: autowegen met daaromheen neergestreken verspreide woningblokken, hoog of laag, dat doet er allemaal niet zoveel meer toe.
Er is geen stad meer, geen stadsruimte, geen schoonheidsbeleving zoals nog mogelijk in de wereld van Berlage en zijn tijd.
De stad en zijn uitbreiding is verworden van straten met huizen tot een stelsel van autowegen, tussen welks brede strook-gebieden mensen wonen in een soort gebouwen.

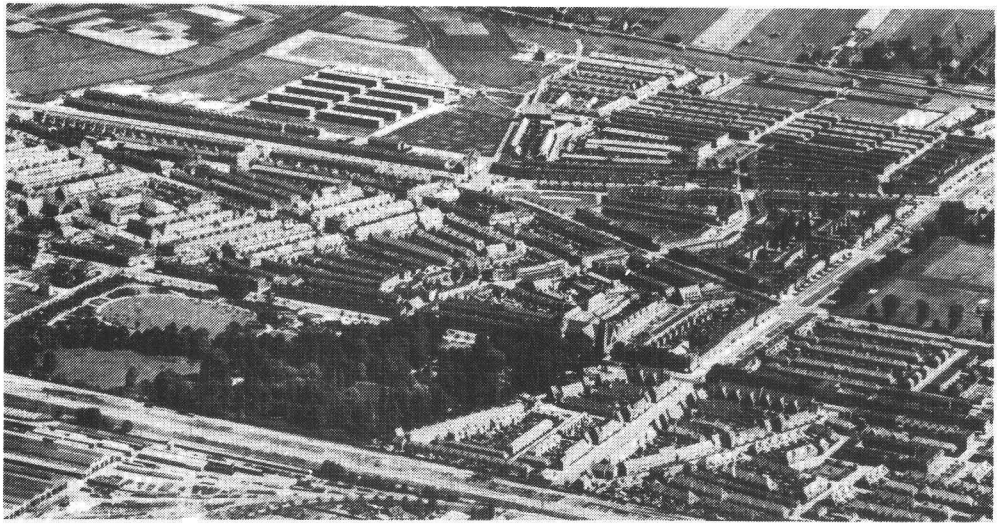
tot ontspanning in een omgeving van natuur. Inderdaad, de 'schoone orde' lijkt bereikt.'[68] Toch weer de 'schoone orde', de gegroeide complexiteit overwinnend.

Tenslotte, als besluit van dit boek tevens, nog een prachtige tekst van Hudig, die zo duidelijk de essentie uit het verhaal van de stedebouw in Nederland 1900–1930 verwoordt. Het laat andermaal zien hoe subtiel de benadering was van deze mensen, die een artistieke synthese zochten van traditie, ervaring en geleidelijke vernieuwing, maar altijd alles samengebracht tot een echte, bebouwde stadsruimte. Het is tragisch dat deze gevoelige, geleidelijk ontwikkelde stedebouw niet harmonischer is geëvolueerd samen mét het Funktionalisme, in plaats van in de strijd voor de 'Funktionele Stad' als bijna ambachtelijke, architektonische kunst verloren te zijn gegaan.
'Werkelijke stedebouwers zijn zeldzaam; zij moeten begaafd zijn met een buitengewoon sterk ontwikkeld synthetisch vermogen om de veelheid van vaak tegenstrijdige gegevens en eischen, die de stedelijke gemeenschap stelt, op te heffen tot een gave eenheid van logische en harmonische structuur. De stedebouwer is ook geen architect, dat wil zeggen geen gewoon architect, maar toch is hij een figuur, die in de allereerste plaats architectonisch besef moet bezitten, en dat van een hooge orde. Want het is voor ieder, die de architectonische en stedebouwkundige ontwikkeling van onze tijd heeft gadegeslagen, terstond duidelijk hoe sterk de samenhang van uitbreidingsplan en architectonischen opbouw van een stad is. De architectuur is weliswaar de laatste schakel, die in den ontwikkelingsgang van een nieuwe stadswijk

wordt gesloten, maar zij behoort van begin af in het uitbreidingsplan te worden voorondersteld, en dit beteekent niet meer of minder dan dat van den ontwerper van een uitbreidingsplan een buitengewoon sterk ontwikkeld begrip voor de groote lijnen der architectuur moet worden geeischt. Maar zelfs waar dit aanwezig is, blijft de verwezenlijking van een goed stadsbeeld op den grondslag van het uitbreidingsplan nog een buitengewoon moeilijke taak; het tot stand brengen van een geslaagde bebouwing, die geheel beantwoordt aan de voorstelling, die de ontwerper van een uitbreidingsplan van de verwezenlijking in de derde dimensie van zijn stadsplan heeft gehad, is in onze hedendaagsche stadsuitbreiding eigenlijk *het* groote vraagstuk. Want een op zichzelf niet verwerpelijk bouwwerk kan, wanneer zijn massagroepeering aan de groote lijn van het stadsbeeld niet beantwoordt, een in een geheel menschengeslacht niet meer te herstellen fout beteekenen. Dit is de verklaring van al de, tot zoovele klachten en zoveel kritiek aanleiding gevende, telkens zich wijzigende werkwijzen van commissies en adviseurs voor stadsuitbreiding; instanties, wier werkkring niet in de wet is vastgelegd, maar die alle kunnen worden beschouwd als uitvloeisels van het bij de gemeentebesturen toch inderdaad wel levende besef, dat de tijd voorbij is, waarin de groei van de stad aan het toeval kon worden overgelaten. Uitvloeisels ook, anderzijds, van het bij de architecten ontwaakte begrip, dat de architectuur van een bouwwerk geen doel in zichzelf meer is, maar dat zij heeft op te gaan, zich te ordenen in het algemeen rhytme van een grooter geheel.'[69]

Het lijdt geen twijfel dat Hudig met dit 'geheel' bedoelt – het blijkt zo vaak uit zijn geschriften – een *'schoon geheel'*.





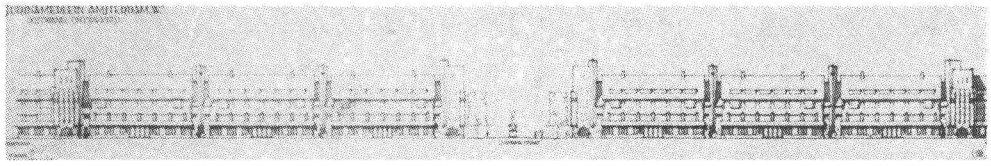
Utrecht, het Tuindorp (boven) en Zuilen (onder). Voor toelichting zie pag. 194

VII. VERDERE ILLUSTRATIES EN OVERZICHTEN

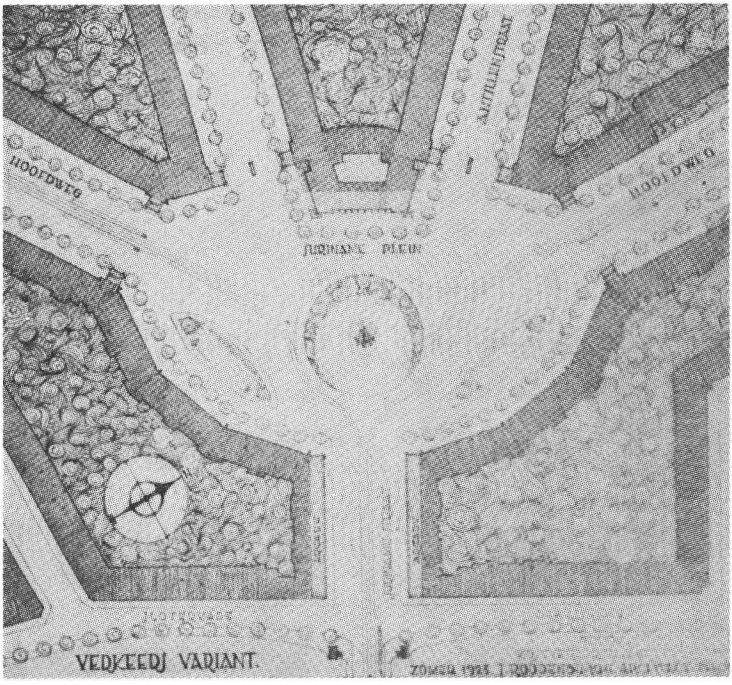
Tot besluit van dit boek nog enig illustratiemateriaal, dat teveel zou zijn geweest als begeleiding van het verhaal in hoofdstuk I t/m VI. Er wordt een samenvattend *overzicht* gegeven van wat er gerealiseerd is in Nederland aan uitbreidingsplannen tussen 1900 en 1930. Een deel van de informatie is verkregen via de Diensten Openbare Werken van een tachtigtal Nederlandse Gemeenten, als reaktie op een brief over dit boek die aan deze diensten is verzonden. De auteur betuigt zijn dank voor dit welwillend toegezonden materiaal.
De plaatsen zijn alfabetisch gerangschikt, eerst de vier grootste steden en vervolgens de overige plaatsen; een aparte lijst van plaatsen waar wél interessante buurten zijn, doch waarvan illustratie teveel zou worden voor dit boek, volgt daarna. De auteur heeft vrijwel al deze buurten bezocht en bestudeerd op ruimtelijke kwaliteiten.
Als een soort samenvatting van de stedebouwkundige ontwerp-principes die te destilleren waren uit de wijken en buurten gebouwd tussen 1900 en 1930, is een *'recept'* opgesteld; dit is op de laatste bladzijden van dit boek afgedrukt. Aanvankelijk zou dit een soort gedetailleerde 'pattern-language' worden, die zelfs besproken is met de ontwerper van deze ontwerpproces-analyse, Christopher Alexander te Berkeley (V.S.), doch dit zou het boek topzwaar maken; gekozen is voor een meer beknopte, globale analyse.

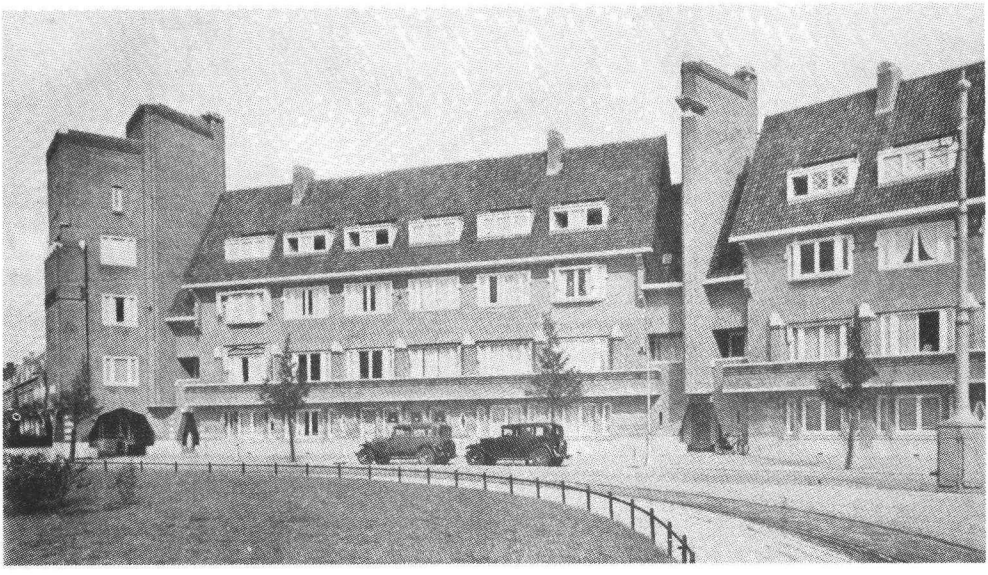


Amsterdam *In het tekstgedeelte is reeds aandacht geschonken aan Amsterdam-Zuid en Noord; ook West is terloops genoemd: deze grote, gestrekte wijk in Noord-Zuid richting van een relatief strak, rechtlijnig karakter wordt nog het best geïllustreerd door een luchtfoto, hier één uit 1929, van het Mercatorplein en omgeving.*

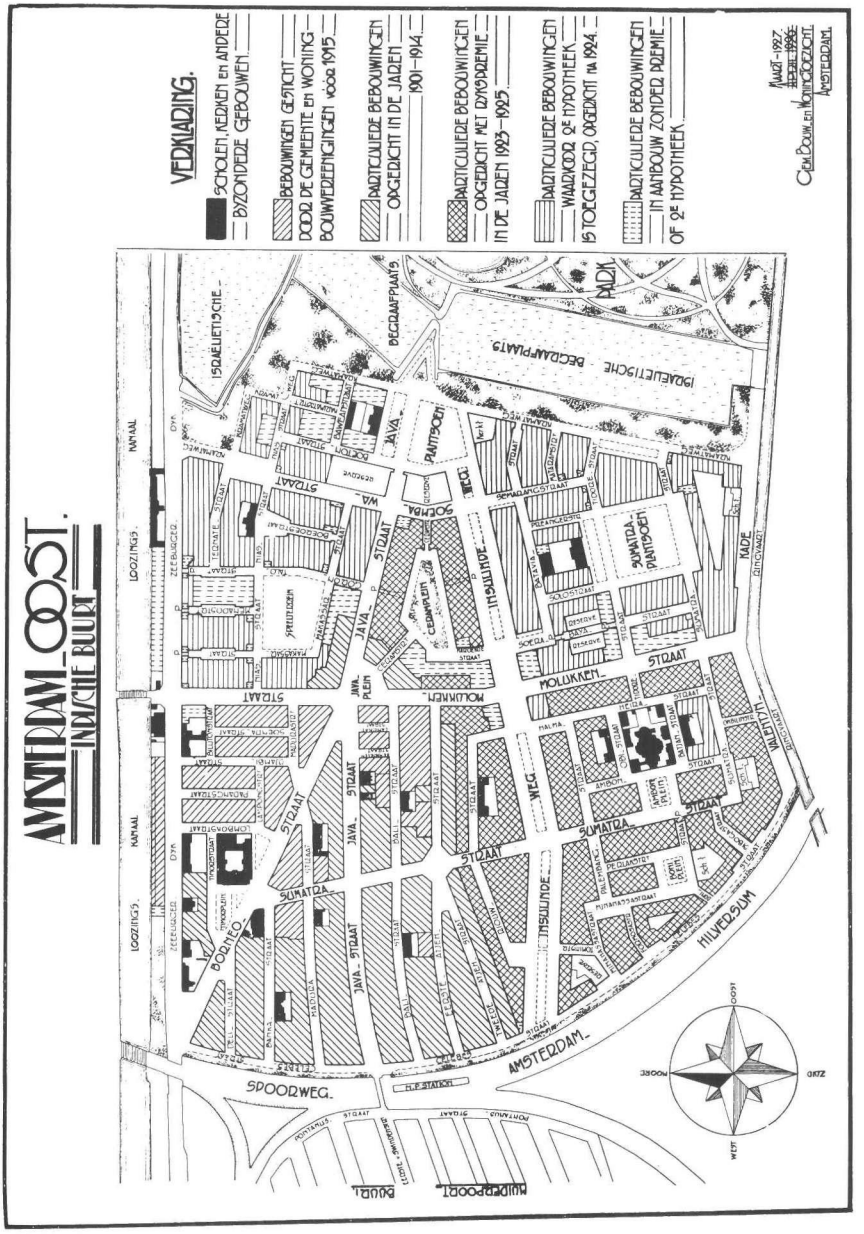


Een hiervan nogal afwijkend gedeelte is het onvoltooid gebleven Surinameplein van architekt J. Roodenburgh: alleen de oostelijke kant is gebouwd, waardoor het plein nooit een plein is geworden. In een commentaar op dit ontwerp in Bouwbedrijf 1930 stelt Wattjes dat het zeer belangrijk is, dat dit soort pleinen in hun geheel, door één architekt, ontworpen worden: 'er zou hier zelfs alle aanleiding zijn, om evenals dat in Parijs geldt (Place Vendôme en Rue Rivoli) door een servituut het behoud van architektonische eenheid te verzekeren.'



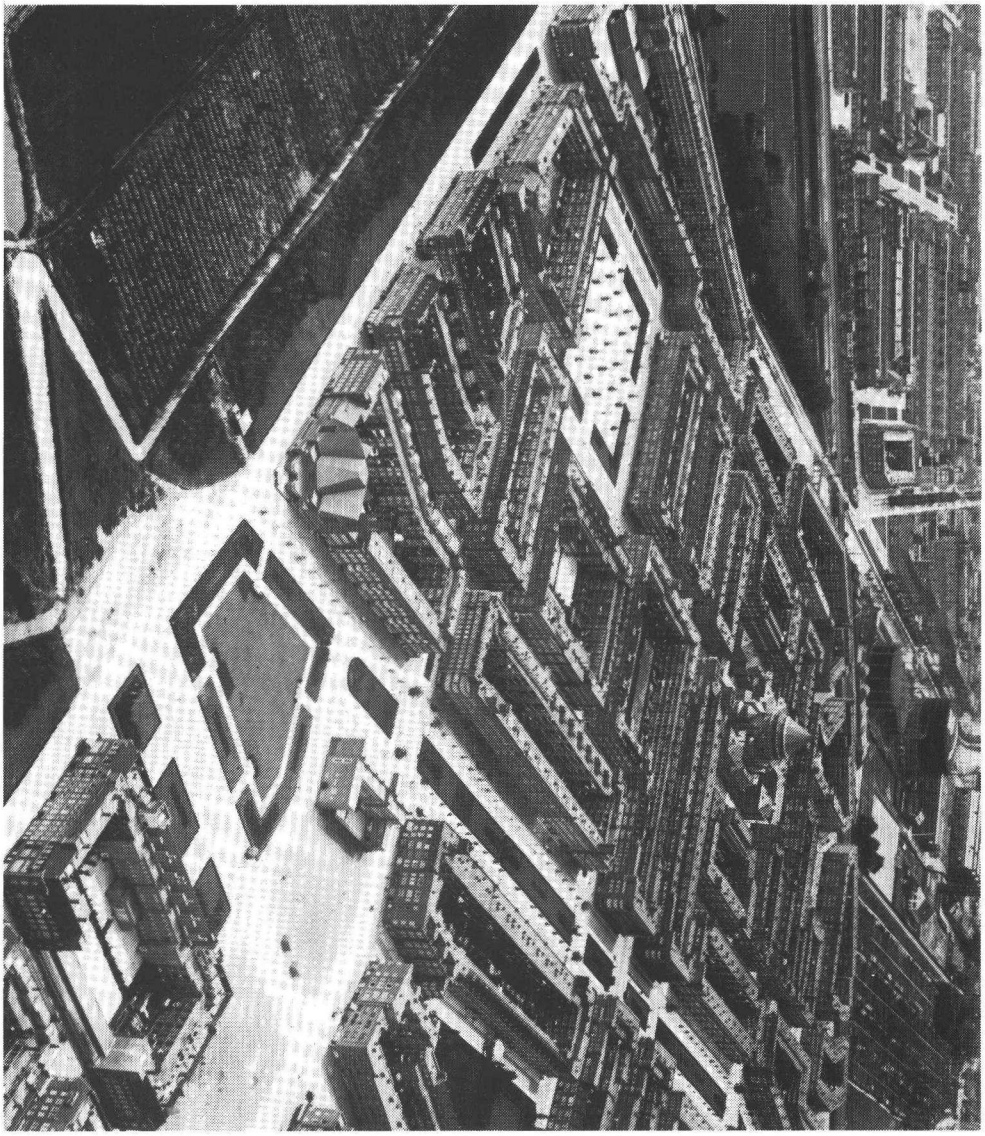


Deze foto, eveneens uit het Bouwbedrijf, toont hoe in de pleinwand accenten zijn aangebracht op de knikken en een extra zwarte toren met poort ter accentuering van de scherpe hoek; één er tegenover zou inderdaad de monumentale entree tot de uitmondende straat completeren. Het is te hopen, dat dit voortreffelijk staaltje van moderne Amsterdamsche architectuur spoedig voltooid moge worden', stelt weer Watjes. Dit is dus niet gebeurd, waardoor de wél gerealiseerde aanzet tot dit in totale conceptie vermoedelijk toch wel schitterende plein, een soort gewricht tussen 5 straten, er een beetje zielig bijstaat.



Voor een belangrijk deel van Amsterdam-Oost (de zogenaamde Indische buurt) kan deze plattegrond uit Bouwbedrijf 1927 ter illustratie dienen. Hij laat duidelijk zien hoe de stedebouwkundige opvattingen gewijzigd waren sinds het begin van de eeuw: het kwart linksboven is nog gebouwd volgens de 19e eeuwse stratenverkaveling, met puntige blokken, smalle straten zonder pleinen etcetera, de overige delen zijn tussen 1923 en 1927 gebouwd op basis van een nieuw plan. Hierin vallen meteen, kontrasterend met het oude gedeelte, de vele pleinen van forse maten op, de brede boulevard (Insulindeweg), de voornamelijk Noord-Zuid lopende woonstraten en de onderling zeer afwisselend, 'einheitlich' behandelde bouwblokken (zie de luchtfoto uit 1929).
In een commentaar op deze wijk in Bouwbedrijf 1927 (van M.E.H.Tjaden, direkteur van het Bouw-

en Woningtoezicht) wordt gesteld dat 'Oost' altijd nogal verwaarloosd is in de belangstelling. 'Toch verdient dit stadsdeel wel de aandacht; sinds begin 1923, dus binnen een viertal jaren is daar een wijk gegroeid, welke bijvoorbeeld aan de gehele bevolking van Amersfoort huisvesting zou kunnen geven!'.
Voor deze wijk is een speciale schoonheidscommissie in het leven geroepen; er werd besloten de 'Schoonheidscommissie uit te noodigen uit haar midden een drietal leden aan te wijzen, die met den Directeur der Publieke Werken als voorzitter, den Directeur van den Gemeentelijken Woningdienst en den Directeur van het Gemeentelijk Bouw- en Woningtoezicht of met de door die Directeuren daartoe aan te wijzen ambtenaren een Commissie zullen vormen, belast met het ontwerpen van de plannen der op het geheele nog onbebouwde gedeelte van de Indische buurt te stichten bebouwing zullen samenwerken tot het verkrijgen van een harmonische bebouwing en van een goed stadsbeeld, alsmede van een goede aansluiting aan het reeds bebouwde gedeelte dier buurt.' Deze leden waren overigens E.J. Kuipers, J. Versteeg en P. Vorkink. De luchtfoto van een deel van de wijk geeft een goed inzicht in het resultaat; let op de verwerking van kerken in de bouwblokken.



Eveneens in Oost, in de kleinere Transvaal-wijk, is dit uizonderlijke blok gebouwd. Aanvankelijk opgedragen aan Berlage, is het ontwerp uiteindelijk, vanwege drukke werkzaamheden, naar J. Gratama gegaan. Het bijzondere ervan is, dat het een experimenteel projekt is voor de toepassing van lage bouw nabij het centrum. Om de aansluiting met de reeds gebouwde, 4 lagen hoge blokken te bewerkstelligen, heeft Gratama de laagbouw gedeeltelijk omringd met hoge blokken. Een artikel van J.G. Wattjes in Bouwbedrijf 1925, pagina 98 en volgende, beschrijft en beoordeelt deze bouw onder meer als volgt; de citaten zijn meteen een typering van de tijdgeest van deze periode: 'De reeds in de onmiddellijke omgeving aanwezige hoogbouw van architectonisch hoogst bedenkelijk karakter, heeft den ontwerper aanleiding gegeven den schilderachtigen en tot een uiterst intiem woondorp aaneengevoegden laagbouw aan drie kanten door een hoogen en forschen hoogbouw in te sluiten, terwijl langs de vierde zijde de laagbouw zich opent naar den kant van den nog vrijwel onbebouwden Watergraafsmeer. Deze laagbouw langs de Ringvaart is aan weerskanten geflankeerd door de koppen van den hoogbouw. De straat die langs dezen omringenden hoogbouw in de toekomst naar een daar ter plaatse ontworpen brug over de Ringvaart voert, wordt aan den anderen kant ook met hoogbouw bebouwd, waardoor de toegang tot de brug naar den Meer door twee hoogbouwpylonen zal worden gemarkeerd.

Teneinde een harmonische contrastwerking tusschen hoogbouw en laagbouw te verkrijgen, is van den hoogbouw een forsche en monumentale platbouw gemaakt, terwijl de laagbouw met gebroken roode pannen daken is afgedekt en intiem en schilderachtig gehouden is. Tevens werd hierdoor vermeden, dat de bovenwoningen van den hoogbouw op lager liggende platten van den laagbouw zouden uitzien, wat altijd een weinig fraai en erg saai uitzicht geeft. (. . .)

In het uitgevoerde gedeelte heeft de straat, die evenwijdig aan de Ringkade loopt, twee pleinvormige verwijdingen. Door deze verwijdingen, die dienen om het beschikbare terrein voor meerdere woningen te kunnen benutten, is in architectonisch opzicht een uitstekend geslaagde verlevendiging van het stadsbeeld verkregen. Behalve aan de van gemeentewege onderhouden kleurige bloemenbeplanting, is de buitengewone bekoring die van deze eenvoudige en uit economische overwegingen ontstane pleintjes vooral ook te danken aan de volstrekt rationeele wijze waarop de bouwblokken om die pleintjes gegroepeerd zijn. De daken loopen op de hoeken niet in elkaar, doch zijn ieder door topgevels afgesloten, terwijl de op die wijze ontstane losse bouwblokken aan de inspringende hoeken verbonden zijn door lagen aanbouw, die door balkons zijn afgedekt. Dit vriendelijke en economisch zoo volkomen verantwoorde motief is bij de kruising van de beide laagbouw-straten herhaald. De vier daardoor gevormde inspringende hoeken geven de straatkruising de bijzonder genoegelijk werkende pleinvormige verwijdering. (. . .)

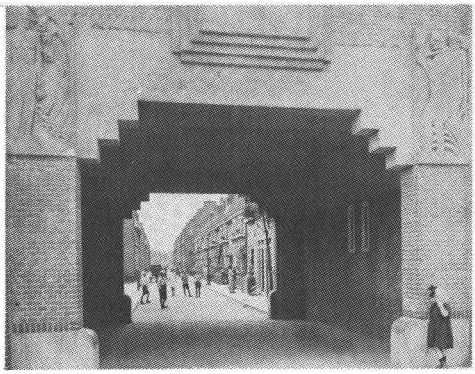
Met even groote zorg als de groepeering van het geheel is ook de detailleering der woningen doorgevoerd. Het is den ontwerper daarbij gelukt om door rythmische toepassing van de zeer gewone bouwdeelen: deuren, ramen en erkers en dakvensters een buitengewoon goed geheel te verkrijgen. (. . .)

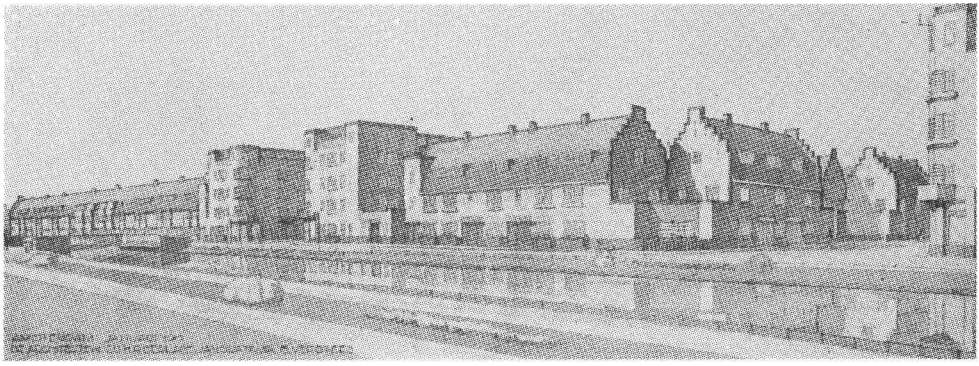
Men zie de buitengewoon beschaafde detailleering der erkers van den laagbouw en van de balcons en veranda's aan de achtergevels van hoog- en laagbouw. Door een juiste harmonische en toch bonte, veelkleurige kleurenkeuze is juist bij de hekken dier balcons en veranda's gezorgd dat de onvermijdelijk daar ter droging op te hangen wasch in het geheel niet opvalt. Die uiterst eenvoudige hekken, slechts bestaande uit stijltjes, die met horizontale planken met kleine tusschenruimten betimmerd zijn, zijn door de even speelsch in figuur uitgezaagde en helwit geverfde staande klampen op buitengewoon gelukkige wijze verlevendigd.'

Enkele van de foto's die dit artikel begeleiden zijn ook hier weergegeven; de plattegrond en perspektieftekening is uit 'Arbeiderswoningen in Nederland' (1921).















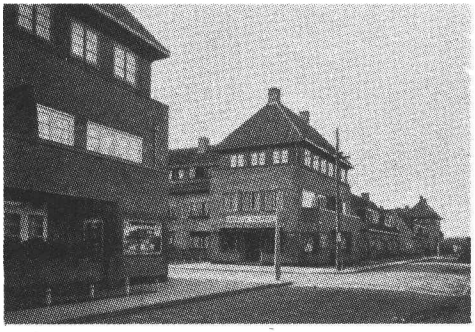


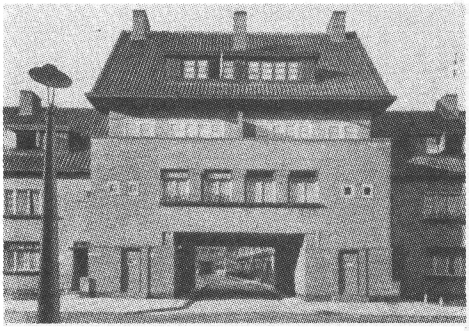
In het verre oosten van de gemeente Amsterdam, tenslotte, is dit reeds eerder genoemde dorpje 'Watergraafsmeer' gebouwd, één van Amsterdams beste laagbouwcomplexen (luchtfoto uit 1933). Zowel stratenplan als opbouw zijn afwisselend zonder chaotisch te zijn; er is eenheid in verscheidenheid – een wijkje waarvan de kwaliteiten gemakkelijk over het hoofd gezien worden omdat één en ander er zo vanzelfsprekend uitziet. Er is hier geëxperimenteerd met diverse, intentioneel kostenbesparende bouwmethoden met beton, doch daarnaast is er een meer traditioneel opgevat gedeelte; qua stedelijke ruimte werkt juist het laatste het meest overtuigend, hoewel het centrale plein, wél in 'betonstijl', beslist een eigen charme heeft. Over deze tuinwijk is in volkshuisvesting en Stedebouw 1925 een artikel verschenen van L. v.d. Wal, 'Een nieuw dorp' (pagina 38 en volgende), daaruit het volgende:

'Op dit oogenblik is de 'uitbreiding Amsterdam' in volle werking. Aan alle zijden van de stad rijen zich blok aan blok, straat aan straat, de nieuwe woningen, rijzen gansche nieuwe stadsdeelen als het ware uit den grond. In elke van deze 'uitbreidingsplannen' zit iets eigens, iets afzonderlijks, maar over het algemeen mag worden geconstateerd dat deze stadsuitbreiding, wat aesthetische verzorging en afwerking der woningen betreft, verre uitsteekt boven die van vroeger jaren. →

Daar, vlak langs het kanaal, naast het landelijk dorpje Diemen, verrijst een nieuw stadsdeel, dat zich van al de overige onderscheidt, namelijk het bekende betondorp.
Doch niet al *de woningen, welke daar worden gebouwd, zijn van beton vervaardigd. Een deel van het terrein is in erfpacht uitgegeven aan een tweetal woninbouwvereenigingen, en deze bouwen daar in den gewonen trant, namelijk de baksteenbouw.'*
Men leest verder dat de oorspronkelijke bedoeling was deze bebouwing hoofdzakelijk in één laag met kap uit te voeren, doch dat om financiële redenen overgegaan is op boven- en benedenwoningen; de ontwerpers van de toch nog vriendelijke bouw zijn Gratama en Versteeg.
'De auteur besluit: 'Als men nu de tramlijn heeft gerealiseerd die dit stadsdeel met het centrum verbindt tenminste met een zeven-minuten dienst, dan gelooven wij, dat vele bewoners aan dit vriendelijke dorp, met zijn lage knusse huisjes, zijn vriendelijke roode daken verre de voorkeur geven boven de grootestadsmenschenpakhuizen.
Op deze wijze wordt gewerkt in het waarachtige belang van de volkshuisvesting en aan de zedelijke en moreele verheffing van de arbeidersklasse.'
Een drietal van de bij dit artikel behorende foto's zijn hier afgedrukt.

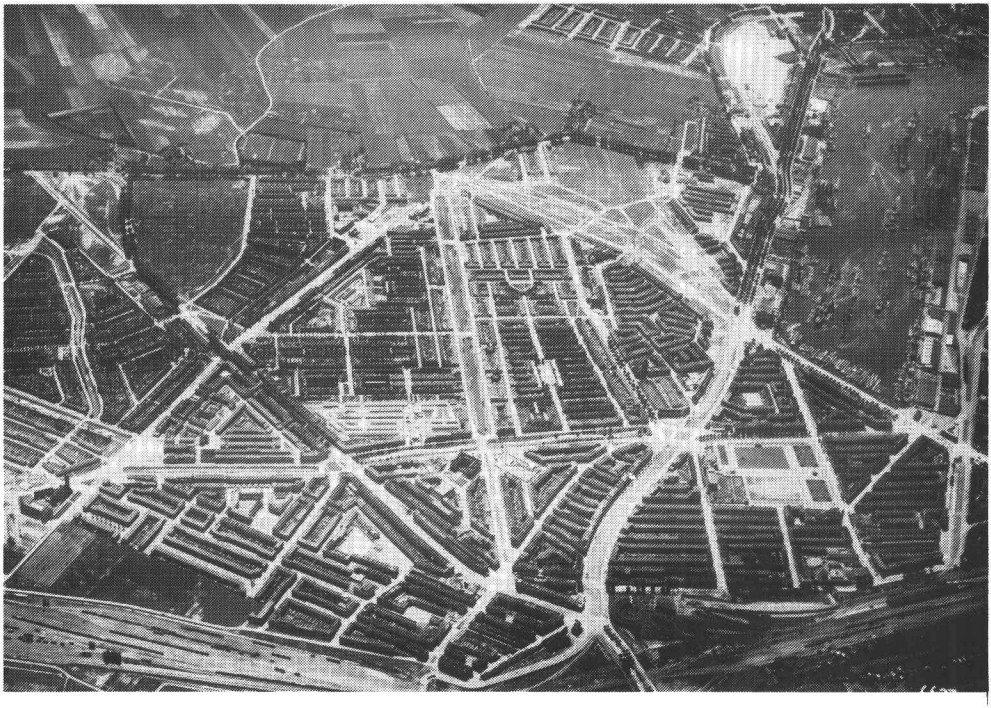








Rotterdam *Van de 'Maasstad' is in het tekstgedeelte al zoveel ter sprake geweest – Vreewijk, de plannen voor Zuid, Blijdorp en Dijkzicht – dat hier wordt volstaan met deze markante luchtfoto uit 1929, van het zuidelijk stadsdeel. Als men daarop studeert, beseft men weer eens te meer wat een wonderlijk iets dit soort 'stadslichamen' toch zijn. Huizenblokken in grillige vormen met daat tussen merkwaardig aaneengesloten open ruimte . . .*



Links ontwaart men een deel van Vreewijk, midden boven de Bloemhof, vlak daaronder iets links van het midden, de merkwaardige witte Zwaan, het beroemde wijkje van J.J.P. Oud, en rechts de buurten Tarwe, Carnisse en Charlois. De elkaar kruisende singels zijn de Lange Hille weg en de Hillevliet.
Van de overige wijken in Noord zijn nog als interessant aan te merken: Oud Mathenesse (Boerhaavelaan, Hogenbanweg, Lorentzplein, Franse laan) onder andere met het 'witte dorp' van J.J.P. Oud; Spangen met het sterrevormig stratenpatroon rond het P.C. Hooftplein. Aan het einde van de waalhavenweg is het tuindorp Heyplaat gelegen, een zeer vroeg (1912) en fraai voorbeeld van een buurtcomplex van lage bebouwing met poorten, pleintjes, een toren etcetera, van architekt H.J. Baanders.

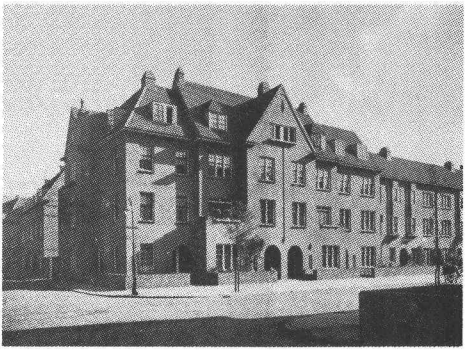
's Gravenhage *Eén van de fraaiste invullingen (nota bene met woningen van de goedkoopste klasse) van Berlage's uitbreidingsplan is dit complex oost van de Rijswijkse weg nabij de Laakhaven, rond het Cromvlietplein en tussen de Trekweg en de Noordpolderkade. Het geheel heeft iets weg van een soort stadskastelen, stadjes op zich met hoektorens, poorten, binnenhoven en dergelijke. De binnenste ring woningen is één verdieping lager dan de buitenste, waardoor de hoven licht en zonnig zijn. In een artikel van P. Bakker Schut in Volkshuisvesting en Stedebouw 1929, pagina 66 en volgende over deze complexen leest men : . . . 'Het zijn deze hoven met de daarop aangebrachte plantsoenen die de zoo gewenschte verlevendiging van het stadsbeeld geven.' De ontwerpen voor deze gemeente woningen gebouwd tussen 1918 en 1920 zijn van W. Greve, G. Albers en later A. Pet; om van een 'einheitlich' (dit woord gebruikt Bakker Schut) karakter verzekerd te zijn werden alle gevelontwerpen in overleg met de Dienst gemaakt.*
'Het centrale punt in deze wijk vormt het Cromvlietplein, waar aanvankelijk een openbare leeszaal en een bad- en waschinrichting waren gedacht. Deze zijn niet tot stand gekomen; op de plaats waar zij geprojecteerd waren, is een groot winkelcomplex verrezen.

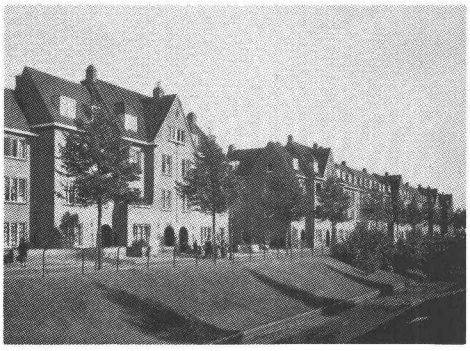










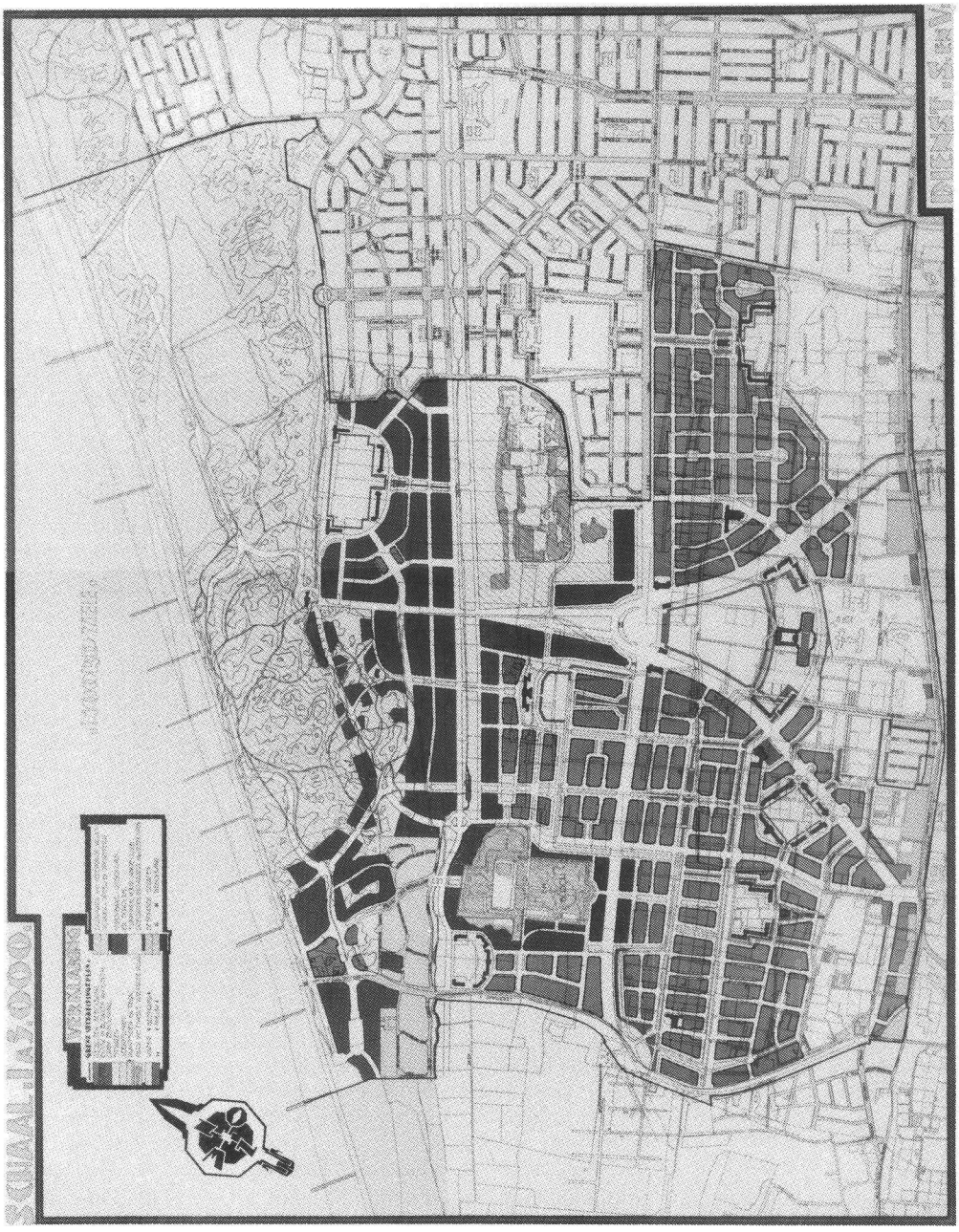


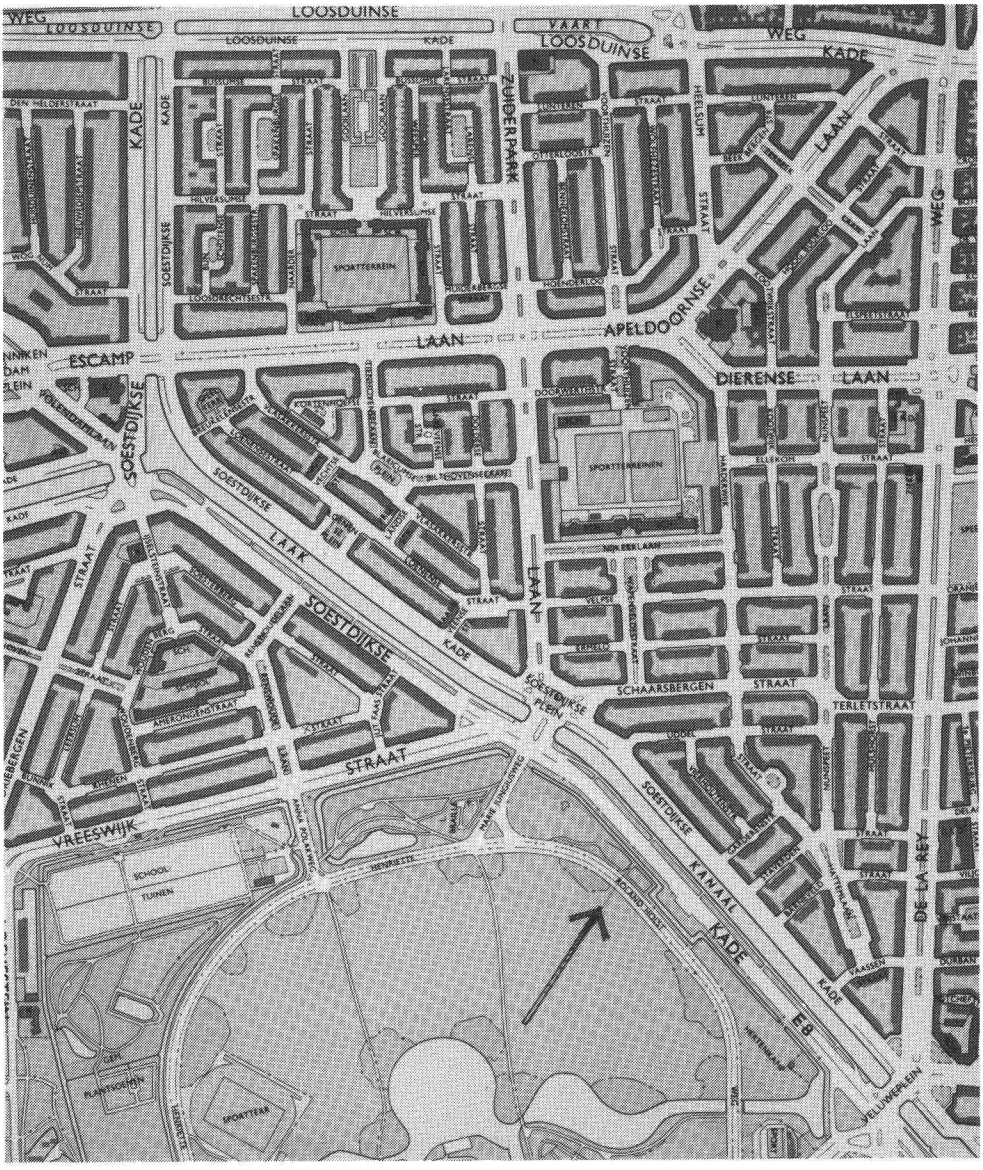




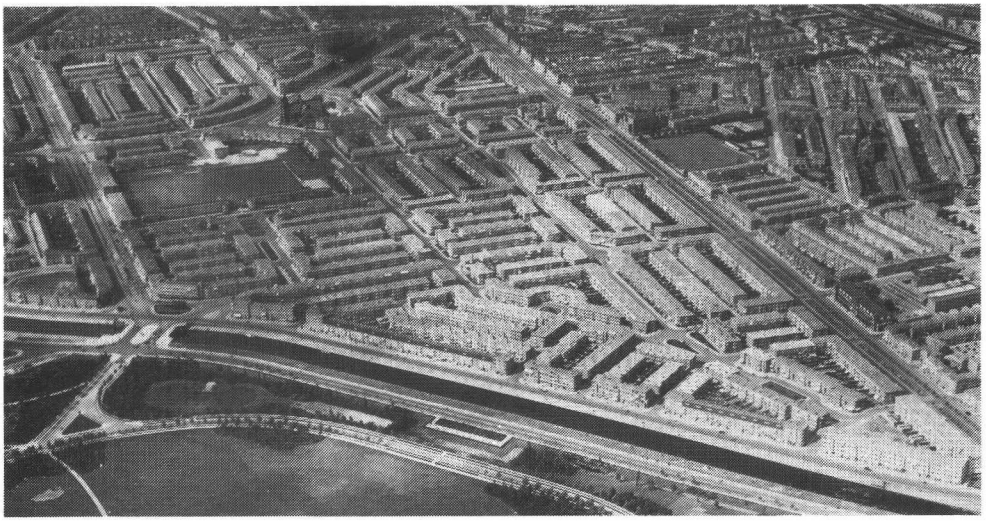
De invulling van 's Gravenhage-West betekende in de praktijk een vrijwel eindeloze aaneenschakeling van buurten, volgens Haagse gewoonte met woningblokken van niet meer dan drie hoog, al dan niet met kap: de vruchtenbuurt, bloemenbuurt, bomenbuurt, Zuiderparkbuurt enzovoort. Dat dit grote stadsdeel toch nog overzichtelijk en zelfs wel afwisselend is komt onder meer door de vele pleinen en vooral de duidelijke hoofdaders als de Thorbeckelaan/Volendamlaan/Soestdijksekade; Oude Haagweg/ Loosduinse weg; Laan van Meerdervoort enzovoort, die deze 'platte' wijken struktureren. Deze luchtfoto uit 1951, vanuit het westen genomen, laat het enorme geheel zien van aaneengeregen twintiger/ dertiger-jaren buurten. Op de andere pagina is het uitbreidingsplan-West uit 1926 te zien van de Dienst Stedebouw en Volkshuisvesting, volgens welk een deel van wat op de foto te zien is gebouwd werd.

Rechtsonder is de aanzet tot het typische, waaiervormige plein-park te zien; de grote lege ruimte vooraan is de Tankroute uit de oorlog waarvoor grote complexen werden afgebroken. Daar vlak boven is de Papaverhof van Jan Wils waarneembaar, meer naar het oosten (boven) onder meer het Moerbeiplein, Weigeliaplein en het driehoekige Notenplein. Verder zijn er een aantal kerken te zien waarop diverse straten gericht zijn. Met sobere middelen is in dit stuk stedebouw toch een aangenaam-afwisselend stadsbeeld en een goed bewoonbare gebouwde omgeving tot stand gebracht.



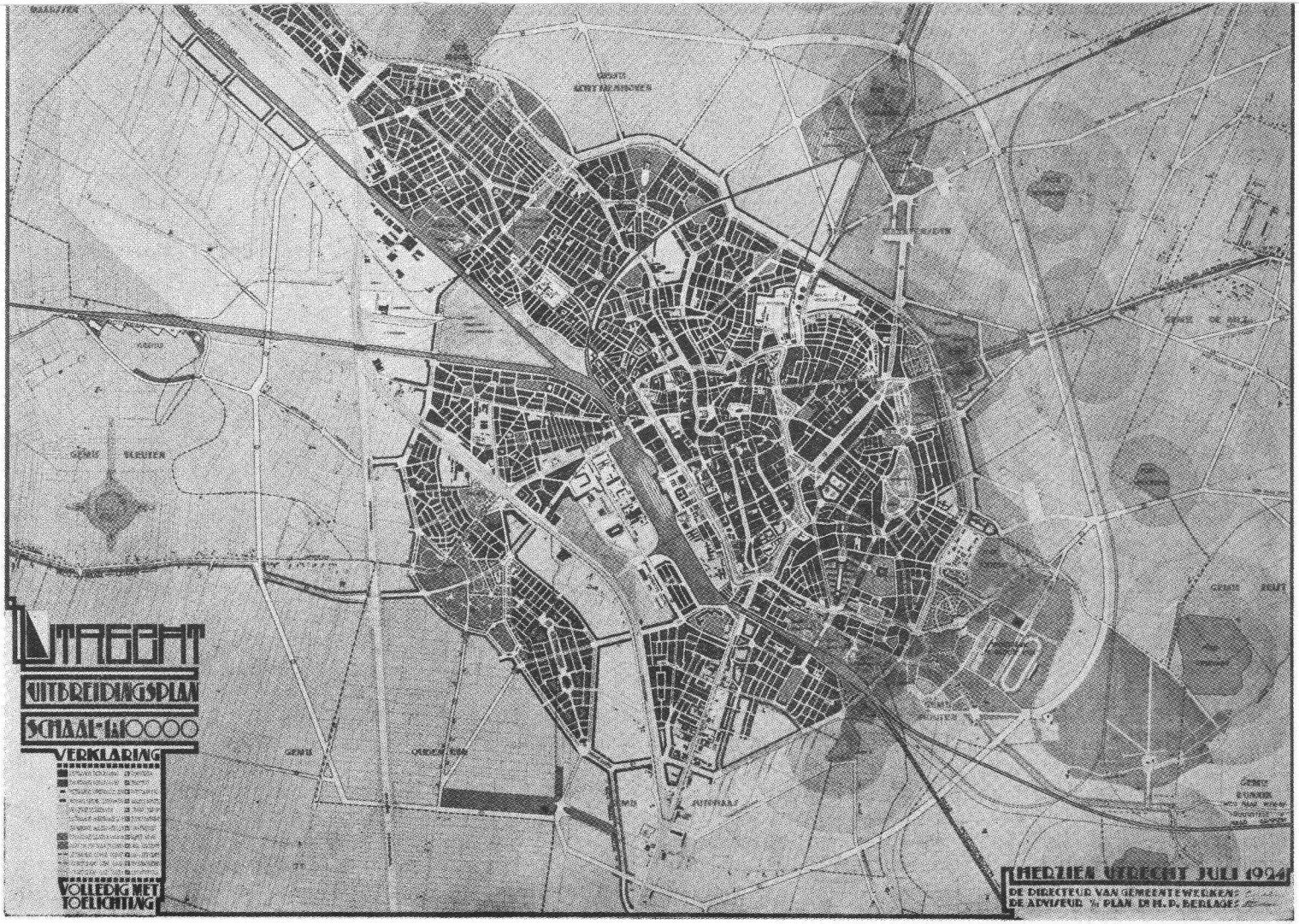


Eén detailopname (uit 1938) van de taartpuntvormige wijk Rustenburg/Oostbroek, tussen de De la Reyweg en Soestdijksekade, op de vorige foto links boven het midden; ook hier weer een overvloed aan kleine pleinen en plantsoenen, hoekjes en straatverbredingen (zie ook de plattegrond 1 : 10.000); in de verte een kerkgebouw als focus voor de Apeldoornselaan; alles is nog niet verknoeid door overal rijdende of geparkeerde automobielen. Deze buurt is onderwerp geweest van een uitgebreide enquête onder de bewoners ervan door de Centrale Direktie voor de Volkshuisvesting en Bouwnijverheid, waaruit bleek dat deze aldaar een grote mate van bevrediging in het wonen vinden ('Een oudere stadswijk, sociale contacten en privacy', Den Haag 1971).



Verdere interessante buurten in 's Gravenhage zijn het Scheveningse 'Duindorp' (rond Tesselseplein, gemeente woningen van rond 1920); de buurt ter weerszijden van de Van Alkemadelaan, ten westen van de Benoordenhoutseweg (Breitnerlaan, Hart Nibbigkade, ± 1925); de smalle buurt zuid van de Van Alkemadelaan, rond Van Arembergelaan, Van Faukenbergeplein en Halewijnplein ; tenslotte ten noorden van het park Marlot, in open bebouwing, de luxe wijk 'Marlot', rond het Bloklandplein.

Utrecht *Na een reeks partiële uitbreidingsplannen, werd eindelijk in 1922 dit algemeen plan tot stand gebracht, door de direkteur van Gemeentewerken L.N. Holsboer, met als adviseur H.P. Berlage; het werd in 1924 met slechts enkele wijzigingen aangenomen. De stad herkrijgt enigszins een gesloten vorm doordat de diverse uitbreidingen die reeds tot stand waren gekomen bijeengebonden worden door een ringbaan; een tweede baan van grotere diameter is voor de verdere toekomst geprojekteerd. In het plan wemelt het van de typisch Berlagiaanse stratenpatronen met puntige buurten, Y-vormige stratenkruisingen , symmetrische pleinen etcetera. De reeds gebouwde buurten op basis van partiële plannen zijn harmonieus in het totaalplan verwerkt, zoals 't Ondiep, Tuinwijk, Lombok, een deel van Zuilen, de Sterrenbuurt en delen van de Rivierenwijk; het zijn alleen de wijken Oog in Al, Majellapark en delen van Zuilen die min of meer volgens de verkavelingen van het uitbreidingsplan gebouwd zijn; het bijzonder geslaagde 'Tuindorp' (rond Willem de Zwijgerplantsoen), gebouwd vanaf 1928, valt buiten het eigenlijke uitbreidingsplan (zie de derde luchtfoto). De hausse van het Utrechtse bouwen was toch van 1918 tot 1925, toen de energieke, reeds meermalen genoemde J.P. Fockema Andreae eerst wethouder en later burgemeester was. Architekten die bij deze bouwstroom van duizenden woningen betrokken waren zijn onder meer Gulden & Geldmaker, Ingwersen, Op ten Noort & Scheffer, Van Schaik, Kool en Rood, en Wentink.*
Over het uitbreidingsplan dat dus eigenlijk een beetje te laat kwam schrijft Holsboer in Bouwbedrijf 1925 onder meer het volgende (pagina 309 en volgende):
'Een uitbreidingsplan moet aangepast worden aan de verkeerswegen van de binnenstad, maar evenzeer aan de groote provinciale verkeerswegen. Ook voor de omringende gemeenten is het van groot belang, dat zij door goede verkeerswegen met Utrecht worden verbonden. Met de gemeentebesturen van Zeist, De Bilt, Zuilen, Maarssen en Achttienhoven zijn dan ook reeds breede verbindingswegen tusschen deze gemeenten en Utrecht geprojecteerd, waarbij het uitbreidingsplan van Utrecht volkomen aansluit. Een commissie, bestaande uit de burgemeesters van Utrecht, Baarn, Doorn, Leusden en Zeist, zal voorts een zoogenaamd gewestelijk uitbreidingsplan onder de oogen zien, waardoor beter dan tot nu toe de groote verkeersbelangen tot hun recht zullen komen.'
(over wegbreedten):


UTRECHT
UITBREIDINGSPLAN
SCHAAL 1:10000
VERKLARING
VOLLEDIG MET TOELICHTING
GEMEENTE VLEUTEN
GEMEENTE DE BILT
GEMEENTE ZEIST
GEMEENTE HOUTEN
GEMEENTE NIEUWEGEIN
GEMEENTE MAARSSEN
AUTOBAAN
UTRECHT JULI 1934
DE DIRECTEUR VAN GEMEENTEWERKEN
DE ADVISEUR VH PLAN DR H. P. BERLAGE



'Naast het gewone rij- en voetgangersverkeer moet vooral aandacht geschonken worden aan het in korten tijd zoo buitengewoon toegenomen automobielverkeer. Bedriegen de voorteekenen niet, dan zal het vervoer per auto hoofdzakelijk het rijverkeer beheerschen. Van de hoofdwegen zal dan tenminste een breedte van bijvoorbeeld 6 meter alleen bestemd moeten worden voor automobielverkeer, zoodat de totale breedte van den weg moet bedragen ± 30 meter, waarbij gerekend is op 10 meter voor verkeer van trams, rij- en andere voertuigen en 10 meter voor trottoirs, terwijl nog 5 meter bestemd kan worden voor bij de gebouwen stilstaande voertuigen of voor vluchtheuvels in de straat. (. . .)

De rondwegen zijn aangehouden op 40 meter minimumbreedte, omdat daar een zeer snel autoverkeer te verwachten is. In het algemeen is evenwel gestreefd naar de meest mogelijke beperking van de breedte der wegen, ook uit overwegingen van welstand en economie.

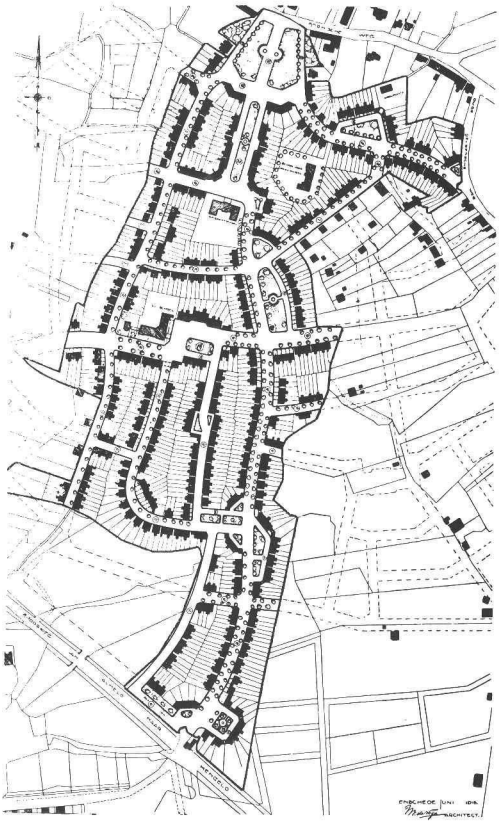
Aan de hoofdwegen is hoogbouw aan te bevelen, omdat breede straten met lage huizen geen fraai stadsbeeld opleveren, of het karakter zou landelijk moeten zijn. Beplantingen enzovoort zullen eerst bij de nadere uitwerking van het plan overwogen kunnen worden.

Nu het onderscheid in standen hoe langer hoe meer verdwijnt, is het aanwijzen van arbeiders-, middenstands- en andere standenwijken niet doenlijk. Dit is dan ook op dit plan niet geschied . . . (. . .)

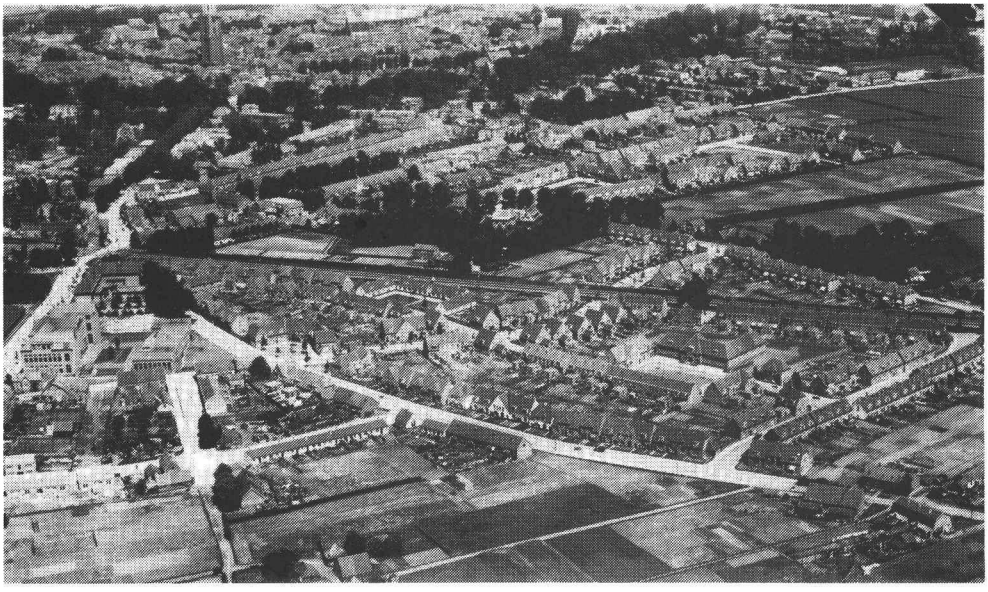
Om de stad voor bewoning aangenamer en fraaier te maken, is de aanleg van verschillende parken opgenomen.'

Drie luchtfoto's illustreren de Utrechtse Stedebouw: respectievelijk van het centrale gedeelte van Zuilen met de 'Boulevard' (Burg. Van Tuyllkade), de Rivierwijk met in het oksel van de Y het Maasplein, en het Tuindorp (op de voorgrond links het Willem van Noortplein). Vooral Oog in Al, Majellapark en Tuindorp zijn geslaagde, zeer gewaardeerde woonomgevingen geworden. *(zie p. 176)*

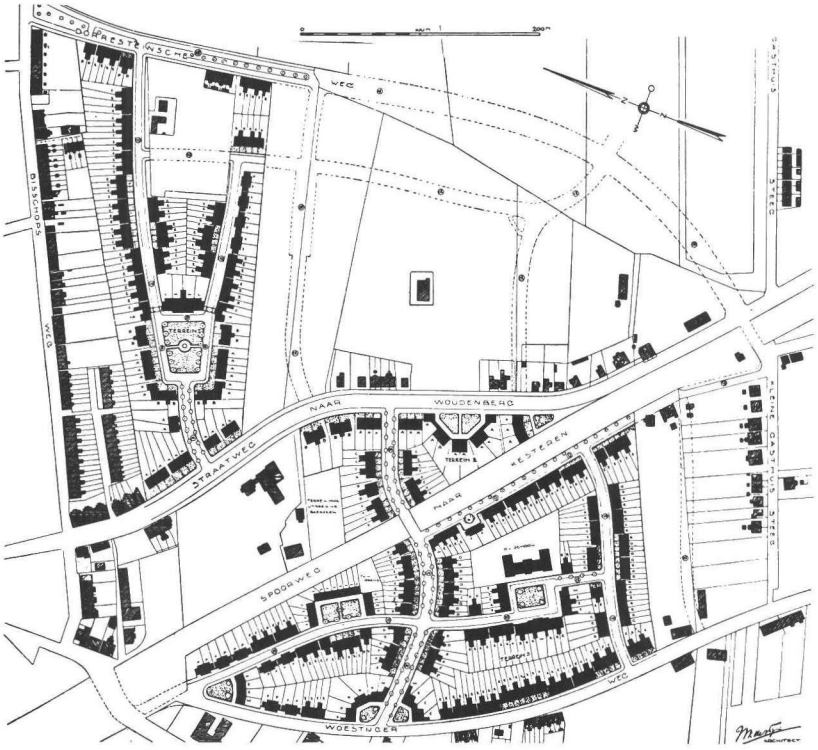
Almelo *Nog zonder te passen in een algemeen uitbreidingsplan (dat kwam pas in het begin van de dertiger jaren tot stand) werd tussen 1917 en 1923 deze grote wijk van ongeveer 750 woningen gebouwd (De Riet), ten zuiden van het stadscentrum, naar ontwerp van W.K. de Wijs. Het plan is rijk aan verrassende elementen: er is een rechte, brede laan met vista op een schoolgebouw; drie grotere, drie kleinere en tenslotte een aantal wegverbredingen, de vele krommingen in de lanen, dit alles tezamen met de landelijke huizen typen, maakt deze tuinwijk tot één der aardigste in die tijd gebouwd. Voorts valt op te merken dat vrijwel alle lanen noord-zuid lopen, en dat op bijzonder handige manier de verkavelingen zijn aangepast aan de bestaande eigendomsgrenzen aan de randen van het plan.*



Amersfoort *Eveneens naar ontwerp van W.K. de Wijs is tussen 1918 en 1921 deze tuinwijk van totaal ongeveer 400 woningen gebouwd ten zuiden van het centrum (Ostadeplein, Mesdagstraat, Rembrandtstraat en omgeving). Door de harde onderbreking van de spoorlijn is deze buurt niet een geheel geworden, hoewel er een sterke eenheid is in detaillering. De drie grootste pleinen zijn bijzonder*



charmant (onder andere arcaden, poorten); in het geheel is naast vloeiend gevormde afwisseling een duidelijke orde, onder andere door de extra brede laan in het midden. (Luchtfoto uit 1923).
Rond de oude stad zijn nog 3 substantiële wijken in deze periode voorbereid en voor de oorlog voltooid: Bergkwartier, Leusderkwartier en Soesterkwartier (waarvan een luchtfoto uit 1964). In het laatste gebied komt een wonderlijk stukje zeshoekig stratenpatroon voor (Narcisstraat, Leliestraat).

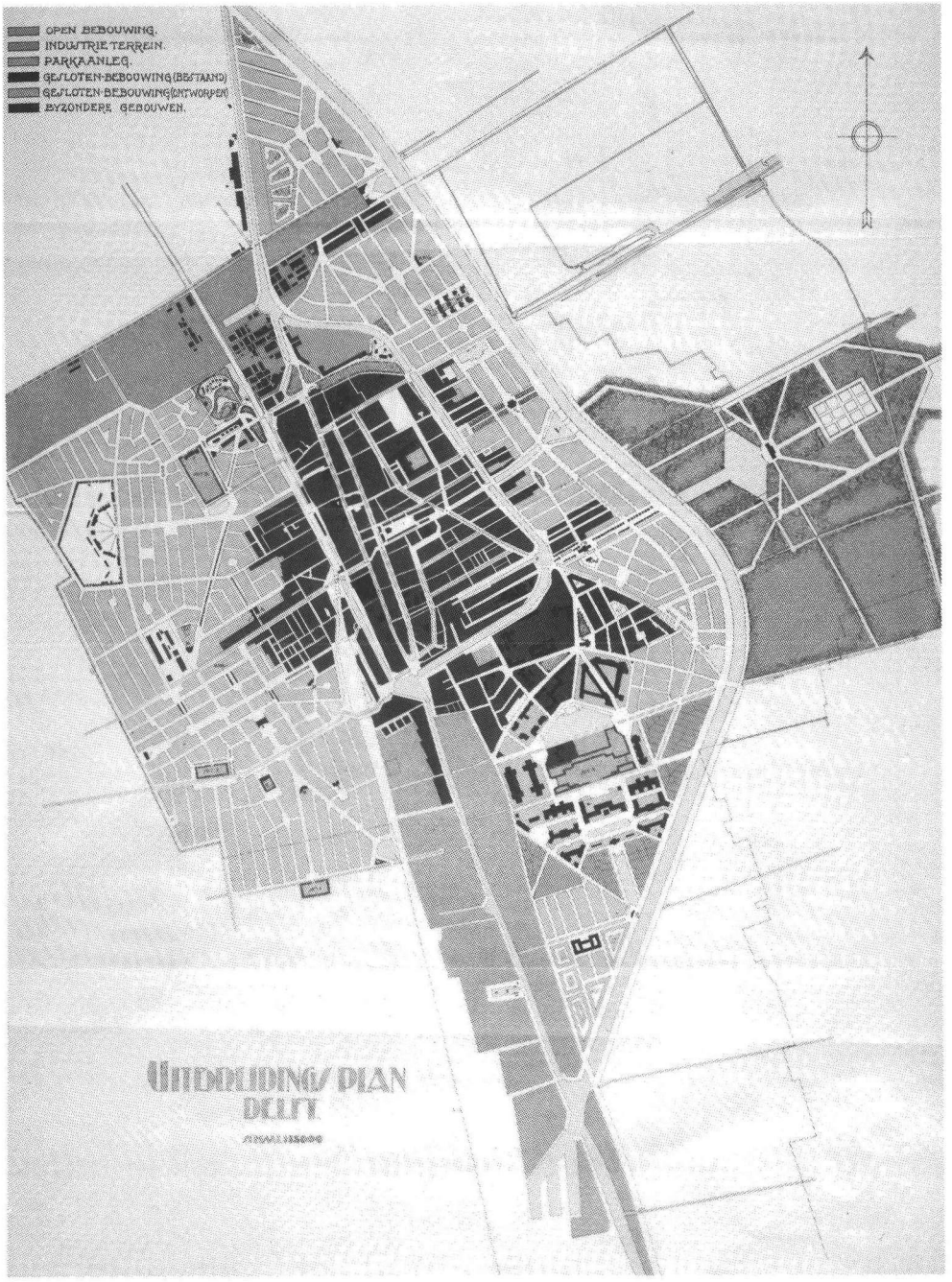




Arnhem *Onder direkteurschap Openbare Werken van Schaap (zie hoofdstuk VI) ontstond in Arnhem deze grote wijk (tekening 1:10.000), noord-oost van het centrum, De Geitenkamp. Oorspronkelijk bedoeld als Satellietstadje met compleet eigen voorzieningen, zijn uiteindelijk slechts 1200 woningen gebouwd, tussen 1918 en 1925 – de wijk kreeg toch nog iets van een zelfstandige buurt, oorspronkelijk door een tramlijn met het centrum verbonden. De aanvankelijk bedoelde eengezinshuizen in ruime verkaveling, moesten om financiële redenen grotendeels teruggebracht worden tot boven- en benedenwoningen; de architektuur (onder meer van G. Feenstra, Th.J.J. Cuypers en P. Cuypers) is echter wel landelijk gehouden. Twee recente kiekjes geven een beeld van het centrale plein. Andere interessante buurten zijn de ten zuiden van de Geitenkamp gelegen Paasberg, verder de Vogelwijk en, voor de beter gesitueerden het Burgemeesterkwartier.*
Ten zuiden van het centrum, vlakbij de Rijnbrug, bevindt zich het in hoofdstuk VI genoemde, fraaie Van Verschuerplein met omliggende straten.



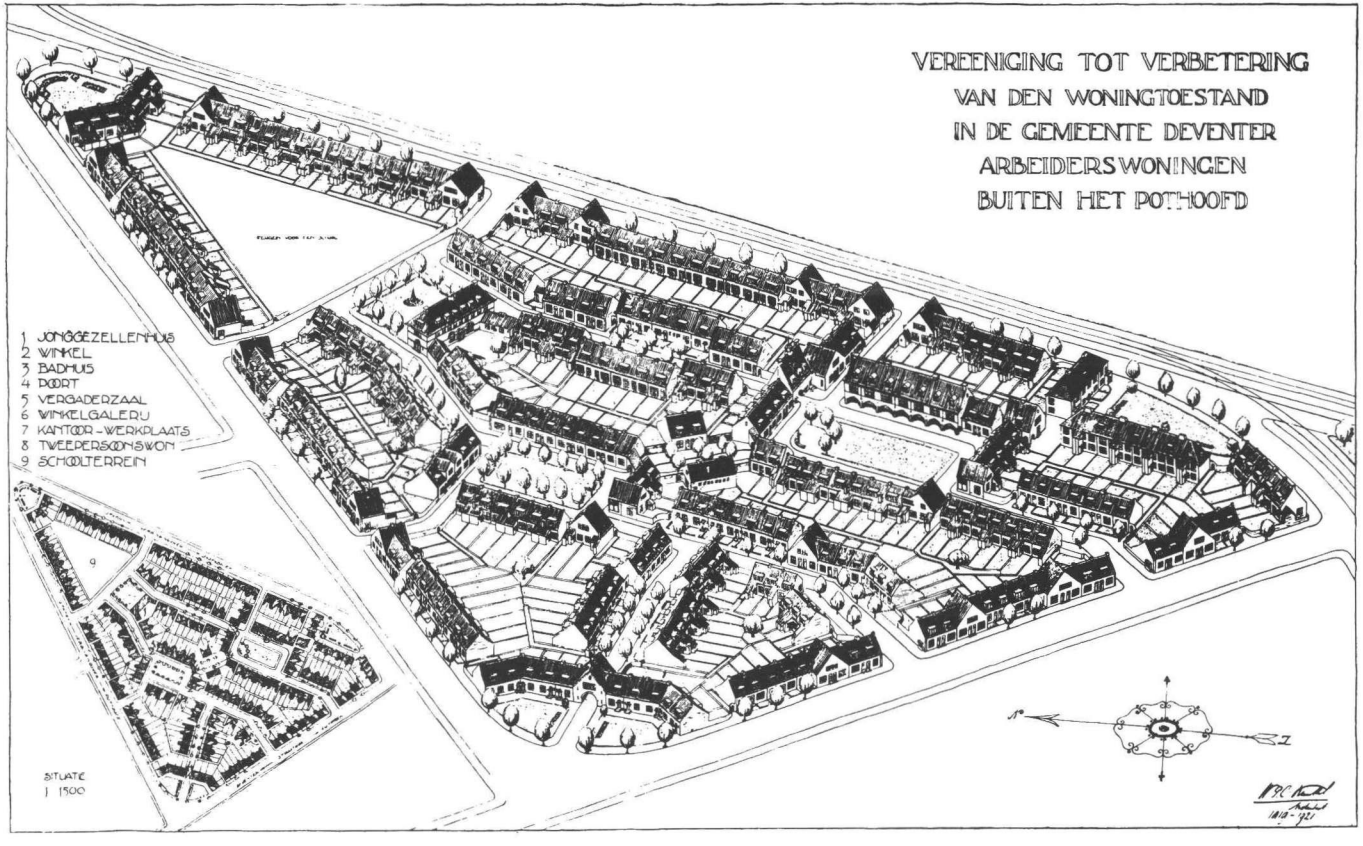




Delft *De onderhavige periode is in Delft niet zozeer interessant door wat gebouwd is, als wel door een bijzonder uitbreidingsplan dat in 1921 werd ingediend door de 'Commissie voor Stadsuitbreiding'. Dat Delft zijn grachten nog heeft is onder andere aan deze commissie te danken; men wou ze dempen voor het verkeer en de tram. Hierin hadden zitting als deskundigen onder andere de Delftse hoogleraren S.G. Everts, J.A.G. van der Steur, en verder Berlage; als 'leken' leden van de gemeenteraad, op zich een bijzonderheid dat een stedebouwplan door een commissie voorbereid werd. Het plan is*



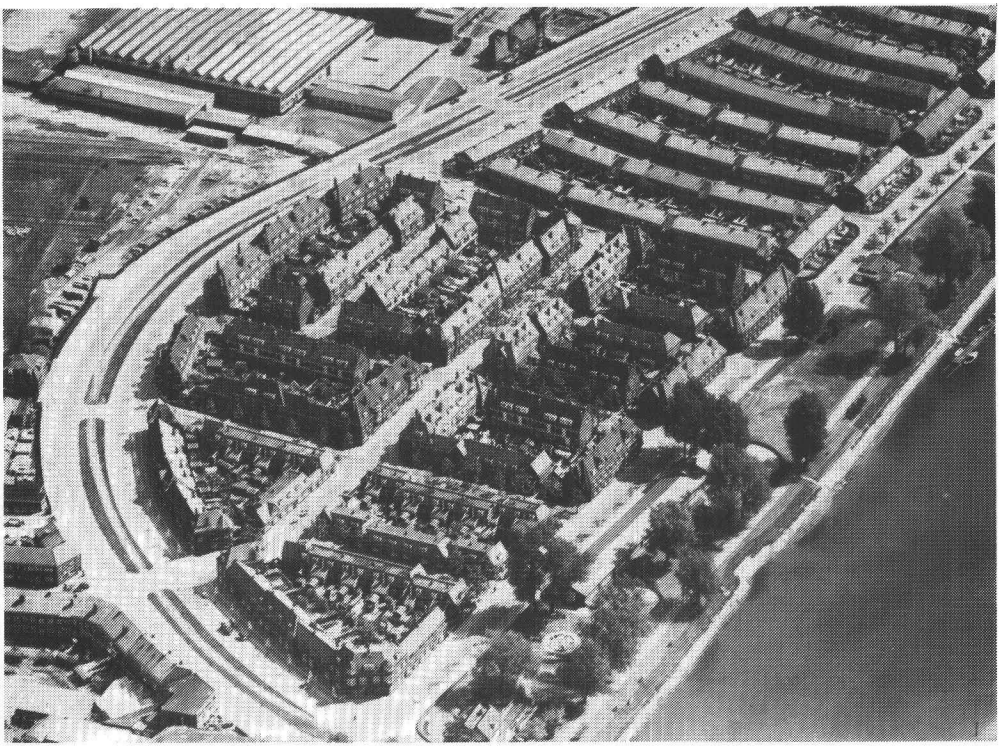
uitvoerig besproken door P. Bakker Schut in Volkshuisvesting en Stedebouw 1922 (pagina 234 en volgende). Een aantal passages hieruit brengen ons weer dichter bij het begrip voor de stedebouwkundige opvattingen rond die tijd. Allereerst over de Commissie:
'Zulk een gemengde commissie van technici en leeken, die een uitbreidingsplan ontwerpt, lijkt ons een ietwat zonderlinge constructie. Wij kunnen ons desnoods voorstellen, dat vier technici, deskundigen op verschillend gebied, samen een uitbreidingsplan ontwerpen, hoewel dat reeds zijn eigenaardige bezwaren heeft. Wij kunnen ons ook voorstellen, dat de mérites van een project van deskundigen, door een niet-deskundig college worden beoordeeld; dat komt meer voor. Maar wij kunnen ons niet voorstellen, dat 4 technici met 5 leeken rondom de teekentafel plaats nemen en alle negen aan hun scheppingsdrang gehoor geven.
Het is voor zover wij weten een novum, doch schijnt geen voorbeeld ter navolging.'
De Commissie stelt voor de Delftse grachten niet te dempen, tenzij men er werkelijk niet omheen kan.
Bakker Schut:
'Ook het advies ten aanzien van de demping der grachten zal worden onderschreven door ieder die iets voelt voor stadsschoon en stedelijke historie. Het is zoo verleidelijk Hausmannetje te spelen; in tal van kleine steden in ons land heeft men doorbraken geprojecteerd, grachten gedempt of willen dempen en grootsche verkeerswegen ontworpen, zonder dat daarvoor bepaalde noodzaak bestond.'
Over de straten:
'Ter afwisseling zijn tusschen deze straten ontworpen kleine plantsoentjes, kinderspeelplaatsen, eventueel gemeenschappelijke bleken. Voegt men hierbij de factor, dat het nog mogelijk is deze straten zeer verschillend te behandelen door eenige breeder te ontwerpen en te voorzien van beplanting, of door het voorschrijven van voortuinen, dan leidt het geen twijfel, of ook met een vrij streng ontworpen stadsplan is het gevaar voor eentonigheid uitgesloten.
Behalve voor de zeer goed gesitueerden, waarvoor een open bebouwing is ontworpen, is in het overige deel het karakter van gesloten stadsbebouwing aangehouden.'
'Over de groenelementen:
Het schijnt ons een essentieele fout van het plan, dat geen plantsoen, park of hoe men 't noemen wil, organisch in het stadsplan is opgenomen. Het Delft der toekomst, dat hier voor ons ligt, 2.5 kilometer breed en 5 kilometer lang, zonder onderbreking der huizenmassa's, opent een weinig aanlokkelijk verschiet.'
Over de bouwblokken:
Slechts willen wij erop wijzen, dat in sommige gedeelten van het plan vrij talrijk voorkomen driehoekige bouwblokken, die door hun ongunstigen vorm steeds aanleiding geven tot gebrekkige hoekoplossingen, de beruchte strijkijzer-gebouwen.'
Het buurtje zuid-oost van het centrum, west van de Delfgauwse weg, en dat tussen de Phoenixstraat en de Hof van Delftlaan geven nog het beste weer hoe men zich de bebouwing van dit plan moet voorstellen. Twee recente foto's ter illustratie (Willem de Zwijgerstraat en C. Fockstraat).

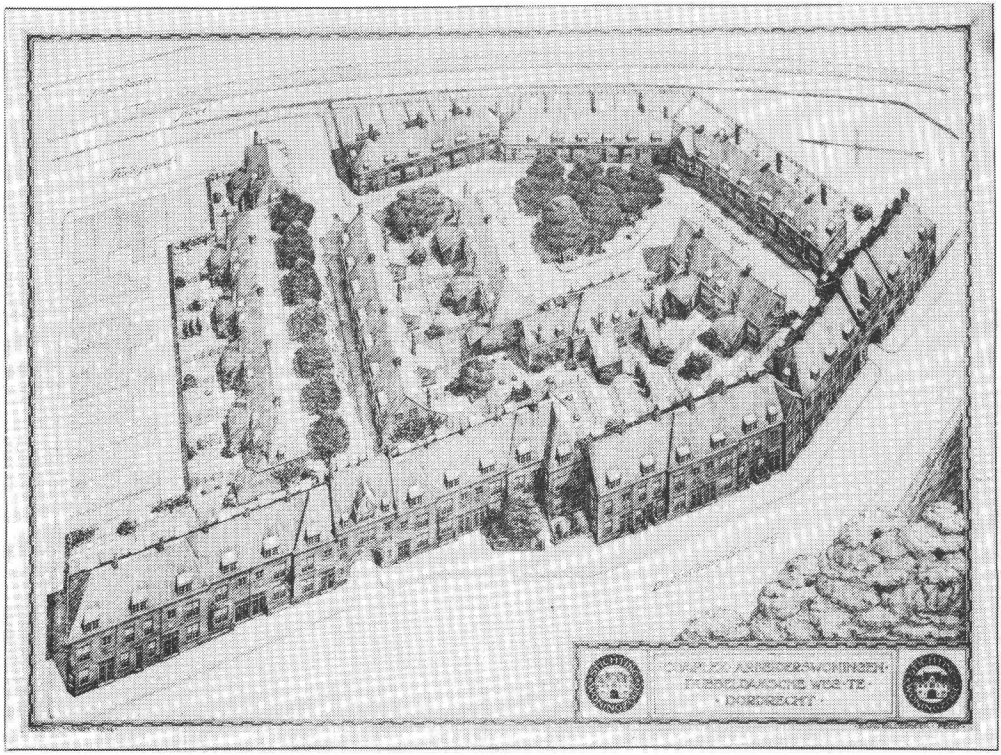

VEREENIGING TOT VERBETERING
VAN DEN WONINGTOESTAND
IN DE GEMEENTE DEVENTER
ARBEIDERSWONINGEN
BUITEN HET POTHOOFD
1 JONGGEZELLENHUIS
2 WINKEL
3 BADHUIS
4 POORT
5 VERGADERZAAL
6 WINKELGALERIJ
7 KANTOOR - WERKPLAATS
8 TWEEPERSOONSWON
9 SCHOOLTERREIN
SITUATIE
1 1500

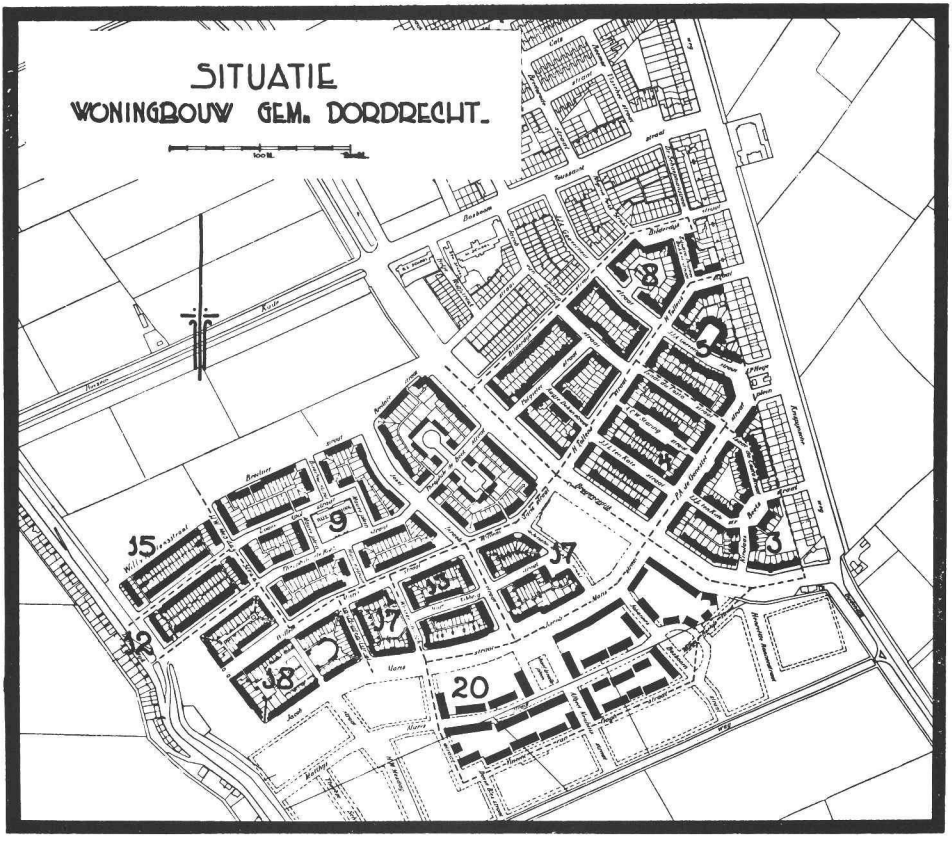
Deventer *Na het vrijkomen van de vestinggronden omstreeks 1880 (mogelijk door de Vestingwet van 1874) werd de oude stad op die gebieden uitgebreid met enkele behoorlijke woonwijken. Vanaf 1905 is gebouwd op basis van de woningwet, het eerste complex gereed in 1908 (92 woningen). Het eerste meer algemene uitbreidingsplan dateert van 1911, waarna een tweede complex woningen, ten noorden van het station gebouwd werd van 135 woningen, in 1915 ('Rode Dorp'); overigens is in noord vrij veel gebouwd in deze periode.*
De architektonisch meest interessante buurtcomplexen zijn ''t Hoornwerk' en het 'Knutteldorp', genoemd naar zijn architekt W.P.C. Knuttel, gebouwd tussen 1919 en 1923. Oorspronkelijk heette deze buurt 'Buiten het Pothoofd'. Over dit alleraardigste buurtje van 311 woningen, 9 winkels, een jonggezellen- en badhuis, vergaderzaal en dergelijke, heeft de architekt een artikel geschreven in Volkshuisvesting en Stedebouw 1925, pagina 158 en volgende, hieruit de vogelvluchttekening en de beginpassage:
'Door de 'Vereeniging tot Verbetering van den Woningtoestand in de Gemeente Deventer', welke haar eerste werkzaamheden in het belang van de volkshuisvesting reeds aanving lang voor het ontstaan van de Woningwet, werd mij in 1919 opgedragen de plannen te ontwerpen voor een woningcomplex, begrensd door drie nieuwe verkeerswegen en gelegen aan de nieuwe haven- en industrie terreinen.
Voor het maken van een stratenplan op het plusminus 5 hectare groote terrein, werd mij door de Gemeente geheel de vrije hand gelaten en ook voor de verdere uitwerking behield ik een groote vrijheid, nadat de oorspronkelijk ontworpen woningtypen op verzoek van den dienst voor de Volksgezondheid vergroot waren.
Bestaande boomgroepen, slooten en dergelijke, welke een uitgangspunt voor het plan zouden kunnen vormen, waren op dit opgehoogde terrein niet aanwezig.
Bij het vaststellen van het stratenplan heb ik in hoofdzaak de volgende regelen gevolgd:
1. Voorzoover doenlijk in verband met den eigenaardigen terreinvorm, is de hoofdrichting der straten Noord-Zuid.
2. De normale diepte der bouwblokken is 40 meter.
3. De kruisingen der straten zijn steeds zo veel mogelijk: rechthoekig.
4. Door het geregeld verspringen van de assen der straten wordt het onnoodig inrijden of te snel rijden voorkomen. (Een soort 'woonerf'!, E.J.H.).
5. Daar aan alle kanten langs het blok spoor- en tramwegen geprojecteerd zijn, zijn een aantal pleintjes opgenomen, welke aan de kinderen ruimte tot veilig spelen bieden.'

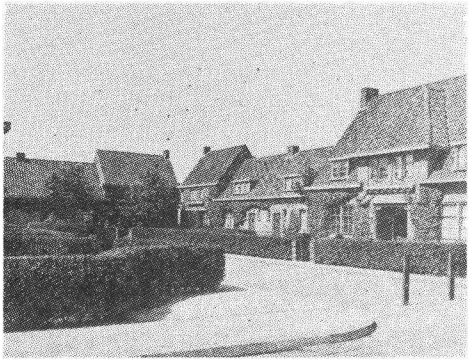
Dordrecht *In hoofdstuk VI is al geillustreerd het bijzonder fijn gedetailleerde buurtje van B. van Bilderbeek op de Merwedepolder, de zogenaamde 'Staart'; hiervan deze luchtfoto uit 1952. Gedurende de latere dertiger jaren is deze bouw niet voltooid, wegens gewijzigde opvattingen: het werden nu slechts Noord-Zuid gerichte straten.*
B. van Bilderbeek heeft trouwens ook in andere delen van Dordrecht prachtige staaltjes van buurtbouw geleverd, zoals in de wijk Krispijn, en één van de lieftalligste buurtjes aangetroffen, het complex tussen de Dubbeldamse weg, de Anjelierstraat en Tulpstraat; hiervan een vogelvluchttekening uit 1914 – de uitvoering heeft in dit geval de planken precies gevolgd.

Over het algemeen kan gesteld worden dat Dordrecht belangrijke voorbeelden heeft van uitbreidingen uit de onderhavige periode; de voornaamste hiervan is Krispijn tussen de Krispijnse weg, Bosboom Toussaintstraat, Zuidendijk en Patersweg, Stedebouwkundig zijn de verkavelingen goeddeels gebaseerd op het uitbreidingsplan van Van der Pek uit 1917 (zie hoofdstuk V). De architektuur is onder meer van de genoemde Van Bilderbeek, Van Buuren, Bakker en Van Herweijnen. (Zie de plattegrond en 2 afbeeldingen uit Volkshuisvesting en Stedebouw 1930).
In 1930 is een herzien en uitgebreid Uitbreidingsplan gepubliceerd door de direkteur Bouw- en Woningdienst Chr.J. van Buuren; wat opvalt in dit plan, dat voornamelijk de zuidelijke uitbreiding behelst, is een aantal gedeeltes waar uitsluitend min of meer noord-zuid gerichte straten voorkomen, zoals het 'Land van Valk' (zie luchtfoto, let op merkwaardige hoektorentjes) en de eerdergenoemde 'staart'; met bezonning werd hier dus terdege rekening gehouden, niet altijd in het voordeel van overige stedebouwkundige aspekten.



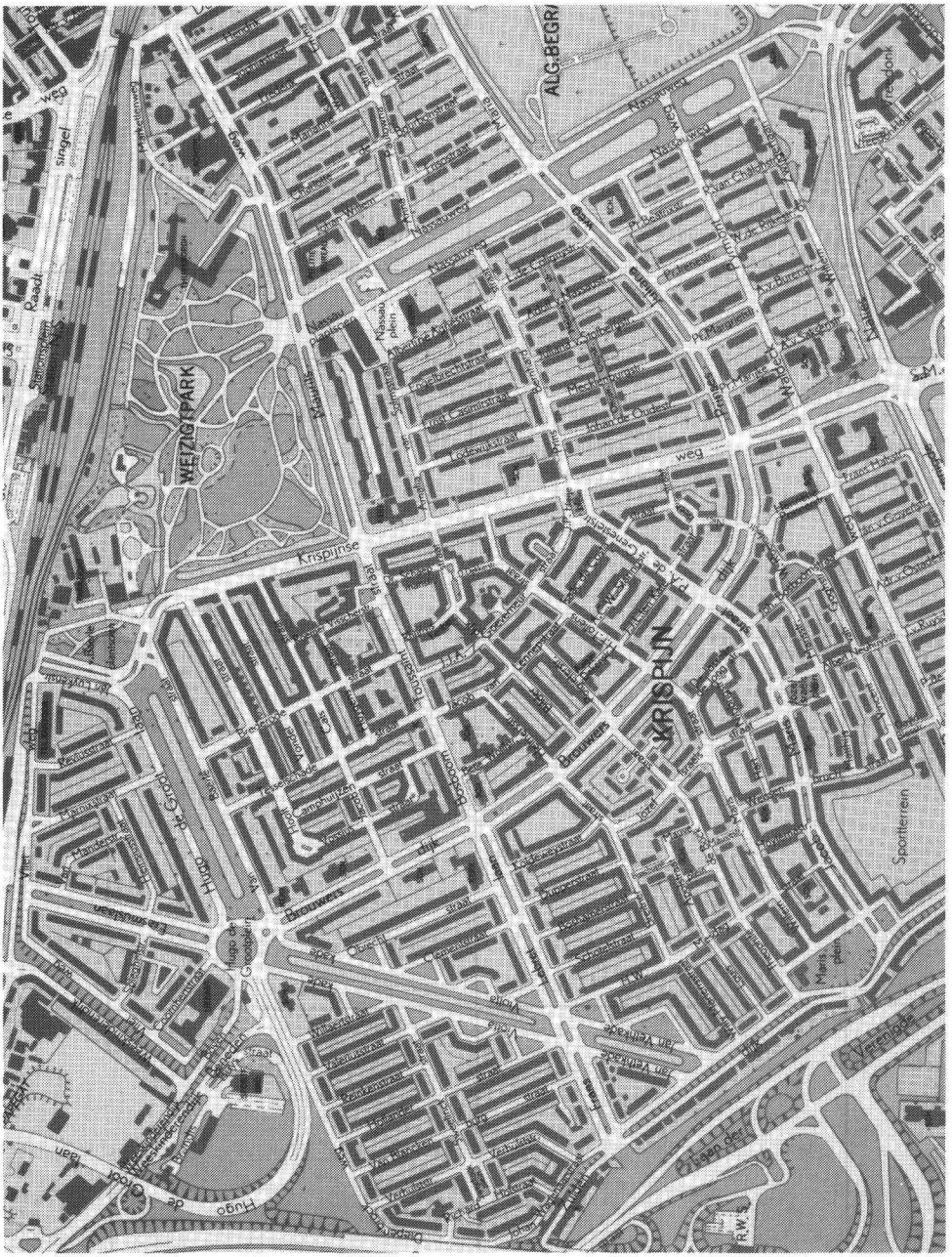

COMPLEX ARBEIDERSWONINGEN
FIEBELDAKSCHE WEG-TE
DORDRECHT



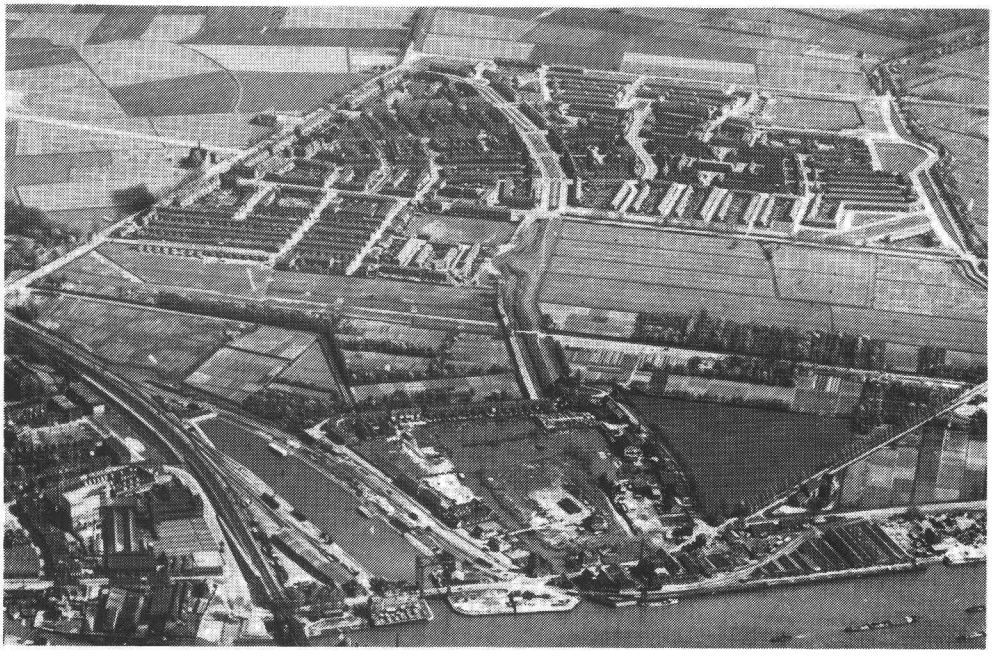




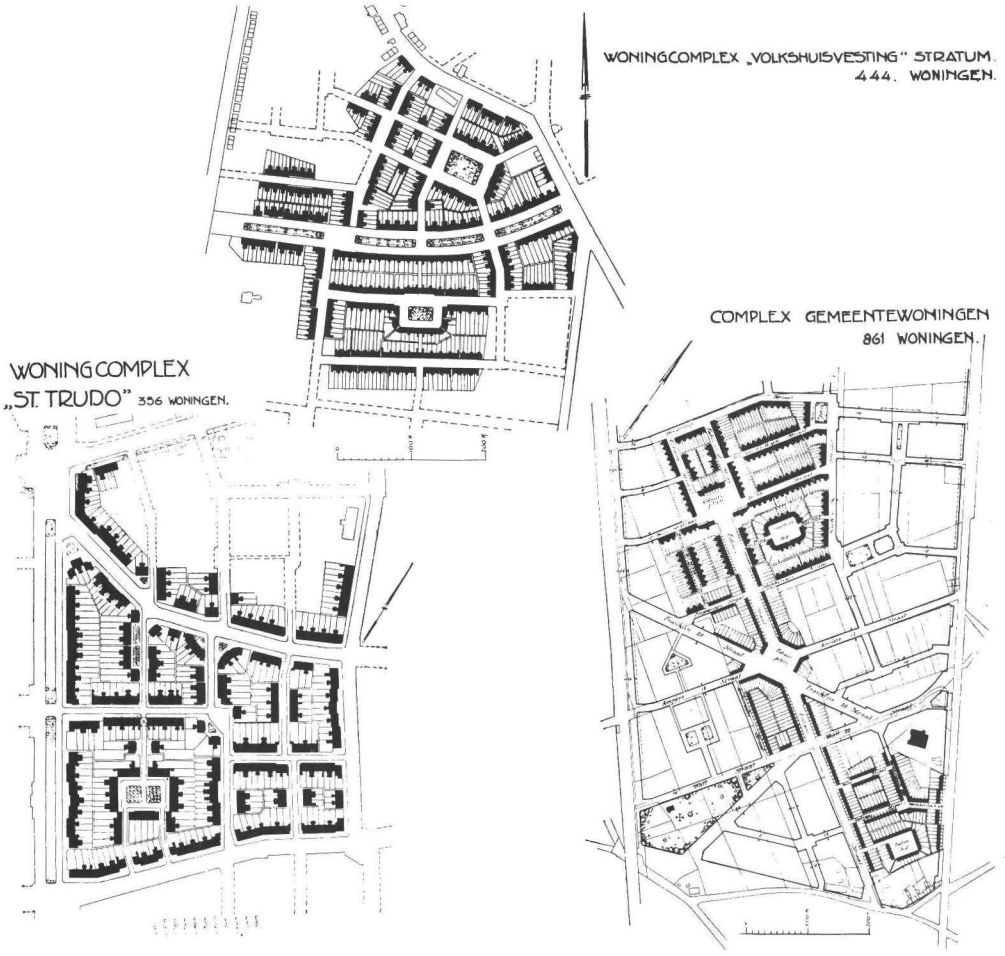
Het meest markante in Van Buuren's plan is het voltooien van een gordelweg en het scheppen van een aantal radiaal straten, die nota bene alle drie op de toren van de Grote Kerk gericht zijn! (zie de kaart 1:10.000). De breedste hiervan, eigenlijk meer een 'Parkway' (Jan Vethkade-Viottakade) heeft een bijzondere ruimtelijke werking door de bouwblokken die diagonaal ten oosten van de hoofdas van de kade staan; het doet even denken aan de bijzondere Boulevard van Hénard (zie hoofdstuk IV). Het is een goed middel om eendiagonaalstraat te leggen door een verder vrij orthogonale wijk, zonder allerlei scheve hoeken te krijgen.
Een luchtfoto uit 1935 laat tenslotte deze grote wijk, waaraan tot na de 2e wereldoorlog is gewerkt, in aanbouw zien.

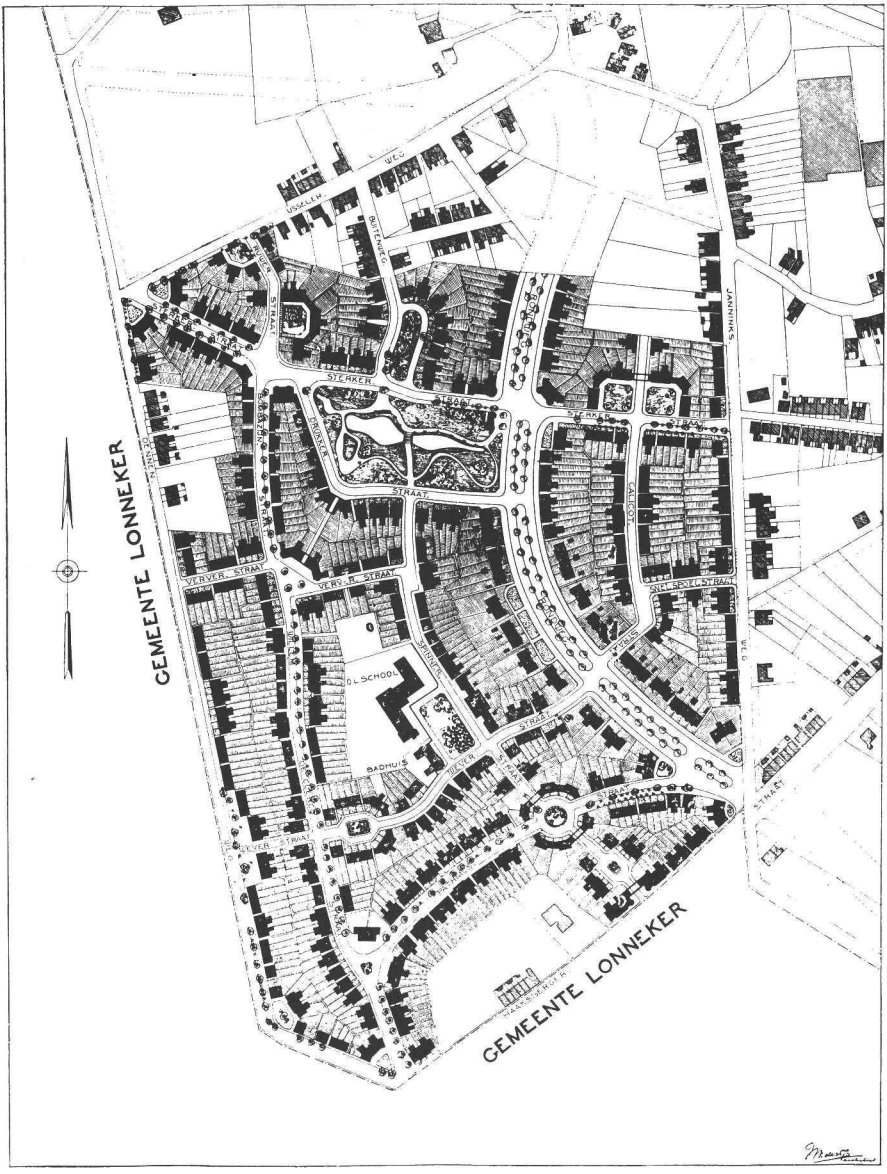

WEIZIGTPARK
KRISPIJN
Krispijnse
Hugo de Groot
Brouwers
Sportterrein
Nassauweg
Nassauplein
Johan de Oudestr
Lodewijkstraat
Hugo de Grootplein
Jan Vethkade
Verenigde
Saan der
R.W.





Eindhoven *'Sinds 1920 vormt het uitbreidingsplan de leiddraad bij de stichting van nieuwe stadswijken. Daarnaast zijn echter de moeilijkheden bij de totstandkoming van den gedachten stadsuitleg niet van geringe beteekenis. Door stelselloozen bouw is veel verknoeid. De bebouwing staat schots en scheef door elkaar. Naast de sterke overheidshand om met een goed uitbreidingsplan als gids en een vast doel voor oogen te streven naar een behoorlijken stadsaanleg in de toekomst, zal tevens de opvoeding van het publiek dienen te worden ter hand genomen.*
De inwoners begrijpen het vraagstuk niet; een excursie van het Nederlands Instituut voor Volkshuisvesting zal de aandacht van de pers op het vraagstuk doen vestigen, waardoor mede de overheid wordt gesteund in haar moeilijke, doch schoone taak.'
Aldus de Ingenieur_Direkteur van Gemeente Werken G.C. Kools in Volkshuisvesting en Stedebouw 1925, pagina 134, over de uitbreidingen van Eindhoven. Het hier bedoelde algemeen uitbreidingsplan bestaat voornamelijk uit 2 ringbanen, aanduiden van parken en pleinen en het aangeven van principeverkavelingen. De bekende vinger-achtige struktuur van de stad is toen ontworpen, en al heeft die geresulteerd in een weinig overzichtelijke stad, in de diverse 'vingers' komen talrijke goed uitgewerkte buurten voor, met pleinen, straatknikken, bebouwd in gevarieerde doch harmonische stijl. Al met al is er tussen 1910 en 1930 zeer veel gebouwd in Eindhoven: ongeveer 18.000 woningen in een vijftiental buurten, waaronder het 'Philipsdorp' van onder andere De Bazel (1919). Eén van de mooiste plekjes vond de auteur het St. Gerardusplein in de wijk Stratum; verrassend is ook de wijk rond het Edisonplein, tussen spoorlijn en Boschdijk ten noorden van de Marconilaan.
Drie wijkjes uit het genoemde artikel zijn hier afgebeeld, 444 woningen uit 1921 rond het Bloemplein, 356 woningen uit 1921 rond Schoenerstraat en Schippershof (een heel mooi buurtje!) en de reeds genoemde grote wijk uit 1924–'28 rond het Edisonplein.

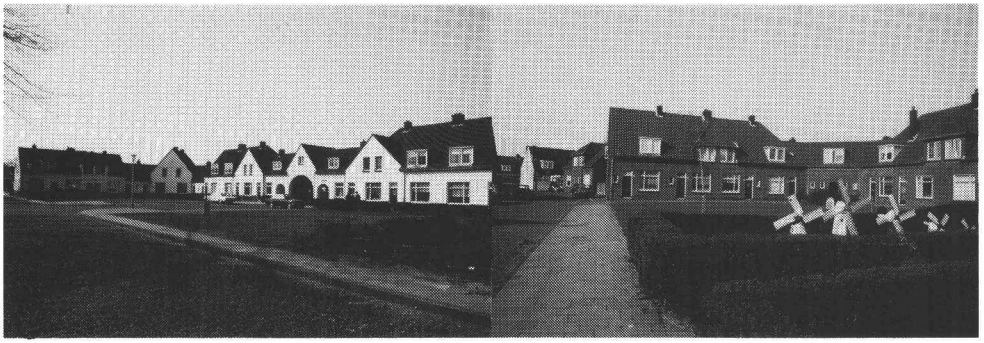




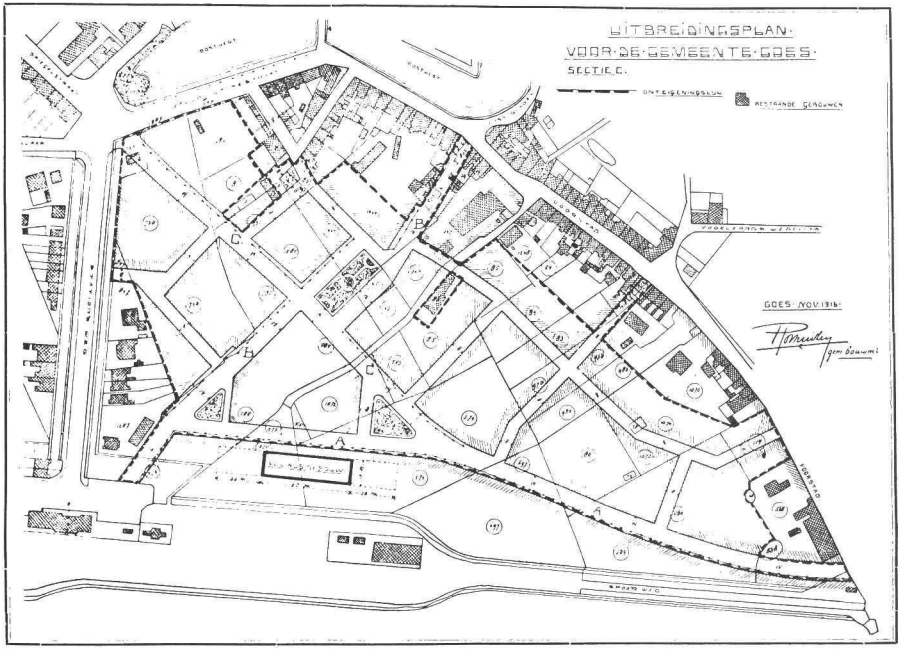
Enschedé *Als één der eerste plaatsen in het land bracht Enschedé een algemeen uitbreidingsplan tot stand, namelijk al in 1904 van de hand van A.H. op ten Noort. Het meest dominerende in dit plan is de rondweg, die nagenoeg exact volgens het oorspronkelijke ontwerp gerealiseerd is. Eén der eerste en misschien tevens fraaiste invullingen van dit verder vrij globale plan is de wijk 'Pathmos', ten zuidwesten van het centrum, aan weerskanten van de rondweg (ter plaatse Pathmossingel geheten) gebouwd. Het ontwerp is van W.K. de Wijs (die ook dergelijk soort fraaie buurten ontwierp voor Amersfoort en Almelo) en bevat als centraal punt een groot als plantsoen uitgevoerd plein; verder zijn er weer de talloze kleinere pleinen en straatverbredingen, poorten etcetera (zie de twee oude afbeeldingen en twee recente opnamen). De wijk werd gebouwd tussen 1914 en 1927, totaal ongeveer 1200 woningen, merendeels bestaand uit één laag met kap.*
De andere belangrijke buurten zijn de 'Laaresch' en het 'Lasonder', respectievelijk ten noord-oosten en noorden van het centrum; het Volkspark ten westen van het centrum, ongeveer 12 hectare groot, is romantisch vormgegeven.

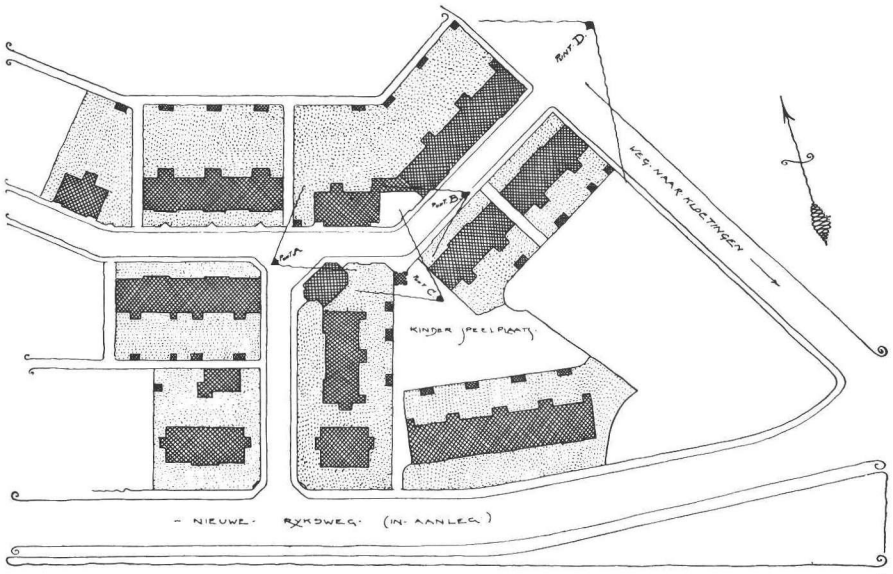


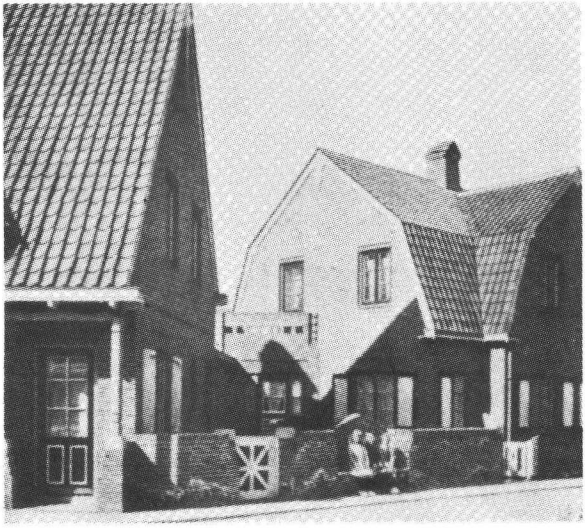




Goes *Een echt ouderwets doch wel praktisch gevormd (rechte hoeken aan de bouwblokken) 'stratenplan' werd nog in 1916 ontworpen zuidoost van het centrum (Stationswijk) door de Gemeente bouwmeester H. Rothuizen; het is vrij precies volgens de lijnen van dit plan volgebouwd; met name het probleem van de onteigening was strategisch opgelost in de verkaveling. In het oosten ontstond een grote wijk op basis van een twintiger jaren stratenplan (met veel noord-zuid straten) doch pas later bebouwd (rond Bergweg en Kamperfoeliestraat).*

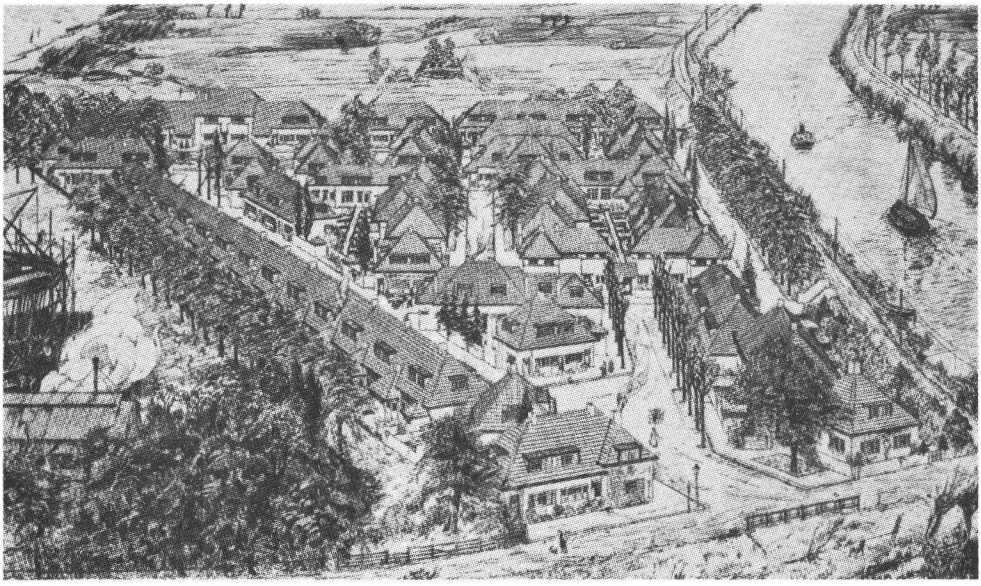




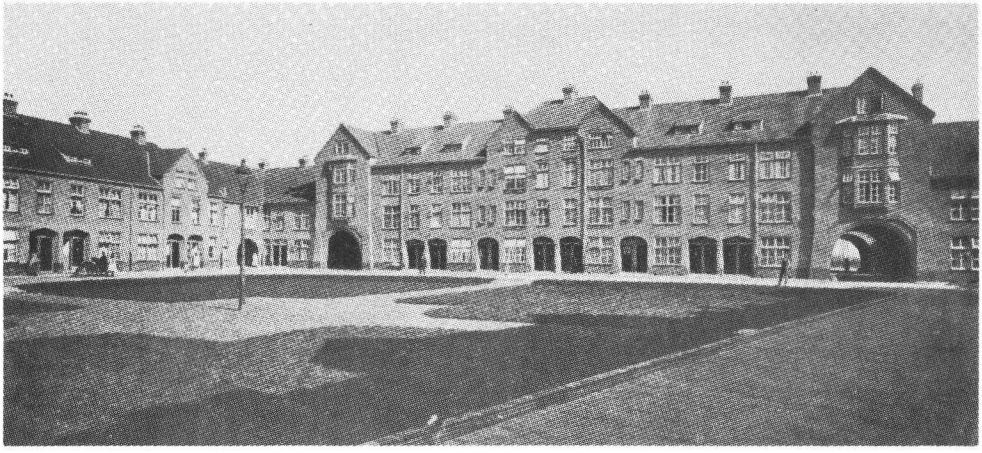


Een klein buurtje van Ph. Hamers aan de Weg naar Koetingen, gebouwd tussen 1918 en 1920 is nog vermeldenswaard en afgebeeld met plattegrond en foto uit 'Arbeiderswoningen in Nederland', 1921.

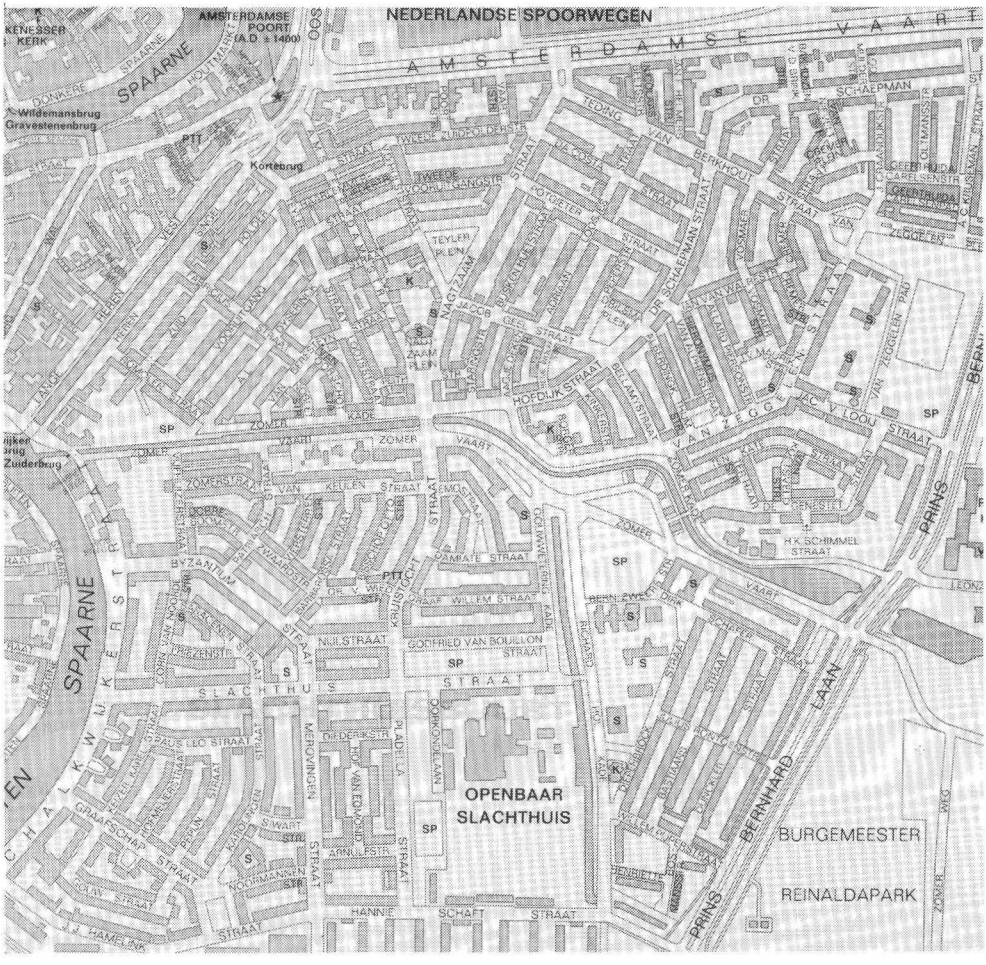
Gorinchem *Hier zijn relatief bijzondere buurtcomplexen gebouwd dankzij de persoonlijke en bekwame architektuur van Jan Wils. West van het centrum is een buurtje uit 1920, noord een grotere uit 1921, met charmante pleintjes, hoven, hoekoplossingen en architektuur.*
Afbeelding toont de vogelvluchtperspektief van Jan Wils voor het westerlijke wijkje van 150 woningen, gebouwd 1920–1921 (uit 'Arbeiderswoningen in Nederland, 1921').

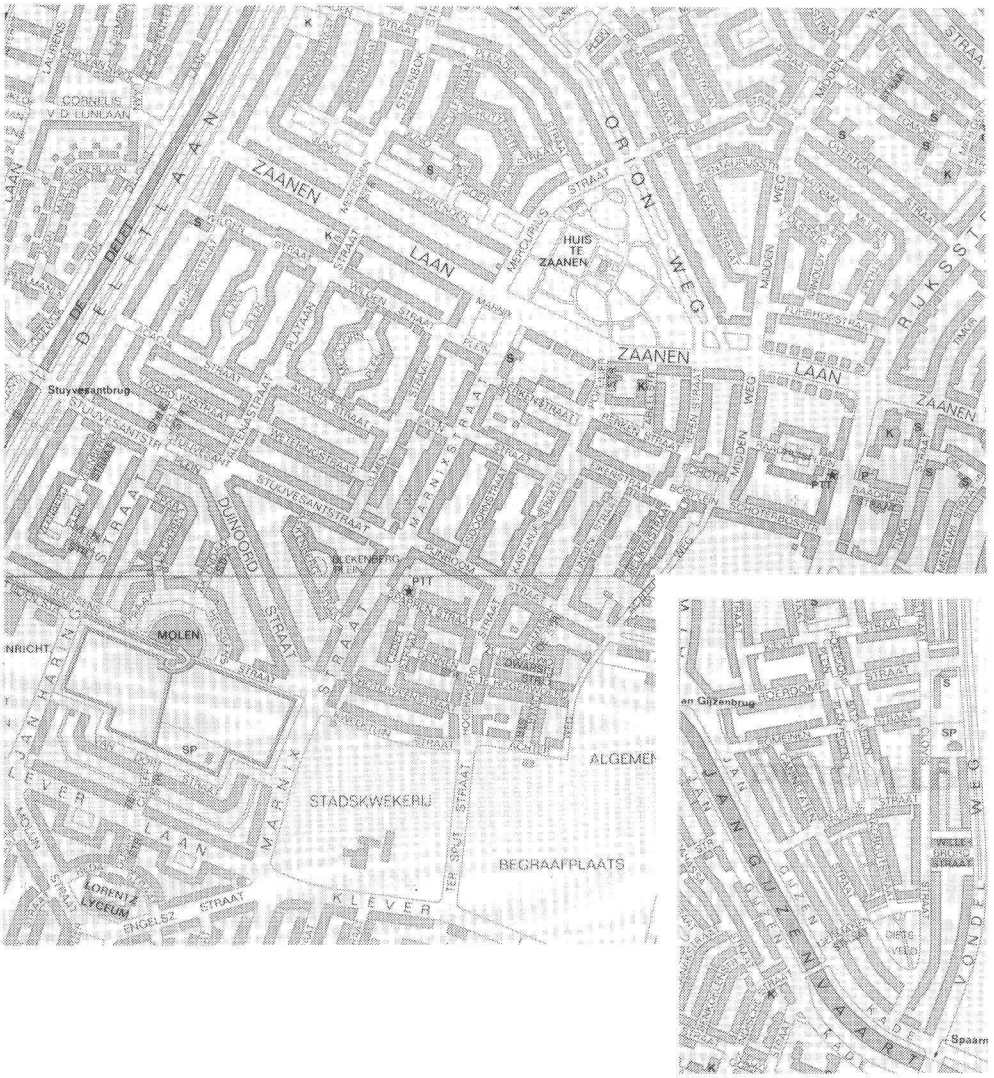


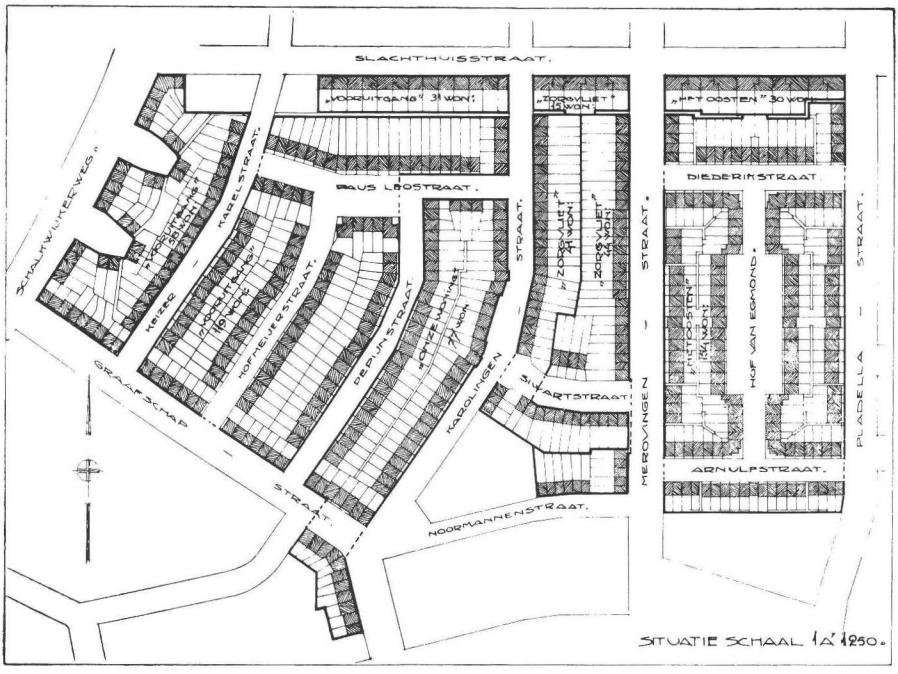
Groningen *Ondanks de adviezen en bemoeienissen van Berlage is de uitbreiding van de stad in de onderhavige periode toch nogal chaotisch uitgepakt: er is betrekkelijk weinig eenheid ontstaan, weinig verband tussen de buurten onderling en met de Oude stad. Men heeft nogal gekampt met de rommelige buurtjes die opgericht waren rond de bastionvormige singels, waarop aansluiting moeilijk was; verder heeft de westelijk geheel rond de binnenstad lopende spoorlijn steeds als barrière voor goede aansluiting gewerkt. Alleen oost is een wijk van substantie ontstaan, die ook vrij organisch aan het centrum aansluit: de Korrewegwijk en Oosterparkwijk, aangevangen in de twintiger jaren, afgerond in de late dertiger jaren. Veel pleinen komen er in voor: Borneoplein, Deliplein, Floresplein, Bernouilliplein, Goudenregenplein; de Gerechtskade is beslist indrukwekkend met een breedte van liefst 80 meter. Van de 'crescent'-achtige, concave gevels aan de Petrus Campersingel, het Academisch Ziekenhis flankerend, is iets moois gemaakt. Uiteraard ontbreekt de bloemenbuurt niet, waar laagbouw met kap is gerealiseerd.*
West van de binnenstad zijn rond de eeuwwisseling twee fraaie wijken gebouwd van deftige rijenhuizen, gegroepeerd volgens typisch 19e eeuwse verkaveling (Mesdagstraat, Princesseweg).
Afbeelding toont een foto uit 'Arbeiderswoningen in Nederland' 1921, van het Deliplein, architekt A.T. van Elmpt, gereed in 1919.



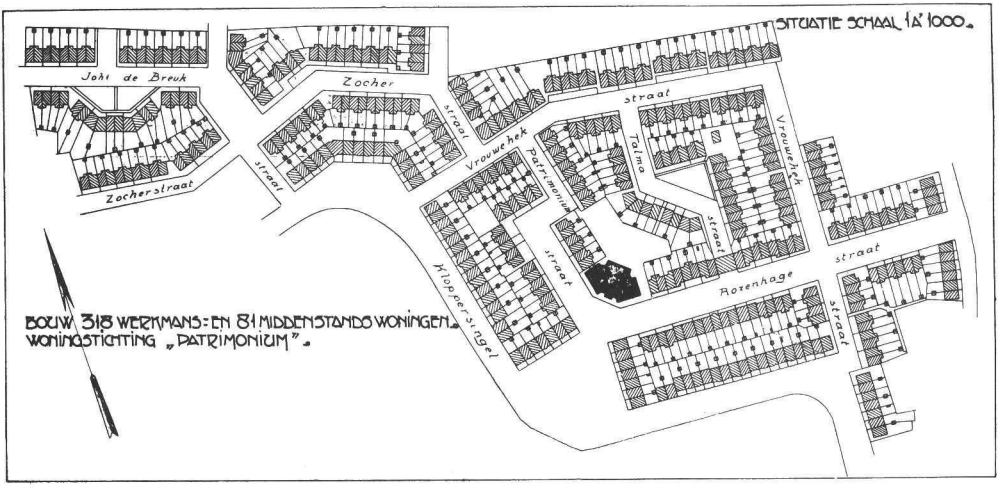
Haarlem *Kan wel genoemd worden de stad van de twintiger-jaren buurten! Tussen 1895 en 1927 werd zij met liefst ruim 5,5 kilometer² uitgebreid, terwijl de binnenstad niet meer beslaat dan 1,5 kilometer².*
En de uitbreiding heeft niet het monumentale karakter van de Berlagiaanse grote straten, noch het architektonisch raffinement van de Amsterdamse school, noch ook de gelede struktuur van Rotterdam: net als bij 's Gravenhage is hier buurt aan buurt geregen, wijk aan wijk, slechts bijeengehouden door enkele hoofdstraten. Geen slechte buurten zijn het, Haarlem is een echte woonstad; hoge, stedelijke blokken komen er nauwelijks voor, alles is in 1 tot 3 lagen al of niet met kap bebouwd. De uitzonderlijke buurten van de architekt J. van Loghem maken hiervan deel uit (Kleverlaan, Brouwerskade en Tuinwijklaan/Zonnelaan). Van een aantal grotere wijken zijn hier (moderne) plattegronden 1:10.000 afgebeeld: Amsterdamse buurt en Slachthuisbuurt, zuidoost van het centrum (± 1,2, kilometer²); noordelijke wijken west van de begraafplaats en rond het 'Huis te Zaanen' (± 1 kilometer²) en het zuidelijke puntje van de meest noordelijke wijk, 'Dietsveld', met Berlagiaanse symmetrie. Merk in deze wijken op de talloze pleinen, pleintjes en plantsoenen.
Als oude tekeningen zijn afgebeeld (uit Volkshuisvesting en Stedebouw 1928) een onderdeel van de Slachthuisbuurt (arbeiderswoningen van diverse verenigingen, 1919–1928), waarvan ook een luchtfoto uit 1954, en een charmante verkaveling direkt ten noorden van het station en de Singel, langs de Knoppersingel, een buurtje van 'Patrimonium' met architektuur van Kuipers en Ingwersen (1920–1924). De vorm van de Bastions is terug te vinden in de huizenblokken.




ZAANEN
LAAN
ORION WEG
HUIS TE ZAANEN
DE DRIFT
Stuyvesantbrug
STUYVESANTSTR
DUINOORD STRAAT
MARNIX STRAAT
MOLEN
STADSKWEKERIJ
BEGRAAFPLAATS
KLEVER
LORENTZ LYCEUM
ENGELSZ STRAAT
PTT
SP
ALGEMEN
RUKSST
MIDDEN WEG
JAN GUZENVAART
Spaarn

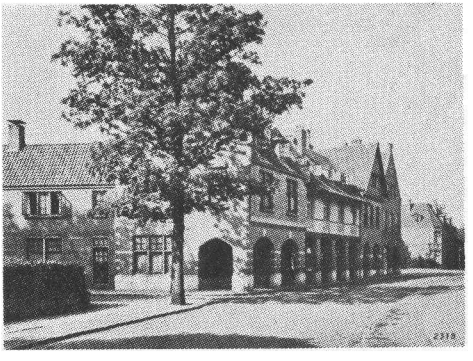

SLACHTHUISSTRAAT.
„VOORUITGANG" 31 WON.
„ZORGVLIET" 15 WON.
„HET OOSTEN" 30 WON.
DIEDERIKSTRAAT.
PAUS LEOSTRAAT.
SCHALKWIJKERWEG.
KARELSTRAAT.
KEIZER
HOFMEIJERSTRAAT.
DEPIJNSTRAAT.
KAROLINGEN
STRAAT.
„ZORGVLIET" 41 WON.
„ZORGVLIET" 44 WON.
MEROVINGEN
STRAAT.
„HET OOSTEN" 34 WON.
HOF VAN EGMOND.
PLADELLA
STRAAT.
ARNULFSTRAAT.
SWARTSTRAAT.
GRAAFSCHAP
STRAAT.
NOORMANNENSTRAAT.
SITUATIE SCHAAL 1 A' 1250.





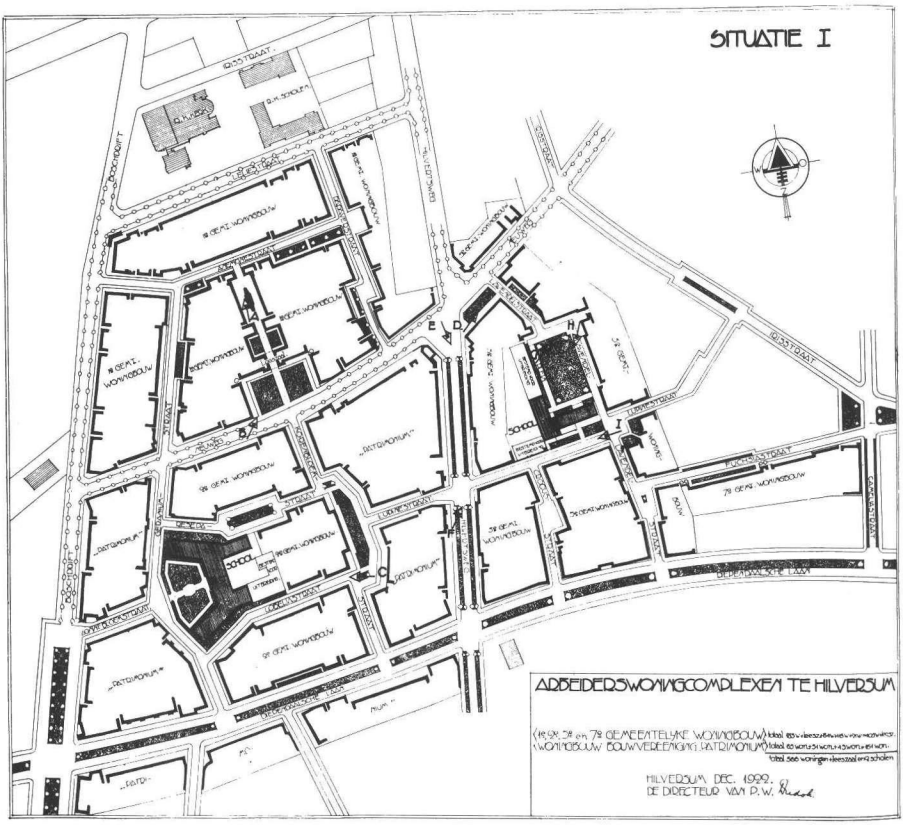
Hengelo *In 1909 niet groter dan 20.000 zielen, ondanks de sterk groeiende en verder groeiende Stork-fabrieken, werd uitbreiding van deze gemeente voor de grote bevolkinstoename eindelijk noodzakelijk; in toenemende mate per jaar werden duizenden woningen aangebouwd tot 1930, in 1912 139, maar in 1927 al 635 per jaar. De woningen werden gebouwd volgens stratenplannen die veel weg hebben van de wijkjes van W.K. de Wijs te Almelo of Enschedé, doch minder fraai uitgewerkt. De fraaiste wijk echter is een vrij apart gelegen tuinwijk, ''t Lansink', Nederlands eerste tuindorp van substantiële schaal, gebouwd door de Hengelosche Bouwvereniging. Ontwerp is van Karel Muller, in samenwerking met tuinarchitekt P. Wattez; de inspecteur van de Volksgezondheid, Faber, droeg persoonlijk veel bij tot de totstandkoming. In 1910 werden de eerste plannen gemaakt voor het 15 hectare grote terrein; de bouw startte in 1913 en in 1915 was het eerste gedeelte klaar.*
Deze luchtfoto uit 1922 geeft hiervan een beeld; de beide kiekjes zijn uit Volkshuisvesting en Stedebouw 1927, afbeeldende de winkelgalerij en een woonstraatje.

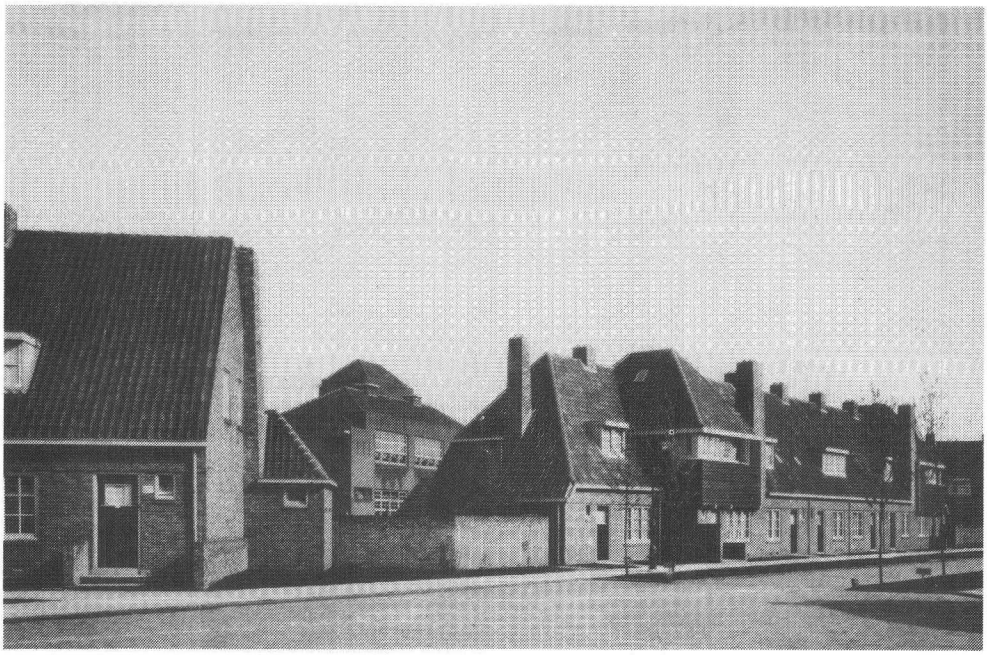




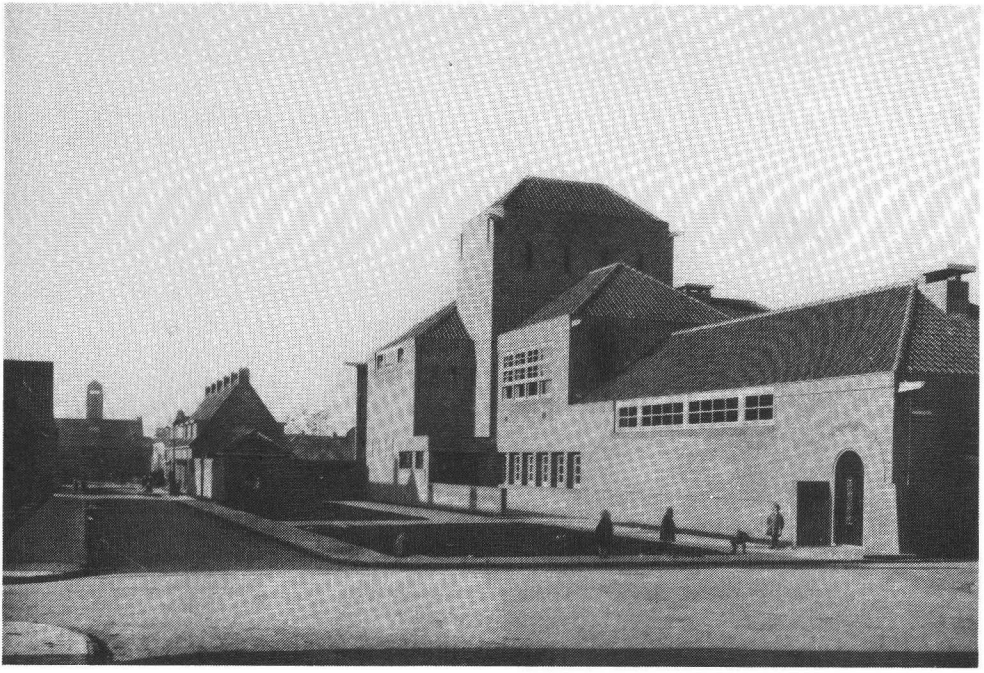


Hilversum *Vanaf 1918 was W.M. Dudok de 'bouwheer' van deze stad: als direkteur Publieke werken bouwde hij behalve het Raadhuis en een groot aantal scholen, vooral veel buurtcomplexen, of gaf althans de hoofdlijnen daarvoor aan. De fraaist uitgewerkte daarvan is die pal ten zuiden van het centrum, boven de Diependaalselaan, met het Lavendelplein en alle straten met bloemennamen: de afgebeelde plattegrond toont hoe hier alleen de voor de werking van de straat- en pleinruimte essentiële straatwanden zijn getekend. In de verkaveling is symmetrie afgewisseld door zijn tegendeel; er zijn grote en kleine pleinen, en mét de bijzondere architektuur is er een gevarieerd doch samenhangend geheel ontstaan (zie de afbeeldingen). In een artikel over dit complex in Bouwbedrijf 1925 stelt Wattjes: 'Al dit werk is typisch baksteenarchitectuur. Al dit werk is kennelijk Hollandsch . . .' en over de stedebouwkundige aspekten:*


SITUATIE I
ARBEIDERSWONINGCOMPLEXEN TE HILVERSUM
HILVERSUM DEC. 1929.
DE DIRECTEUR VAN P.W.



'De enkele openbare gebouwen, die in de wijk noodig waren zijn als architectonische hoogtepunten van de wijk benut. Buitengewoon goed doet bijvoorbeeld de openbare leeszaal met het daarvoor aangebrachte plein en de daar doorheen voerende poortdoorgang.
Doch van nog veel verrassender werking is het Lavendelplein, waarvoor een schoolgebouw het hoofdgegeven leverde. Met welk een meesterlijkheid is dat gegeven hier echter gebezigd en hoe is dat schoolgebouw van verschillende kanten stedebouwkundig benut. (. . .)
Het is hier niet zoozeer het rustige schoolgebouw, doch het is hier de stadswijk, die een bewegelijk toeschouwer, een toeschouwend wandelaar behoeft. Het is een waar kunstgenot om van de verschillende straten af naar het Lavendelplein te wandelen. Van alle kanten is het een intiem, zelfs een romantisch stadsgezicht. En dat met een volkomen zakelijke architectuur. De buitengewone eenvoud der woningen, die op zichzelf economisch zoo volstrekt juist is, blijkt hier ook architectonisch volstrekt juist, omdat ze de statig-forsche schoolarchitectuur als een hoogtepunt volkomen tot zijn recht doet komen.'
Overigens zijn de Geraniumstraat en Korenbloemstraat gericht op de toren van de R.K. Kerk (zie stippellijnen); de kerk als stedebouwkundig accent: gedenk te geloven . . .
Vergelijkbare buurten treft men rond het Edisonplein, het Slachthuisplein en het Busken Huetplein.



Een interessante luchtfoto werd gevonden van een wijk noord-oost van Hilversum's centrum, tussen de Eemnesser weg, Larense weg en Meteorenstraat, niet van Dudok zelf maar duidelijk onder zijn invloed ontstaan, gebouwd tussen 1925–1935; interessant namelijk door de relatief harmonische verweving van een behoorlijk omvangrijk industrieterrein (8 hectare) met een typische woonbuurt.



's Hertogenbosch *Tot 1915 was Brabants hoofdstad nog nauwelijks uitgebreid voorbij zijn oude vestingwerken; uitbreidingen west en oost zouden pas na de 2e wereldoorlog ontstaan; tussen 1915 en 1935 is gewerkt eigenlijk aan één grote uitbreiding, namelijk noord en noord-oost: de wijken De Muntel, De Vliert, De Orthenpoort, De Hinthamer Poort (namen slaan op de oude uitvalswegen die*

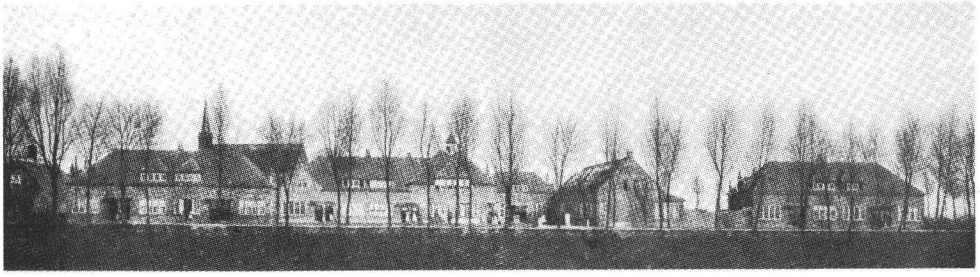


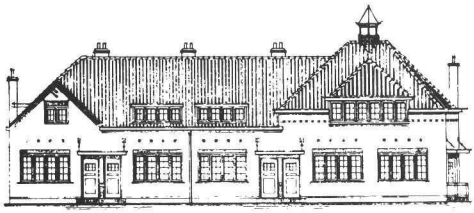
door de betreffende wijk lopen) en De Graafse Wijk. Het Prins Hendrik Park met grote plasvijver 'De IJzeren Vrouw' vormt het groene hart van de gehele wijk. De buurten hebben een soort concentrische amandel- of driehoekvorm meestal met een centraal plein, zoals het Tak Andrea plein, Koopmansplein, Lariksplein, Eikendonkplein en het ovale plein midden in De Vliet, aan de Aartshertogenlaan. De wijken zijn relatief van een uitzonderlijke kwaliteit en afwerking. Op de luchtfoto vanuit het Noord-Westen genomen in 1935, is de Muntel in aanbouw te zien, geheel links de taartpunt van de Hinthamerpoort. Duidelijk ook zijn de pleinen waarneembaar.

Hoensbroek *Straatje in het buurtcomplex van 100 woningen, in 1913 gebouwd voor 'Ons Limburg' door architekt Jan Stuyt (uit 'Arbeiderswoningen in Nederland', 1921).*

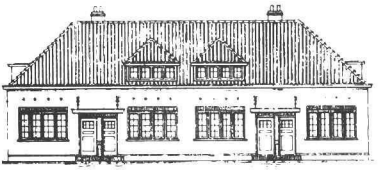


Leiderdorp *Het charmante silhouet van het in 1915–1916 volgens ontwerp van W. Dudok en J.J.P. Oud gebouwde complex van 24 woningen. Het oude kerkje op de achtergrond werkt prachtig mee. Uit de geveltekeningen blijkt de toen nog traditionele stijl van beide architekten. (uit 'Arbeiderswoningen in Nederland', 1921).*





Voorgevelteekening



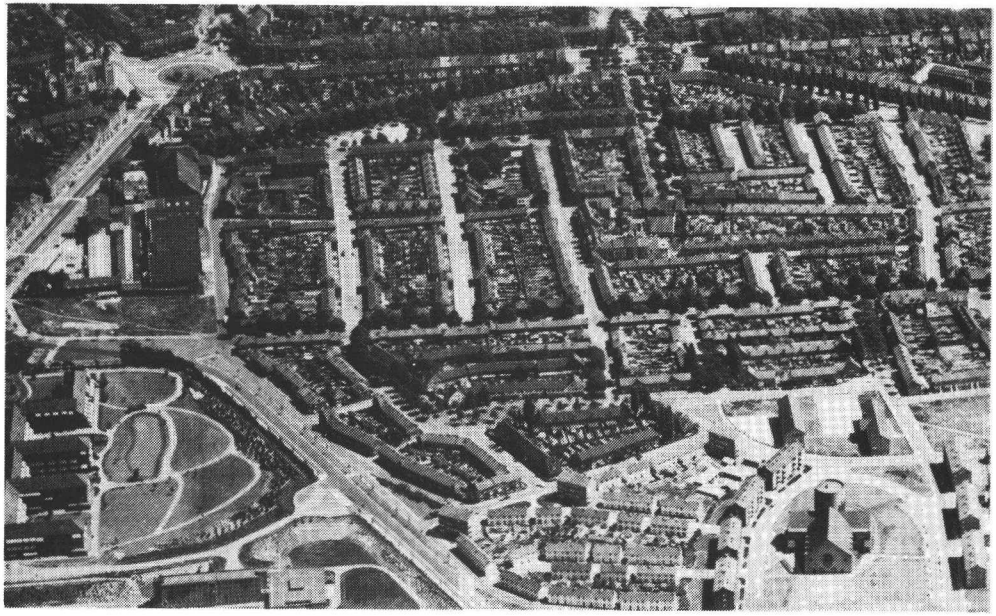
Voorgevelteekening

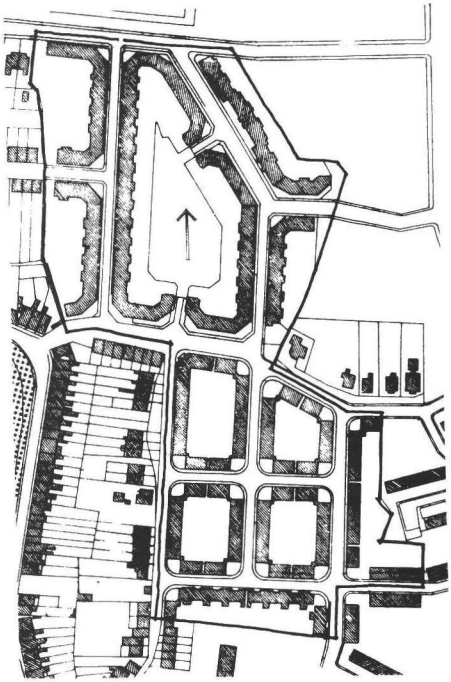
Leeuwarden *Op basis van partiële uitbreidingsplannen opgemaakt door de Dienst is vooral aan de west en zuidzijde vanaf 1915 aanzienlijk uitgebreid; het zijn stratenplannen waarvan de hoofdassen naar het centrum zijn gericht ofwel een aanzet geven tot een ringbaan, waarvoor de ideeën al vroeg geopperd zijn (deze zou pas in 1965 gereed zijn). Deze luchtfoto uit 1935 uit Zuidwestelijke richting laat iets zien van deze typische twintiger-jaren wijken.*



Maastricht *In een straal van 1 à 1,5 kilometer van het centrum is een ring van wijken gebouwd in de onderhavige periode, waarvan de grootste zich op de oostelijke Maasoever bevinden, dus tegenover de oude stad. Voor het station ligt een wijk met een nog typisch 19e eeuws stratenpatroon (gebouwd ± 1900), daarboven een wijk met een Sterreplein als hart (heet ook het Sterreplein), bebouwd door de woningbouw vereniging 'Beter Wonen' rond 1920 ('St. Maartenspoort'). Ten noordoosten van het station is een wijk van ± 50 hectare met de typische twintiger jaren verkaveling van pleinen, vista's, knikken, enzovoort.*

Pal west van het centrum, gelegen aan de binnenste rondweg, is de hier afgebeelde mooie wijk gebouwd met Vreewijk-achtige bebouwing van de vereniging St. Servatius en Beter Wonen ('Proosdijveld'); vooral het Brandenburgplein met daarop uitkomend twee diagonaal straten, en het nabij gelegen Volksplein zijn opvallend; in de bebouwing zijn hier en daar vooruitspringende gedeeltes verwerkt om de straatruimte intiemer te maken (zie luchtfoto). Linksboven is het Koningin Emmaplein te zien, onderdeel van de Ringweg (Hertogsingel) en zwaar gedomineerd door een kathedraalvormige kerk.





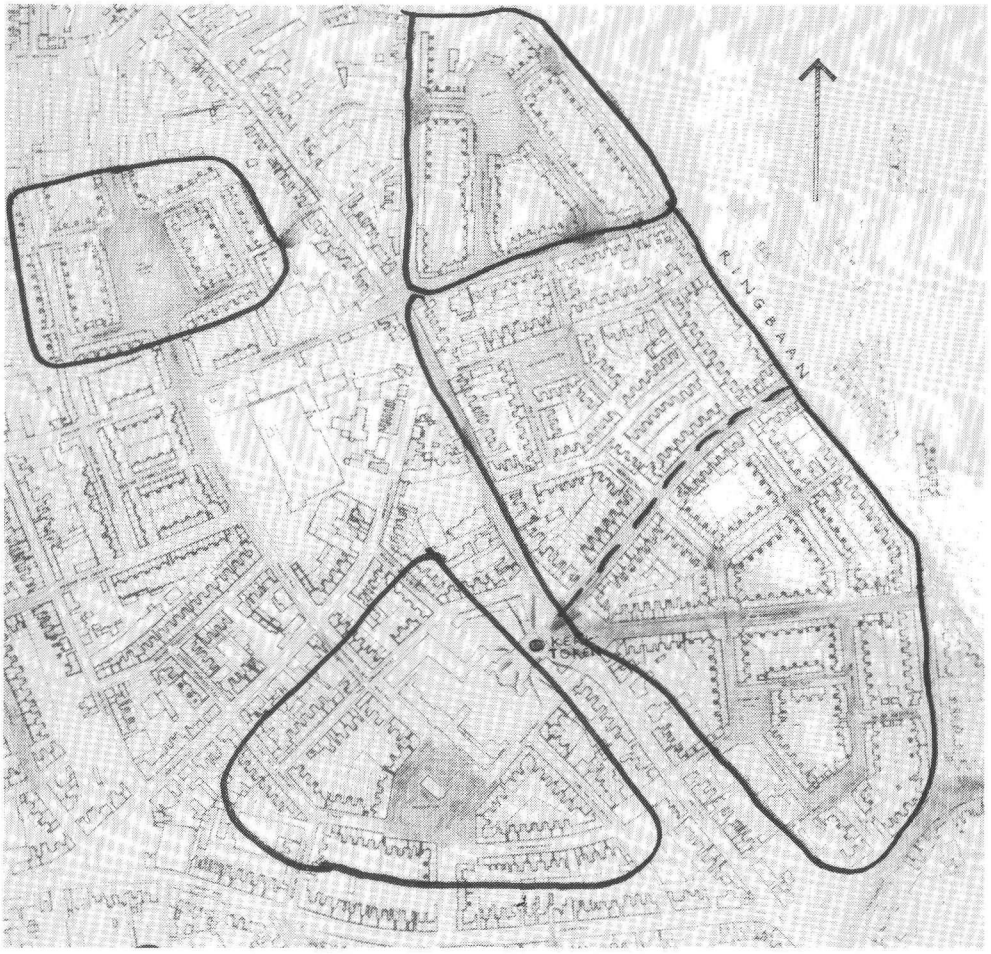
Middelburg *Tot 1930 is deze stad maar zeer mondjesmaat uitgebreid; illustratie was dan ook niet interessant, als er niet een klein buurtcomplex in 1921 van bijzondere plattegrond was toegevoegd aan de noord-oost kant van de stad ('Nieuw Middelburg'). Het zijn 260 eengezinswoningen; met name de hoek-oplossingen en het grote, semi-openbare binnenterrein zijn interessant. De ontwerper van het stratenplan is onbekend, stichter is de woningbouwvereniging 'Middelburg'.*

Tilburg *Vergelijkbaar met Enschedé, bestond Tilburg rond 1910 uit een betrekkelijk kleine kern (1,5 x 1,5 kilometer) met daaromheen ordeloos gebouwde huisjes en huizenrijen. doorgaans langs de diverse land- en uitvalswegen in lintbebouwing; ook waren er enkele door industriëlen gestichte complexjes werkmanswoningen, alles bij elkaar weinig een geheel, weinig van een stad, ondanks de groeiende bevolking en omvang. In een poging orde te scheppen werd in 1917 een uitbreidingsplan ontworpen, waarbij de (plaatselijke) ontwerper beïnvloed was door een Weens Congres dat zojuist bezocht was: hoofdzaak van het plan werd dan ook (overigens óók als bij Enschedé) een grote Ringbaan met een diameter van 2,5 à 3,5 kilometer; ertussen waren nogal barokke, doch niet onpraktische stratenpatronen geschetst.*

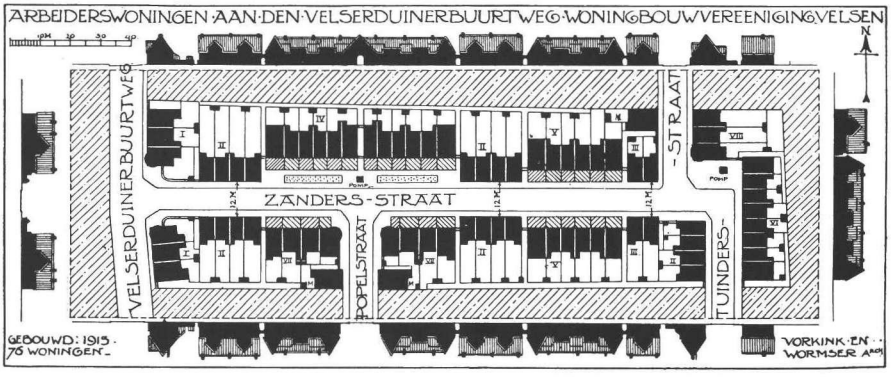
De ringbaan is uiteindelijk wel tot stand gebracht, zij het in gewijzigde vorm maar wel volgens de oorspronkelijke ligging.

Vanaf de totstandkoming van dit plan werd getracht stelselmatig nieuwe wijken en buurten aan te bouwen die organisch met elkaar in verband zouden staan; dit is maar zeer ten dele gelukt, Tilburg is nog altijd een conglomeraat van buurtjes, alles in laagbouw uitgevoerd behalve de jongste uitbreidingen. Dit neemt niet weg dat in de buurten bijzonder aardige en kwalitatief hoogwaardige straatbeelden voorkomen; wat opvalt is inderdaad het grote aantal pleinen, meestal gedomineerd door een imposante kerk. Kennelijk was men bij de gemeentelijke diensten toch wel trots op zijn wijken: er is een groot aantal luchtfoto's aangetroffen bij K.L.M. Aerocarto voor Publieke Werken. De hier gereproduceerde uit 1938 laat de wijk zien rond de Hoefstraat, en wel waar de Van Goorstraat uitmondt op een plein en .. Kerktoren. Overigens zijn drie straten op deze toren gericht, als vista! Memento credere ... Een plattegrond van deze zelfde Noord-Oosthoek, langs de ringbaan, is weergegeven schaal 1:7500; een groot aantal pleinen valt hier op (Paduaplein, St. Pietersplein, Schotelplein, Van Kinschotenplein, Commelinplein). Dergelijk soort wijken vindt men verder zuid van deze, namelijk 'Veldhoven' met Besterdplein en 'Loven' met Rozenplein; langs de Ringbaan-west, rond de Jacob van Campenstraat, Pieter Postplein, Arke Noëstraat, een aardige plantsoenstraat, en rond het Lindeplein en Hagelkruisplein (de bomenbuurt), zuid-west rond het Rubensplein (Schildersbuurt), zuid, het noordelijk gedeelte van het 'Oerle' rond het fraaie kerkplein op de kruising van de Wassenaerlaan en Pastoor Vroomansstraat; en tenslotte zuidoost rond het Merodeplein.





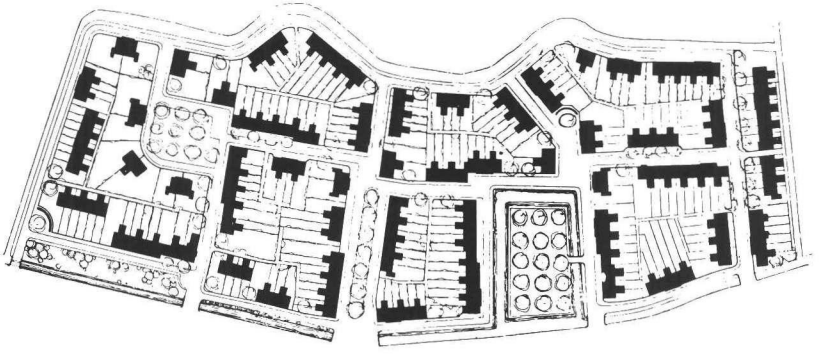
Velsen *Wat er zelfs van één klein woonstraatje gemaakt kan worden blijkt uit deze plattegrond + gevelsilhouetten van de Zandersstraat, gebouwd in 1913. Totaal 76 woningen, architekten Vorkink en Wormser.*

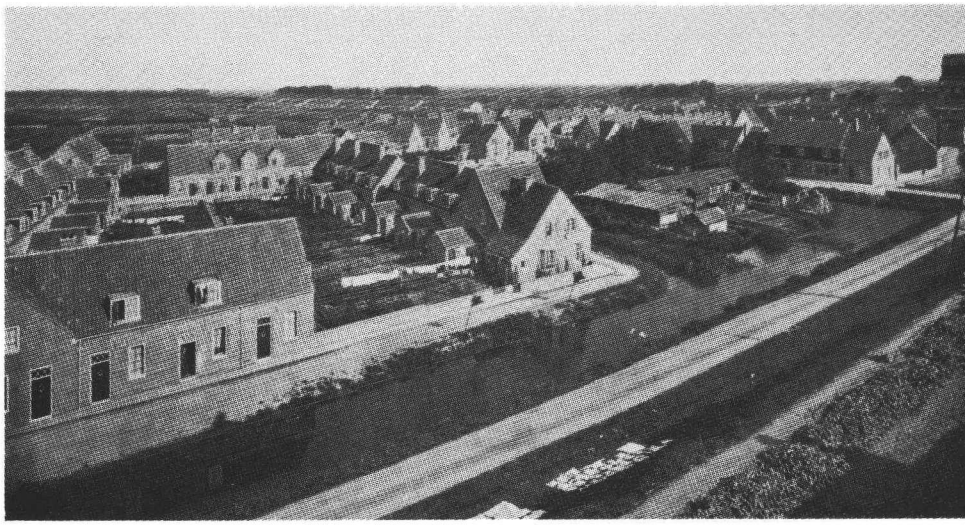


Voorschoten *De kleine buurt (± 18 hectare) zuidoost van de Leidseweg, tussen Sophiakade en Molenlaan (inklusief het fraaie Burgemeester Vernède park) bevat de typische kwaliteiten van de onderhavige periode, al is de bebouwing vrij open. Hier een opname uit 1921 van het plein in het Burgemeester Vernèdepark van architekt W. Verschoor.*



Zwijndrecht *Een wijkje van 250 woningen, boeiend gegroepeerd tussen gedeeltelijk bestaande waterpartijen en boomgaarden, gebouwd 1917–1918. Architekt: W. Verschoor. Plattegrond en foto uit 'Arbeiderswoningen in Nederland', 1921.*





Bij de volgende plaatsen wordt volstaan met het vermelden van de buurten of wijken die het typische van de stedebouw 1900–1930 met een zekere overtuigingskracht vertonen; de lijst pretendeert zeker niet volledig te zijn; gegevens over bouwjaar, ontwerper en dergelijke zijn alleen dan vermeld, indien zij verstrekt werden door de Diensten Openbare Werken of in artikels vermeld; archiefonderzoek hiernaar viel buiten de reikwijdte van dit boek.

Alkmaar

Tussen 1900 en 1930 werd ongeveer 75 hectare bebouwd in een ring rond de binnenstad; de aardigste buurt is die ter weerszijden van de N.G. Piersonstraat/Dr. Schaepmanplein, ten zuiden van de oude stad.

Apeldoorn

In de onderhavige periode aanzienlijk uitgebreid in alle richtingen behalve oost, komen de fraaiste buurten voor in zuid; ze zijn zelfs redelijk met elkaar geïntegreerd tot een wijk, anders dan de meeste delen van Apeldoorn. Het zijn de Metaalbuurt (Bronsweg enzovoort), 207 woningen (1918–1928), de buurt rond het Vogelplein en Adelaarshof (326 woningen, 1924–1928), rond het Zwanenplein (1919–1920), en de gehele buurt rond de Goeman Borgesiusstraat. (De gehele wijk heet 'Wormen').

Assen

Als typische buurtcomplexen zijn vermeldenswaard drie 'Dorpjes' aan de oostzijde van het station, het Blauwe dorp rond de Tulpenstraat, het Rode dorp rond het Lodewijk Napoleonplein en het Witte dorp aan de Berkenstraat. Deze benamingen hebben geen politieke betekenis doch slaan op de meest in het oog springende kleur van de woningen. Stedebouwkundig is in deze plaats weinig interessants te vinden 1900–1930.

Baarn

In deze plaats is één lieftallig buurtje, gebouwd tussen 1920 en 1924, het zogenaamde 'Rode dorp' (vanwege de dakpannen), met een symmetrisch stratenplan en bebouwing in de stijl van de Amsterdamse School; het centrum wordt gevormd door het Mesdagplein en de Breitnerstraat. Ook de omgeving hiervan (Wibautlaan, De Savornin Lohmanlaan) is karaktervol bebouwd.

Beverwijk

Hier zijn temidden van een vrij oninteressante huizen-opeenhoping 2 goed ontworpen buurtjes te vinden, te weten om de Willem Pastoorstraat (poorten en soort hofje) en rond de Dierluststraat, eveneens met een hofje, beide noord van het centrum.

Bussum

Een buurtje van 138 woningen aan de Huizerstraatweg is 1917–1918 gebouwd door K.P.C. de Bazel. Eenvoudig, iets vervormd rechthoekig stratenpatroon met open hoeken aan de bouwblokken.

Breda

Vanaf 1900 is gepoogd van de nogal chaotische uitbreidingen (lintbebouwing) een soort vingerstructuur te maken als in Eindhoven; in de zuidelijke en westelijke vingers komen aardige buurten voor: ten zuiden van het Wilhelminapark, rond het Hyacinthplein ('Zandberg') en 'Tuinzicht', west van het centrum.
Eén van de vroegste buurten na de woningwet is gebouwd door woningbouw vereniging Gerardus Majella, direkt west van het centrum, rond het Oranjeplein (huisjes 1 laag met kap, ± 1910).

Breukelen

Een klein buurtcomplex van een aantal straatjes (o.a. Van Oldenbarneveldtstraat) is in 1917 gebouwd door architekten Vorkink en Wormser. Woningen van 1 laag met kap, enkele topgevels.

Coevorden

Helaas thans gesloopt, bestond hier een heel lief tuindorpje ten noorden van het centrum van architekt P.J. Hamers: halfvrijstaande woningen, gegroepeerd rond een plein en daarop uitmondende lanen.

Den Helder

Al vroeg is hier de aanbouw van kleine complexjes begonnen op basis van de woningwet, zoals 27 woningen aan de Van Hogendorpstraat, 'Licht en Lucht' uit 1911. De grootste van deze wijkjes zijn het Tuindorp 'Potterman' (± 120 woningen, 1920) en Tuindorp 'Helder' (136 woningen, 1919). W. van Boven tekende in 1921 een uitbreidingsplan voor de westelijke ring rond de oude stad, daarmee de reeds gebouwde complexen tot een geheel integrerend. De wijk in het noordwesten hiervan, gebouwd in de late twintiger/begin dertiger jaren op basis van Van Boven's plan, bevat prachtige gedeeltes met gebogen singels, lommerrijke pleinen en dergelijke.

Doetinchem

Dankzij de sterke industriële ontwikkeling hier vanaf 1880, was er grote behoefte aan nieuwe woon-

wijken; er is vanaf 1929 basis van de woningwet flink gebouwd: kleine verspreide complexjes, waarvan de meeste van de plaatselijke architekt H.J.L. Ovink; helaas is er geen sprake van een behoorlijke stedebouwkundige relatie hiertussen, maar enkele van de complexen, zoals dat van 'De goede Woning' aan de Paul Krugerlaan (noord van het centrum) zijn fraai gedetailleerd. Van architekt A.H. Wegerif is een fraaie buurt van 100 woningen aan de Nieuwe Weg in zeer open bebouwing, gebouwd 1918–1919.

Gouda

In de onderhavige periode zijn drie substantiële wijken toegevoegd van een niet uitzonderlijke kwaliteit: de buurt zuidwest van het centrum, rond de kruising van de Da Costa kade en Van der Palmstraat ('Korte Akkeren'); west de buurt rond het Vogelplein en Koekoekplein (vogelbuurt); tenslotte zijn in oost op een voornamelijk 19e eeuws stratenplan in het noordelijk deel arbeiderswoningen ('Kort Haarlem') en in het zuidelijk deel woningen voor de gegoeden gebouwd (Burgemeester Martenssingel, Paul Krugerlaan).

Haren

Een tuindorp van 50 woningen in open bebouwing, in plattegrond enigszins vergelijkbaar met het 'Agnetapark' te Delft, is in 1920–'21 gebouwd langs de weg naar Waterhuizen door architekt Ph. Hamers.

Harlingen

Aan de oostzijde (overige zijden begrensd door water) uitgebreid met twee behoorlijke buurtjes, een noordelijker van ± 5 hectare (1925–1935) en een zuidelijker van ± 8,5 hectare (1910–1940), respectievelijk van bouwvereniging Patrimonium en Harlingen. In beide buurten valt op de voornamelijke Noord-Zuid richting der straten en een enkel aardig pleintje.

Heemstede

Deze plaats is voor een aanzienlijk deel 'twintiger-jaren woonwijk' – van een kleine plaats is het in de onderhavige periode uitgegroeid tot een omvangrijke woonplaats voor de well-to-do (± 300 hectare bijgebouwd). De bebouwing is vanwege de welstand voornamelijk ruim en open, dus hier minder interessant. Er zijn enkele wat compacter complexen: de aardigste zijn die rond het centrum (onder andere Res Novaplein), de bloemenbuurt noord van de Zandvoortselaan, rond Rododendronplein (1925–1927) en de Indische buurt, rond de brede Javalaan (1922–1924). De diverse uitbreidingsplannen zijn alle opgemaakt door Openbare Werken.

Heerenveen

Noord van het centrum is een mooie, ruime buurt gebouwd van ± 25 hectare, de Bloemenbuurt, begrensd door de Zonnebloemstraat.

Heerlen

Deze stad beslaat een zeer groot oppervlak met verspreide, plaatselijke geconcentreerde bebouwing. Hieronder bevinden zich een aantal groepen mijnwerkerswoningen waarvan de fraaiste zijn: 'Versiliënbosch', gelegen aan de Anjelierstraat (1919–1929, ontwerp Jos Cuypers en 'Molenberg' rond het Dr. Schaepmanplein (1915–1930, van Jan Stuyt), doch ook de wijkjes ter weerszijden van de Kasteellaan ten zuiden van de Parallelweg en rond de kanaalstraat, hebben goede kwaliteiten, verwant aan de Tilburgse wijken.

Helmond

De explosieve industriële ontwikkeling leidde tot buitengewone bevolkingsaanwas rond de eeuwwisseling. Na een aanvankelijk ongecoördineerde groei in diverse richtingen, is gekozen voor een grote, stelselmatige uitbreiding in Noordelijke richting, aansluitend op de Marktstraat/Heistraat en Beelstraat, vlak bij het centrum. Er ontstond tussen 1918 en 1936, zelfs nog in dezelfde geest voortgezet in 1948–1950, een wijk van ± 30 hectare, met Vreewijk-achtige bebouwing. Het stratenpatroon is ordelijk en gevarieerd, de meeste straten lopen noord-zuid, er is een ruime hoeveelheid pleinen (Sassenplein, Van Hoeckplein, Werumeus Buningplein, en het zeer mooie plein, gedomineerd door een kerk, op de kruising van Heistraat en Hurksestraat). Oudere, bestaande bebouwing is harmonisch opgenomen; de Willemstraat, geflankeerd door diverse hoven en pleintjes (onder andere Zonnehof) is een fraai voorbeeld van wat men met eenvoudige huizenbouw kan scheppen aan aangename woonomgeving.

Kampen

In het noordwesten is 1925–1930 een uitbreiding van ± 15 hectare tot stand gekomen met een logisch, van pleinen en ruimtelijke variatie voorzien stratenplan, dat zowel goed aansluit op de oude stad als op enkele rond de eeuwwisseling gebouwde straatjes. Er staan in deze wijk en in het zuidoosten enkele staaltjes van woningen in sobere Amsterdamse school-stijl.

Leerdam

Een fijn gedetailleerd buurtje van 192 woningen bij de Tiendweg is tussen 1918–1919 gebouwd door W. Verschoor.

Leiden/Oegstgeest

Aan de zuidzijde, aansluitend op de Zoeterwoudse singel en enige daarlangs gebouwde woningen van rond de eeuwwisseling, is Leiden uitgebreid vanaf 1910 met een gordel van drie substantiële wijken: Tuinstadwijk, Burgemeesterswijk en Professorenwijk, totaal ruim 100 hectare waaraan tot de 2e wereldoorlog gebouwd is. Behalve de poging tot ringwegen (Stadhouderslaan-Koninginnelaan, De Sitterlaan-Burggraven) met ruime profielen voorzien van plantsoenen, en enkele radiale brede singels (Lorentzkade-Van der Brandelerkade, Uhlenbeckkade, of radiale lanen (Fruinlaan, Roomburgerlaan en de Van Vollenhovenkade, is er, stedebouwkundig, niet veel te beleven: weinig pleinen, weinig hoven (slechts één, de Pioenhof), weinig interessante bebouwing – niettemin zijn het goede woonwijken. De 'einheitliche' bebouwing van het plein halverwege de Lammenschansweg met R.K. Kerk en bijpassende woningen (architekt Kropholler) is nog het fraaiste specimen van deze omgeving.
In *Oegstgeest* is vanaf 1915 gebouwd aan een wijk van ongeveer 60 hectare rond het oude centrum van deels Slingerlanen, deels wat strakkere verkavelingen, bebouwd met voornamelijk vrijstaande villa's doch hier en daar ook wel met fraaie aaneengesloten huizen: een fraai 'kunstmatig' dorp met enkele charmante plantsoentjes.

Leidschendam

Het centraal gedeelte (rond het Raadhuis van Kropholler) is vrijwel geheel in de onderhavige periode gebouwd. Dit is goed in de stedebouwkundige opzet en sfeer te bespeuren.
(Koninging Wilhelminalaan, Prinses Beatrixlaan etcetera).

Maarn

Hier is in 1923, vlakbij de oude kern, het 'Tuindorp Maarn' gebouwd van ongeveer 60 woningen, gedeeltelijk rond een centraal plein, in landelijke stijl door H.A. Pothoven bebouwd.

Nijmegen

Tussen de vele (oorspronkelijke) uitvalswegen, later monumentaler gemaakt en gericht op het deftige Keizer Karelplein, en tussen de als barrière werkende spoorlijnen, is met een schaal van 1-1,5 kilometer van het centrum een ring van buurten gebouwd, die weliswaar weinig onderlinge relatie hebben, maar intern van een goede kwaliteit zijn. De grootste (25 hectare), meest samenhangende en fraaie buurt is de schrijversbuurt, rond het Beetsplein en Potgieterplein (1917–1923). Andere buurtjes zijn noord-west: rond het Maasplein (8 hectare, 1912–1923); west van het Keizer Karelplein, de vogel- en bloemenbuurt (Nachtegaalplein, 11 hectare, 1916–1923), aansluitend de kruidenbuurt ter weerszijden van de Varenstraat (13 hectare, 1928–1948) en zuid-oost ter weerszijden van de 't Santstraat-Hengstdalsestraat diverse buurten van afwisselende kwaliteit (onder andere de componistenbuurt). De genoemde straat zelf is erg fraai door een lange vista, diverse plantsoenen, kerk enzovoort. In veel buurten wordt de sfeer verlevendigd door school- en kerkgebouwen.

Roosendaal

Rond 1900 was het nog maar een zeer kleine plaats: een kern van 500 x 1000 meter met van lintbebouwing voorziene uitvalswegen. In een welsprekende toelichting op de stadsontwikkeling (1938) stelde de toenmalige burgemeester van Roosendaal en Nispen, Mr. Claudius Prinsen, het volgende; het wordt hier geciteerd omdat het voor zoveel andere gemeenten tevens kan gelden, en de stedebouwkundige mentaliteit van de periode tekent:
'Buiten het centrum was gelegenheid voor lintbebouwing, die daar dan ook welig tierde. Dit is het bekende algemeene verschijnsel en vindt zijn oorzaak mogelijk in de zucht naar gezelligheid van de menschen. De gemeente kreeg er zijn inktvischachtige gedaante door. Zoo iets is mogelijk, wanneer een algemeen plan ontbreekt. Men bouwt dan aan een stad zonder te weten waar het heen moet. Noodzakelijke verbindingswegen gaan ontbreken, geen ruimten worden gereserveerd voor kerken, pleinen en plantsoenen. De kerken worden dan gebouwd vlak langs den weg zonder er rekening mede te houden dat zij van oudsher een eereplaats in de stadsontwikkeling moeten innemen. Het gemis aan pleinen is storend voor het verkeer, omdat er dan geen groote knooppunten zijn, waarvan de stadsontwikkeling uitgaat. Nergens is moeilijker den weg te vinden dan in een stadsdeel met uniforme straten. Voor markten, parkeerruimten en mogelijk ook voor kinderspeelplaatsen (deze laatste hebben meerdere kanten) kunnen pleinen niet worden gemist. De behoefte aan plantsoenen doet zich daar gevoelen, waar de afstand naar het vrije veld te groot geworden is om voor de moeder met den kinderwagen, den ouderdom met den wandelstok en den werkman met zijn broodzak in het schaftuur gemakkelijk bereikbaar te zijn. Ik bedoel nu niet plantsoenen, zooals men ze veel ziet in den vorm van eenige bloembedden, omzoomd door een laag hekje en met een enkele bank, waar men verlegen is om op te zitten. Neen ik bedoel het plantsoen, waar boomen staan, waar vogels fluiten, waar een waterpartij is en waar men een stuk van den wijden hemel ziet. De plantsoenen winnen in beteekenis, naarmate zij meer in bevolkingscentra liggen.
Om in Roosendaal een en ander te bereiken werd aan wijlen Ir. Schaap te Arnhem in 1930 opgedragen een plan van uitbreiding voor Roosendaal te ontwerpen. Hij kwam hiermede in 1932 gereed en de vaststelling en goedkeuring door Gedeputeerde Staten had in de eerste helft van 1933 plaats.'
In dit plan werd inderdaad kwistig met pleinen en plantsoenen omgegaan; verder toont het alle typische kenmerken van de toenmalige stedebouw, al komen er veel puntige en moeilijk bebouwbare bouwblokken in voor. Van dit plan, dat werd herzien, kwamen enkele onderdelen voor de oorlog gereed.

Sneek

De enige wijk van behoorlijke omvang en kwaliteit is de 'Noord Oosthoek', tussen de parallelweg en Troelstrakade (1917–1935). Met een oppervlak van ± 12 hectare, zijn er twee pleinen (aan de Vesperstraat en Schaepmanstraat); er is variatie in stratenbeloop en de bouwblokken zijn goed van afmeting en vorm.
In het 'Sperkheim' aan de zuidoostzijde komen enkele aardige straten voor (onder andere Willem de Zwijgerstraat, waarin een amandelvormig plein).

Tiel

De enige buurtjes in de typische stijl, als eenheid opgevat, zijn gelegen rond het Badhuisplein (1906–1914) en aan de St. Josephstraat (1910–1925).

Velp

Hoewel deze plaats doorgaans te open van bebouwing is om iets te maken te hebben met het idee van de Hollandse Stad, zijn er toch enkele buurtjes waarin de typische kwaliteiten van de onderhavige periode terug te vinden zijn, voornamelijk in Velp-zuid, zoals de buurt rond het Van Kolplein, en rond de Hertog Arnoudstraat.

Voorburg

De buurt in semi-open, semi-gesloten bebouwing tussen Parkweg en Waterlookade (Van Deventerplein, Plaats van Middendorp) is vermeldenswaard.

Wageningen

Noord-oost van het centrum, langs Geertjesweg en Postjesweg is 1924–1925 een aardige buurt gebouwd met lage woningen (1 laag + kap), van ± 7 hectare. Er zijn twee centrale pleinen (onder andere Klaas Katerplein), het stratenpatroon is eenvoudig met verspringende straatassen. Met de buurt noordwest van het centrum (1913–1920) het enige markante voorbeeld uit de periode.

Weesp

Nog binnen de oude singels is 1925–1930 aan de Talmastraat/Dr. Schaepmanstraat een aardig buurtje gebouwd van ongeveer 60 woningen.

Zeist

Als geheel te open van bebouwing om hier interessant te zijn; rond de Slotlaan in het centrum zijn echter een paar duidelijke staaltjes van twintiger jaren stedebouw: het winkel-woningen plein aan de 1e Hoge Weg en het Bethaniëplein, met een fraai plantsoen, vlakbij het goederenstation.

Zutphen

Aan deze stad, die reeds langs de singels na 1880 was uitgebreid met straten en lanen voor de gegoeden, werden twee substantiële arbeiders/middenstandswijken aangebouwd in de typische stedebouwstijl: noord-oost van het centrum tussen de Deventerweg, Leeuweriklaan en Ysbaanstraat (± 30 hectare, verlevendigd met een aantal pleinen als Hellenraetplein, en plantsoenen aan Praebsterkamp en Hemonystraat); oost van het centrum, tussen Warnsveldseweg en Paulus Potterstraat (16,5 hectare, mooi plantsoen is het De Genestetplein).

Zwolle

Vanaf 1900 tot 1935 zijn in noordwestelijke en zuidwestelijke richting substantiële wijken toegevoegd, voortbouwend op de aanzetten die reeds in 1870 waren gegeven in de vorm van fraaie straten voor de welgestelden. Tussen de Deventerstraatweg en de Assendorperdijk werd vanaf de Eendrachtstraat tot en met de Meidoornstraat doorgebouwd aan een smalle wijk, ongeveer 1,5, kilometer lang met een aantal hoven, pleintjes en dergelijke, en een vrij samenhangende bebouwing; in de noordoost

wijk moest nogal wat bestaande lintbebouwing verwerkt worden, waardoor hier de bebouwing niet erg samenhangend is, al zijn de Indische buurt en schrijversbuurt duidelijk 'einheitlich' opgevat. Bij het Gymnasium aan de Veerallee ontstond nog een klein, fraai buurtje (Sophiastraat, Julianastraat).

INGREDIENTEN VAN DE STEDEBOUW 1900–1930

Als men de bestudeerde wijken en buurten in gedachten tot één groot stedebouwkundig Madurodam verkleint en dat geheel overziet, vallen er een aantal hoofdprincipes te destilleren (grofweg, als een soort grootste gemene delers) die bij elkaar een 'recept' vormen voor de fysionomie der stedebouw 1900–1930.
Het is natuurlijk zo dat met dit soort typologieën, indelingen, analyses in 'patterns' of elementen en dergelijke, de gehele werkelijkheid altijd enigszins verdraaid wordt. Het is zeker niet zo, dat ieder van de gedestilleerde principes (of ingrediënten) in elke wijk of buurt te vinden is, of duidelijk aanwezig is. De geest echter die zich uitdrukt in deze principes, een ordenende geest die uitgaat van de straat als hoofdstruktuur van de stad, met weldoordachte en soms kunstig belijnde rooilijnen waarin de toekomstige stedelijke ruimte en stadsvorm is vastgelegd, die geest is wel in elk der buurten te herkennen en daarmee kenmerkend voor de stedebouw 1900–1930.
In de korte beschrijving van de ingrediënten is een aantal maataanduidingen verwerkt, die gemaakt zijn op basis van het 'doormeten' van een veertigtal wijken.

Stedebouw als ruimtekunst

De vormgeving van de buitenruimte (straat, plein) is het belangrijkste doel; de gebouwen vormen wanden van deze ruimte. De Stedebouwkundige opgave is het zodanig struktureren en geleden van de ruimte, dat deze ruimte aangenaam is, dat hij goed aansluit op de bestaande stad, een eigen karakter heeft en tenslotte percelen ontstaan die doelmatig bebouwd kunnen worden.

Hoofdstraten, bijzondere straten en parkwegen

De meest opvallende en strukturerende ruimte is de *hoofdstraat*: een extra brede straat, of ook een *bijzondere straat* als singel of gracht. Bij hoge (stads)bebouwing (3 tot 5 lagen met of zonder kap) zijn deze straten 30 tot 60 meter breed; in de zeer brede straten zijn meestal één of meer parkstroken verwerkt. Singels zijn 50 tot 90 meter breed. Bij lage bebouwing (1 tot 2 lagen met of zonder kap, tuindorp-bebouwing) zijn de hoofdstraten 25 tot 40 meter breed; singels 40 tot 60 meter.
De *onderlinge afstand* tussen de hoofdstraten schommelt zowel bij hoge als lage bebouwing tussen de 350 en 500 meter; bij hoge bebouwing komen zo min mogelijk woonstraten op de hoofdstraat uit, vanwege verkeersveiligheid en architektuur; achter een lang, gestrekt blok dat de doorlopende wand van de hoofdstraat vormt bevindt zich dan een parallelstraat. De hoofdstraten zijn meestal hoofdverkeersader en vaak tevens winkelstraat.
Als de groenstroken dusdanig breed zijn ontworpen dat de ruimte bijna parkachtig wordt (meer dan 100 meter breed), wordt de straat tot een *parkweg*, zoals in de plannen van Witteveen.

Pleinen en rustige pleinen

De hoofdstraten vormen een netwerk op welks markante of daartoe geëigende knooppunten een *plein* wordt bepaald. Op de pleinen kunnen drie tot vijf straten uitmonden (zelden méér in de periode 1900–1930, geen sterrepleinen dus); het aantal bepaalt mede de vorm. De straten kunnen op het centrum van het plein gericht zijn (barokke pleinvorm zoals Minervaplein te Amsterdam) of juist aan de zijkanten (middeleeuwse pleinvorm, zoals Mercatorplein, eveneens te Amsterdam). Bij hoge bebouwing meten de pleinen van 80–100 meter bij 80–200 meter; bij lage bebouwing van 50–60 meter bij 80–120 meter. Aan de pleinen worden (naast woonbebouwing) bij voorkeur openbare of institu-

tionele gebouwen en winkels geprojekteerd. Een andere categorie is die van de *rustige pleinen*, gelegen juist in een verkeersluw gebied, vooral voor woonbebouwing bestemd, doch wel van dezelfde forse maten als de 'echte' pleinen; soms zijn deze verrijkt met een parkachtige aanleg.

Woonstraten

Minder opvallend dan de hoofdstraten, maar groter in aantal, zijn de *woonstraten,* de 'bouwsteen' van de buurten. Het merendeel van de woningen wordt gegroepeerd langs deze eveneens lineaire ruimtes, bij hoge bebouwing variërend in breedte van 15 tot 25 meter, bij lage van 10 tot 20 meter. De profielen hebben proporties die hooguit vierkant, maar meestal breder dan hoog zijn; de kapvorm heeft uiteraard invloed op de esthetische werking. *Parallelstraten* bevinden zich doorgaans op 50 tot 60 meter H.O.H., zowel in hoge als lage bebouwing; deze afstand is natuurlijk méér, indien een groot binnenterrein zich bevindt tussen de bouwblokken (zie 'bijzondere blokken'). *Dwarsstraten* worden gelegd doorgaans op onderlinge afstand van 150 tot 250 meter; ook deze worden tweezijdig bebouwd, zodat langwerpige bouwblokken 'ontstaan' van rondgaande bebouwing, min of meer gesloten afhangend van de bouwwijze (het bouwblok is dus niet het uitgangspunt, al is het, vanuit praktische bebouwbaarheid, wel weer maatgevend voor de interval tussen de straten).
Ook al kruisen straten elkaar in principe scheefhoekig, dan wordt toch de bouwblok-hoek recht gemaakt door middel van een knik in de straat vlak vóór de hoek, in verband met de praktische indeelbaarheid van het hoekgebouw.
Er is in de periode 1900–1930 een groeiende tendens om het merendeel van de woonstraten ongeveer de *noord-zuid richting* te geven; langs de dwarsstraten worden soms de zuideinden der blokken gedeeltelijk opengelaten vanwege bezonning tuinen en achtergevels.

Pleintjes en plantsoentjes

Ter afwisseling van de woonstraten of om een moeilijk hoekje in het stratenpatroon te benutten, worden kleine *pleinen* eventueel met *plantsoenen* in het rooilijn-plan verwerkt. In sommige wijken kunnen deze overvloedig aanwezig zijn, als restruimte bijna, kleine straatverwijdingen, afgeschuinde hoekjes etcetera, doch in andere worden de weinige met zeer veel zorg en subtiliteit vormgegeven. Een ommuurd plantsoentje met wat bankjes of zelfs vijvertje geeft dit soort 'buitenkamers' fleur en gebruiksmogelijkheden; schoonheid en kinderspel zijn veelal in blijvend conflict. De winkel op de hoek, de school maar ook het elektriciteitshuisje (soms heel mooi ontworpen) zijn bij voorkeur hier geplaatst.

Bijzondere blokken

Uitgaande niet van de stedelijke ruimte maar vanuit de bebouwing, vallen *bijzondere blokken* op uit het geheel: blokken met een extra groot binnenterrein of zelfs plantsoen binnenin, of blokken met een aparte (meestal lagere) binnenbebouwing; binnen de binnenste ring kan weer een plein voorkomen zoals bij de 'Zaanhof' te Amsterdam. Soms zullen deze blokken ontstaan zijn als oplossing voor een anders moeilijk in te delen terrein, bijvoorbeeld wanneer de breedte te gering is voor 3 normale straten maar wel geschikt voor 2 , met ertussen een bijzonder, kleinschaliger straatje, of wanneer het bouwblok een zeer afwijkende vorm heeft. Met opzet zijn de bijzondere blokken ingebracht als variëteit op het gauw monotone straatbeeld: door de lagere bebouwing binnen de hoge ring, waarin meestal poorten zijn om het binnengebied te bereiken, ontstaat een soort dynamiek, die aan die van de oude steden doet denken: hoog en laag vlak bij elkaar, poorten, verrassing. Het blok rond de Kraaipanstraat, Amsterdam-Oost en dat rond de Trekweg, Den Haag-Zuid, zijn dusdanig geconcipieerde voorbeelden.

Hoeken, poorten en andere details

Meestal wordt iets aparts, extra verzorgds gemaakt van de *straathoeken*; men vindt er ook vaak een winkeltje of café. Een klein toren-achtig accent geeft een hoek hier en daar bijzondere uitdrukkings-

kracht; vooral de architekten van de 'Amsterdamse School' hebben 'de hoek' uitgebuit, doch ook in conventioneler stijlen treft men fraaie hoekoplossingen.
Poorten, bronnen van verrassing voor de wandelaar, bijzondere, overdekte plaatsen in de buurt voor kinderspel en afspraakjes, worden op vele wijzen verwerkt in de bouwmassa's; de woningen boven de poort vormen een bijzondere opgave voor de architekt, evenals de vormgeving van de poort zelf (boogvormig, hoekig, enkel, dubbel of driedubbel etcetera).
Galerijen met vaak robuust doorwrochte zuilen en bogen van baksteen zijn een geliefd thema langs drukke pleinen.
In de periode 1900–1930 wordt veel aandacht geschonken aan het *bouwkundig detail*, zowel wat de gevels (straatwanden) betreft (dakvormen, goten, raamvormen, erkers, horizontale en verticale accenten, materialen, kleuren), als wat het straatmeubilair betreft (erfafscheidingen, lantaarnpalen, brievenbussen, brughekken, bankjes, bestrating). De materie die de stedelijke ruimte bepaalt was aldus een esthetisch zeer verzorgde, soms rijke, soms verfijnde, soms robuuste materie: er waren nog ekonomische mogelijkheden, aandacht en vakmanschap voor aanwezig: een essentiële karaktertrek van de stedebouw in Nederland 1900–1930 (zie hoofdstuk III).

Symmetrie, rytme, vista, rechthoek en diagonaal, knik en de situatieve afwijking

Zijn de voorgaande principes meer de ingrediënten, de hier genoemde elementen uit een ontwerpwijze, uit een 'taal' van ruimtelijk ordenen, gaan meer over de wijze van combineren van die ingrediënten.
Symmetrie wordt steeds weer gehanteerd, op allerlei niveau's: in het beloop van hoofdstraten uitmondend op een plein, in de pleinvorm zelf, in twee tegenover elkaar liggende straatwanden of -hoeken, in een blok met daarin een poort. Soms zijn twee hele buurten gespiegeld ten opzichte van een hoofdstraat – telkens blijkt symmetrie een van de elementaire ontwerp-principes in de stedebouw 1900–1930.
Rytme is een faktor niet alleen bij de harmonie in onderlinge afstanden tussen straten, maar vooral bij de gevelopbouw: er moet een evenwicht zijn tussen verticalisme en horizontalisme in de straatwand. In een straat geven verticale lijnen een tegenbeweging, terwijl de horizontale lijnen juist de beweging stimuleren; niet zelden treft men bijzonder uitgebalanceerde oplossingen in deze: het vooruit zetten van enkele geveldelen, het terugzetten van andere, het variëren van bouwhoogte, het 'spelen' met dakvormen zijn middelen die een bouwblok dynamiek een uitdrukking geven.
Vista, de mogelijkheid in de (nabije) verte een stedebouwkundig accent als bijzondere hoek, torentje, groot gebouw, poort of iets dergelijk opvallends te kunnen ontwaren als 'afsluiting' van een lineaire ruimte. Het is een ontwerpprincipe dat kan bijdragen bij het effekt van knik of sprong in de straatrichting. Voor een mooie vista kan een overigens lange rechte straat toch aangenaam worden; de vista draagt ook bij tot herkenbaarheid. In elke buurt treft men wel iets aan dat door vista, of het kleinschaliger broertje 'doorkijkje' is ingegeven.
Rechthoek en diagonaal. De meeste verkavelingen zijn in hun grondtrekken orthogonaal, omdat huizen nu eenmaal met bakstenen gebouwd worden en kamers bij voorkeur (of uit gewoonte, of als gevolg) rechthoekig zijn. Een stedebouwkundige principe-verkaveling is dan ook vrijwel zonder uitzondering rechthoekig; vanwege een vloeiende verkeersafwikkeling is echter soms de diagonaalstraat direkt mee betrokken in het principe – deze heeft moeilijk bebouwbare hoeken tot gevolg.
De situatieve afwijking. Het werkelijke interessante ontwerpen vindt echter plaats bij de confrontatie van principe-verkavelingen (elke stedebouwer werkt wel, op enigerlei wijze, vanuit een principe) met de situatie. Het is hier waar het aankomt op inventiviteit, flexibiliteit en vormgevende slagvaardigheid. Door de *afwijking* van het principe, die ontstaat bij het invoegen in de werkelijke situatie, verwerft een verkaveling karakter en plaatseigenheid. Buurten en wijken krijgen 'gezicht' vaak juist door de bijzondere oplossingen bij bestaande spoorlijnen, waterlopen, bos etcetera. Het is interessant te zien dat in de jaren 1900–1930 vaak charmant werd ingespeeld op de situatieve gegevens: de wijken botsen zelden plomp tegen iets aan, hakken een oude plek niet af, vloeken niet met oudere wijken, maar voegen zich vloeiend in de omgevende wereld en benutten op vruchtbare wijze elke plaatselijke aanleiding om tot vorm te komen.
Als de situatie weinig gegevens bood, moest men zelf aanleidingen uitdenken: dit kan bijvoorbeeld, zoals bij Berlage, door een expressief vormgegeven net van hoofdstraten en singels te laten interfereren met sober opgezette woonstraatschema's – er ontstaan dan onverwachte ontmoetingen. De buurten uit 1900–1930 laten ook hierin veel interessants en leerzaams zien.

NOTEN

Voorwoord

1. Zie: Faber, Karl Georg, 'Theorie der Geschichtswissenschaft', München 1971 (onder andere pagina 27/28 en pagina 46-48).
2. De oorspronkelijke versie is: 'Moge de 20e eeuw niet getuigen, dat de 19e eeuw op dat gebied (namelijk Stedebouw) niets artistieks wist voort te brengen', uitgesproken in 1892 (zie pagina V, 6 van dit boek).

Hoofdstuk I

1. Lambert, A.M., 'The making of the Dutch landscape', an historical geography of the Netherlands, London/New York 1971.
   Burke, Gerald L., 'The making of Dutch Towns', A Study in Urban Development from the tenth to the seventeenth centuries', London 1956.
2. Lambert, op.cit., preface; voor de overige genoemde feiten (dijken, molens, waterschappen, rampen etcetera) zie meer op pagina's 81, 102, 113, 122.
3. Smissaert, H., 'Nederland in den aanvang der 20e eeuw', pagina 54 en verder (Leiden 1910).
4. Zie Boerwinkel, F., 'Toynbee's visie op de geschiedenis', Driebergen 1968, pagina 6 ('Challenge and response').
5. geciteerd bij Rasmussen, S.E., 'Towns and Buildings' pagina 80, uit 'The making of Modern Holland', A.J. Barnouw, London 1948.
6. Rasmussen, op.cit. pagina 80 'And Amsterdam's houses were, contrary to all the tendences of the period, light below and heavy above, not made of stone but of wood and brick, glistening with oil and colour and tar like well kept ships'.
7. Zie onder andere Peters, C.H., 'De Nederlandse Stedebouw', deel I (± 1900) Inleiding pagina 1-5.
8. Zie onder andere W.F. Stapel, 'Geschiedenis van Ned. Indië', 1930, pagina 45
9. Zie Erwin Y. Galantay, 'New Towns: Antiquity to the present' 1975, pagina 30.
10. Zie Blok, P.J., 'Geschiedenis van Nederland' pagina 6, in Smissaert op.cit.
11. Lambert, op.cit.
12. Zie Van Dillen, J.G., 'Van Rijkdom en Regenten', Den Haag 1970, pagina 294.
13. Het woord 'pattern' wordt hier gebruikt in het voetspoor van Chr. Alexander, die voor het bespreekbaar maken van de gebouwde omgeving de 'pattern-language' heeft ontwikkeld, een samenhangend aantal afzonderlijk bestudeerbare elementen, zoals: ontsluitingswijze, verkavelingstype, aantal verdiepingen, gevel-oplossing, kapvorm etcetera.
14. Zie Taverne, E. 'Ideaal en Werkelijkheid van de stadsuitleg in de 17e eeuw', Maarssen 1979, pagina 144.
15. Jansen, L., 'De Derde Vergroting van Amsterdam' in 52e Jaarboek van het genootschap Amstelodamum, Amsterdam 1960, pagina 42-89.
16. Burke, op.cit. pagina 158, pagina 164.
17. Het is ondertussen niet zo, dat andere middeleeuwse steden alleen maar grillig, ongeordend of planloos waren, het tegendeel is waar. Het strakke waterelement en de daaruitvoortvloeiende orthogonale opzet maken de Hollandse steden toch wel tot een aparte categorie. Ter vergelijking zie men voor Duitse steden bijvoorbeeld het schitterende boek van Karl Gruber (auteur en tekenaar): 'Die Gestalt der Deutschen Stadt', Ihr Wandel aus der Geistigen Ordnung der Zeiten, München 1952, en voor afbeeldingen van middeleeuwse stadsplannen in West–Europa van Hans Simon, 'Das Hertz unserer Städte', Zeichnungen europäischer Stadtzentren des Mittelalters, Essen 1966.
18. Blok, op.cit. pagina 25.
19. In I.J. Brugmans, 'Paardenkracht en Mensenmacht' (1961) vindt men veel wetenswaardigs

betreffende deze ontwikkelingen. Een paar getallen: Van 1798 tot 1811 daalde Amsterdam van 215.000 tot 201.500 inwoners; Enkhuizen van 6800 tot 5400, Hoorn van 9550 tot 8150 (pagina 59).

20. Zie over deze periode het zeer instruktieve 'Van Rijkdom en Regenten', op.cit. pagina 651 e.v.
21. Brugmans, op.cit. pagina 66.
22. Ibid pagina 78.
23. Ibid pagina 198.
24. Ibid pagina 99.
25. Het relaas over Arnhem is gebaseerd op een uitvoerig artikel van S.J. Fockema Andreae 'De uitbreiding der Stad Arnhem 1815–1878' in Gelre, jaar 1925 deel XXVIII.
26. Zie 'Rotterdam in de 19e eeuw', de ontwikkeling der stad, L.C.J. van Ravesteyn, Rotterdam 1924.
27. Ibid pagina 77, pagina 114.
28. H.F. van den Eerenbeemt, 'De huisvesting van arbeiders rond het midden der negentiende eeuw', respectievelijk pagina 7 en 11.
29. Brugmans, op.cit. pagina 201.
30. Lambert, op cit, pagina 348.
31. Smissaert, op.cit. pagina 779.
32. Rotterdam reeds genoemd; in het gehele land stijgt de bevolking tussen 1830 en 1899 van 2.613.487 naar 5.104.137 zielen, en wel voornamelijk in de steden (Smissaert, op.cit. pagina 66).
33. Zoals plannen van W.N. Rose, De Jongh en Van Niftrik, zie hierover hoofdstuk IV.
34. Een vergelijkbaar beeld van de situaties in Engeland en Duitsland wordt opgeroepen in het uitstekend werk van Rudolf Hartog, 'Stadterweiterungen im 19.Jahrhundert', Stuttgart 1962. Een grafiek uit dit boek is interessant om hier weer te geven, namelijk van pagina 5:
35. Een zeer onthullend relaas geeft Van den Eerenbeemt, op.cit. noot 27.
36. Brugmans, H., Amsterdam in beeld, 1927, pagina 5 respectievelijk pagina 6.
37. Brugmans, op.cit. noot 19, pagina 407.
38. Op.cit. noot 35, pagina 6.

Hoofdstuk II

1. Brugmans, op.cit. pagina 277. (hoofdstuk I noot 19)
2. Van den Eerenbeemt, op.cit. pagina 30. (hoofdstuk I noot 28).
3. Brugmans, I.J., 'De arbeidende klasse in Nederland in de 19e eeuw 1813–1870', pagina 253 e.v. Een aardig detail is. dat de toehoorders voor lezingen over poëzie bijvoorbeeld vaak weer aangetrokken werden door ze gratis een potje bier te verstrekken; het doet bijna aan onze 'koffie-concerten' denken.
4. Een aardig overzicht van zijn werken, en daarmede zijn betekenis, vindt men in S. Bottemheim 'Dr. Samuel Sarphati', (geen datum).
5. Door de auteur is een studie gemaakt van de architektuur van het Paleis voor Volksvlijt, als kandidaats-skriptie aan de Technische Hogeschool Delft (deze is bij hem ter inzage). Het gebouw is beslist niet oninteressant alhoewel het bij lange na niet de 'kristallijne' eenvoud bezat van zijn lichtend voorbeeld, het Londense Crystal Palace van Joseph Paxton. Het Amsterdamse Paleis, nog geen tiende van de afmetingen, was veel meer een 'echt' gebouw met risalieten, koepels, façades, torentjes etcetera (in 'Byzantijnschen' stijl) dan het reuzen 'glass house' van de kassenbouwer Paxton.
6. Bottenheim, op.cit. pagina 12 en 13.
7. ibid. pagina 8 en 9.
8. D.O. Engelen, 'Over Arbeiderswoningen', Utrecht 1870.
9. Jacques Nycolaas, 'Volkshuisvesting', Nijmegen 1974.
10. Brugmans, 'Paardenkracht en Mensenmacht', pagina 278.
11. Zie onder andere 'Housing in the Netherlands', Don Grinberg, Delft 1976, pagina 25.
12. Men zie onder andere '70 jaar Woningwet, nog eens 70 jaar woningnood?' van Nycolaas, Geurtsen en Prak, Delft 1973.
13. Egbert Ottens, 'Ik moet naar een kleinere woning omzien want mijn gezin wordt te groot', Amsterdam 1975, pagina 4. Op pagina 15 van dit boek staat een overzicht van de aantallen woningen gesticht door deze vereniging en soortgelijke verenigingen, van 1852 tot 1898.
14. Een goed overzicht van de ontwikkeling in bijvoorbeeld Arnhem vindt men in J.Th.W. Willemsen, 'De volkshuisvesting Arnhem 1929–1925', Arnhem 1969, waar weer eens het half-zakelijke, half-filantropische karakter blijkt van deze soort verenigingen.
15. Ottens, op.cit. pagina 11 en volgende.
16. ibid, pagina 8.
17. Koninklijk Instituut van Ingenieurs, 'Verslag aan den Koning over de vereischten en inrigting van arbeiderswoningen', Den Haag 1855, inleiding.
18. ibid, pagina 4.
19. ibid, pagina 4.
20. ibid, pagina 3.
21. ibid, pagina 9.
22. Lietaert Peerbolte, 'De Woningwet', Alphen

a/d Rijn 1922, pagina XI.
23. ibid.
24. Maatschappij tot Nut van het Algemeen, 'De Arbeiderswoningen in Nederland', Amsterdam 1890, pagina 4.
25. ibid, pagina 3.
26. ibid, Slotpagina
27. Zie onder andere het 'Nutsrapport' van 1896.
28. Maatschappij tot Nut van het Algemeen, 'Het vraagstuk der Volkshuisvesting', Amsterdam 1896, pagina 16 en 17. Een gedeelte:
    De vijf naast elkander in een blok gelegen woonkamers zijn met haar front naar het oosten gelegen, waarvóór eene gemeenschappelijke open gang van slechts 0,90 meter breed, die toegang naar de vertrekken verleent. Deze gang, ingesloten tusschen de woningen en een gemetselden tuinmuur van 3 meter hoogte . . .
    Wat de woningen zelve betreft, die verkeeren in zeer slechten staat van onderhoud en kunnen bouwvallig genoemd worden. Door den reeds genoemden hoogen tuinmuur is toetreding van zonlicht onmogelijk geworden en verkeren de vertrekken in een vochtigen toestand, mede veroorzaakt door de verweerde, voeglooze en met gaten voorziene halfsteens buitenmuurtjes, waardoor met regen het water gemakkelijk naar binnen dringt.
    De vertrekken, die eene oppervlakte hebben van 10 à 11 meter^2 . . . (1 vertrek per gezin! E.J.H.)
    Op huis 8 van de Geertruidasteeg volgt een overdekte gang van M 1.30 en M 0.80, waardoor men al kruipende een miniatuur-pleintje bereikt, geheel omringd door hooge muren, die alle licht- en luchttoevoer verhinderen. Perceel nummer 9 ligt aan dit pleintje, dat tevens de plaats vormt waar het hemel- en gootwater van nummer 8 en 9 invloeien. Riool en zinkput zijn dikwijls verstopt, een der afvoerbuizen van nummer 9 is buitendien boven den grond open, zoodat dit perceel in warme dagen een broeinest van ziekte en ten allen tijde een type van onbewoonbaarheid vormt.
29. ibid, pagina 18.
30. ibid, pagina 21.
31. ibid, pagina 23. Dit doet bijna denken aan de woonproblemen van gastarbeiders in het Nederland van deze tijd.
32. ibid, pagina 33.
33. ibid, zie pagina's 29 en 30.
34. ibid, pagina's 32 en 33.
35. ibid, pagina 72.
36. Hough, P.M., 'Dutch Life in Town and Country', London 1901, pagina 3.
37. Smissaert, op.cit., inleiding. (hoofdstuk I noot 3)
38. Brugmans, op.cit. pagina 404.
39. ibid pagina 409.
40. ibid, pagina 409.
41. Smissaert, op.cit. pagina 905. (noot 37)
42. ibid, pagina 910-915.
43. ibid, pagina 101.
44. Brugmans, op.cit., pagina 371.
45. Zie hiervoor het verhelderende werk van J. Kruseman. 'De Woningwet', Haarlem 1921, pagina 40.
46. Lietaert Peerbolte, op.cit. pagina XII.
47. Kruseman, op.cit. pagina 38.
48. Smissaert, op.cit. pagina 915.
49. Kruseman, op.cit. pagina 47 en Lietaert Peerbolte, op.cit. pagina XIII.
50. Kruseman, op.cit. pagina 40.
51. Zie voor een goed overzicht van de ontwikkeling het tijdschrift 'Stedebouw en volkshuisvesting'. Jaargang 1927 pagina 197/198.
52. ibid.
53. Bouwkundig Weekblad, 1900, pagina 170 en volgende.
54. Onteigening voor *andere* doeleinden dan volkshuisvesting is eerst veel later in de woningwet opgenomen: ten behoeve van wegen, bruggen, kanalen, spoorwegwerken, havenwerken, luchtvaartterreinen sinds 1930 (zie Schenk, W., 'Onteigening', Deventer 1975).
55. Zie over dit onderwerp een van zeer veel getallen voorzien relaas van J.H.W. Leliman in de 'Bouwwereld' van 1912, pagina 9 van de overdruk.
56. ibid, pagina 5 en 6.
57. Bouwkundig Weekblad 1912.
58. D.E. Wentink, 'De Bouwverordening en het Woningvraagstuk', Utrecht, 1915, pagina 8 en volgende.
59. Wentink ziet als een algemeen probleem met de bouwverordening, dat deze eigenlijk pas goed opgesteld kan worden aan de hand van en op basis van een concreet bebouwingsplan. Dat zou betekenen dat er geen algemene bouwverordeningen meer voorkomen, maar uitsluitend specifieke, per wijk bijvoorbeeld (pagina 36).
60. Zo blijkt uit een rapport van 1909 van de Amsterdamse Woningraad dat er in de nieuwste uitbreidingen van de stad Amsterdam nog van alles rammelt en nog steeds verwerpelijke woningtoestanden voorkomen. Conclusie nummer 7 uit de samenvatting (pagina 27) is bijvoorbeeld:
    'dat dus een zeer groot deel onzer bevolking in de nieuwe stad, om niet te zeggen de geheele bevolking aldaar (enkele wijken der meer gegoeden uitgezonderd) gehuisvest is op

de meest onhygiënische wijze, zoowel wat hun woonvertrekken aangaat als met name wat de slaapgelegenheid betreft' (nota bene nog steeds alkoven en bedsteden E.J.H.).

Hoofdstuk III

1. Denk bijvoorbeeld aan de leefgemeenschap 'Findhorn' in Schotland, waarvan de leden een zeer harmonisch bestaan opbouwen, wonend nota bene in . . . stacaravans.
2. Breng in herinnering al die verhalen en romans over kastelen en landhuizen, waar zo vaak de bewoners elkaar niets dan ongeluk aandoen . . .
3. Hough, P.M. 'Dutch Life in Town & Country', London & New York, Lucas, E.V. 'A wanderer in Holland', New York 1895, Roche, Charles E. 'Things seen in Holland', New York 1911.
   Heel fraai is ook uit het Italiaans vertaalde 'Holland' door Edmondo de Amicis, Philadelphia 1894. Het bevat, speciaal voor de Amerikaanse uitgave gemaakte, schitterende foto's van Holland in de negentiger jaren van de vorige eeuw.
   Hough interesseert zich overigens ook voor sociale aspecten: 'the condition of the Dutch urban working classes is by no means an enviable one . . .' (pagina 50) and: children go to work at 5-6 a.m., after 'Roggebrood'.
4. 'Holland op zijn smalst' verscheen 1873, als artikel van liefst 83 pagina's, in De Gids, jaargang 37, deel 3.
5. Namelijk pagina 331, waaruit onder meer blijkt dat De Stuers wel degelijk oog heeft voor de realiteit en erkent dat een stadspoort niet meer de oorspronkelijke functie heeft. Maar dat is nog geen reden om hem af te breken!
   'Ik weet wel dat de stadspoorten, zooals de vroegere geslachten die bouwden, niet meer geheel in overeenstemming zijn met de tegenwoordige toestanden. In de middeneeuwen was het zaak de toegangen tot een stad zo veel mogelijk te versperren: thans daarentegen heeft de toegenomen circulatie op vele punten het verruimen der toegangen noodig gemaakt. Maar daaruit volgt volstrekt niet dat men zonder meer al onze oude poortgebouwen zou behooren op te ruimen. Wanneer men werkelijk eenig gevoel voor het schoone of eenige eerbied voor het oude had, dan zou men beamen 'que ce n'est pas aux monuments à se déranger pour laisser passer les routes, mais aux routes à se détourner pour respecter les monuments.'
6. artikel van architekt A.J. Salm in Bouwkundig Weekblad 1913, pagina 51 en volgende. Hij stelt ook: 'Wie naar Den Helder komt kan, als hij zich haast, nog wat schilderachtige huisjes zien (. . .), want de vernieuwing rukt op: sic transit gloria mundis'.
7. respectievelijk zijn deze boeken van: Werumeus Buning; H. Brugmans en professor Goetz, 1927; H. van der Kloot Meyburg, 1912 en idem, 1908; A. Loosjes, 1920–1925.
8. 'Monumentaal Nederland', A.W. Weissman, Haarlem 1910, inleiding.
9. 'De Nederlandsche Stedenbouw', C.H. Peters, Leiden ± 1900. Het boek bevat fraaie afdrukken van oude prenten.
10. Smissaert, op.cit. pagina 452–368. (hoofdstuk I noot 3)
11. Berlin, 1928.
12. Dit vergeten werk 'Die geschichte eines Holländischen stadtsbildes', Den Haag 1914, is eindelijk aan de vergetelheid ontrukt door E. Taverne in zijn proefschrift, op.cit. hoofdstuk I noot 14, 14-29.
13. Berlin, 1914.
14. Zie voor meer over deze auteurs hoofdstuk IV.
15. H.P. Berlage, 'Studies over Bouwkunst, Stijl en Samenleving', Rotterdam 1910, pagina 48-49.
16. ibid, pagina 4 en 5.
17. J.H. Leliman, 'Het stadswoonhuis in Nederland gedurende de laatste 25 jaar', Den Haag 1920, pagina VII.
18. Zie hierover onder andere het aardige 'Nederland rond 1900', onder redactie van D. de Boer, Bussum 1972, pagina 64 en volgende.
19. Bouwkundig Weekblad, 1900, pagina 343/4.
20. ibid, pagina 344.
21. Wattjes zou later hoogleraar worden in Delft; hij gaf een aantal boeken uit op Architektuurgebied (onder andere 'Nieuw Nederlandse Bouwkunst').
22. auteur van het wonderlijke: 'Bouwkunst in de stad en op het land', Rotterdam 1918, waarin op de toenmalige populaire wijze van goed voorbeeld en slecht tegenvoorbeeld de ware Hollandse stijl zoals door de auteur gezien, weer eens wordt gekenschetst.
23. Bouwkundig Weekblad, 1910, pagina 27-31, 38-42 en 50-54.
24. Bouwkundig Weekblad, 1912, pagina 617 en volgende.
25. Bouwkundig Weekblad 1911, pagina 503-504; 514-517.
26. Bouwkundig Weekblad 1910, pagina 384.
27. Een heel aardig, gedetailleerd citaat volgt hier nog, uit Bouwkundig Weekblad 1913, pagina 343:

Zeer terecht zegt het bestuur van Nehalennia in hare bekende brochure 'Woningbouw ten platten lande':

Betrekkelijk weinige jaren geleden bouwde de dorpstimmerman nog volgens de oude beproefde traditie. Eindelijk is de wansmaak der 19e eeuw ook tot dit eiland doorgedrongen. De timmerman versmaadt de hem gemeenzame, inheemsche vormen, wil zich op de hoogte van zijn tijd toonen en begint de huizen te 'versieren' met cementen banden, tegeltjes, pinakels, enzovoort. Dankgootconsoles, die reliëf geven aan de daklijn, zijn afgeschaft, eene stadskroonlijst is er voor in de plaats gekomen. De luiken aan de ramen, die op zeer gelukkige wijze de eentonigheid der muren breken, worden vervangen door blinden, aan de binnenzijde der woningen aangebracht, zoodat de gevel doodsch en kaal wordt.

De roode pannen, die zeer schoon kleuren met de blauwe lucht en de groene omgeving, hebben afgedaan. Bijna alle nieuwe huizen worden de laatste jaren gedekt met pannen, wier kleur het midden houdt tusschen vuil blauw en grijs en die noch contrasteeren met de omgeving, noch met den hemel, al dan niet bewolkt.

Groote ruiten, ook wel schreeuwend geel of groen gekleurd cathedraalglas, zijn in de lichtopeningen der huizen aangebracht.

Doch zooals het op Walcheren gaat, zoo gaat het in Gelderland, Noord-Brabant, Limburg en overal elders ook.

28. Zie voetnoot 24.
29. Bouwkundig Weekblad 1910, pagina 582-583, 595-596 en 601-604.
30. Zie onder andere Kampffmeyer, Hans, 'Die Gartenstadtbewegung', Leipzig 1909.
31. Zie voetnoot 23.
32. Zie onder andere 'Strijd om schoonheid' redactie Ton Kooy, Amsterdam, 1961, pagina 11, pagina 42.
33. ibid, pagina 11 en 12.
34. te vinden in Bouwkundig Weekblad 1911 pagina 253.
35. Bouwkundig Weekblad 1914, pagina 8, 21, 34, 45 en 58.
36. Bouwkundig Weekblad, 1911, pagina 13.
37. Bouwkundig Weekblad 1900, pagina 366. Als deze bepaling was opgenomen, had dit ingehouden dat ontwerpen van gebouwen een beschermd beroep was geworden.
38. Bouwkundig Weekblad 1913, pagina 370. Het artikel heet: 'Schoonheidscommissie en Openbaar Bouwkundig Adviesbureau', te beginnen op pagina 369.
39. Zie onder andere Bouwkundig Weekblad 1913, pagina 372.
40. Bouwkundig Weekblad 1914, pagina 72.
41. in: Volkshuisvesting en Stedebouw, 1926, pagina 138.
42. ibid.
43. 'Jaarverslag 1923 van de adviescommissie voor bouwontwerpen en uitbreidingsplannen in Noord Holland'; Bouwbedrijf 1925, pagina 95-100.
44. Zie het artikel van Mieras in Bouwkundig Weekblad 1918, pagina 155.
45. Bouwkundig Weekblad 1913, pagina 273 en volgende.
46. Bouwkundig Weekblad 1913 pagina 429. Titel: 'Architekten en stadsschoon'.
47. zie noot 43.
48. de vele artikelen in Bouwkundig Weekblad 1910–1915.
49. artikel Bolderman op.cit. (noot 46)
50. Zie: Bouwkundig Weekblad 1910, pagina 251.

Hoofdstuk IV

1. 'Der Städtebau': verscheen vanaf 1904. Zie verder voetnoot 62. 'Town Planning Review' was het driemaandelijks tijdschrift van het 'Department of Civic Design' van de universiteit van Liverpool en startte in 1910.
2. In dit hoofdstuk komen de meest relevante dezer publikaties, die bekend waren in Nederland, ter sprake.
3. Een aantal conferenties wordt genoemd door J.P. Fockema Andreae in zijn boek 'De Hedendaagsche stedenbouw' (1912, zie noot 71), onder andere: 'National Town Planning Conference London', December 1909, en idem October 1910. Meer in de jaren '18 en '19 zouden diverse congressen in Nederland gehouden worden; in 1924 een Internationaal Stedebouwcongres.
4. Onder andere op de 'algemene stedenbouwtentoonstelling te Berlijn', 1910. In Bouwkundig Weekblad 1910, pagina 328, leest men: 'Wij hadden ook een kleine inzending of liever Berlage had een kleine inzending namelijk zijne ontwerpen voor de nieuwe bebouwing van Den Haag. Het maakte een armoedigen indruk, dat er alleen een gedrukt plan van de uitbreiding hing'. Over Amerika: 'Hetgeen over Amerikaansche steden vertoond werd, was waarlijk duizelingwekkend'.
5. Zie onder andere Collins, G.R., 'Camillo Sitte and the birth of modern city planning', New York 1965, pagina's 26 en 27.
6. Baumeister, Reinhard, 'Stadterweiterungen – in Technischer, Baupolizeilicher und

Wirtschaflicher Beziehung', Berlin 1876, pagina V.
7. Baumeister, Reinhard, 'Moderne Stadterweiterungen' (Vortrag), Hamburg, 1887.
8. ibid, pagina 10.
9. ibid, pagina 20.
10. ibid, pagina 28.
11. ibid, pagina 34.
12. Joseph Stübben: 'Der Städtebau', 9. Halbband, 4. Teil, Handbuch der Architektur von J.M. Gerhardt's Verlag, Leipzig 1890; latere edities 1907 en 1924. (± 600 pagina's).
13. ibid, pagina 312.
14. ibid, pagina 73.
15. ibid, pagina 174.
16. ibid, Auflage 1924, pagina 174.
17. ibid, pagina 196.
18. Zie Collins, op. cit. (noot 5), pagina's 27–29.
19. Zie over Hénard het werkje 'Eugène Hénard and the beginning of urbanism in Paris 1900–1914', van Peter M. Wolf, New York 1968.
20. Zie een artikel van E. Taverne in 'Plan', 1972 nummer 12.
21. 'Nouveau type de Boulevard à Redans', idem 'à Redans Triangulaires' en 'à Alignement Brisé'.
22. 'La Science des Plans de Villes', A.A. Rey, J. Pidoux en Ch. Barde, Parijs 1928. Uit het voorwoord blijkt dat de meeste voorstellen gedaan zijn op de stedebouw conferentie in Genève, 1906.
23. 'Orientation of Buildings, or Planning for Sunlight', William Atkinson, New York 1912.
24. Andere toenmalige bekende Amerikaanse stedebouwers waren onder andere Nelson P. Lewis, Geo B. Ford, Richard Bennett, Daniel Burnham, Frank Koester, Benjamin Marsh; later Charles Perry. Robinson zou later steeds minder civieltechnisch worden en meer de kant uitgaan van een Unwin: de 'Harmonische' visie, zoals in zijn boekje 'The width and arrangement of streets', 1911.
25. Dit bewijzen is moeilijk; men ontmoet de namen wel een enkele keer in tijdschriften. Men zou de bibliotheken van de toenmalige Nederlandse 'cityfathers' moeten kennen . . .
26. H.W. Nachenius, 'Bijdrage tot de kennis van den Stedenbouw', Haarlem 1880, 52 pagina's; P. VI.
27. ibid, pagina III.
28. ibid, pagina 22.
29. ibid, pagina 23.
30. ibid, pagina 28.
31. ibid, pagina's 48/49.
32. ibid, pagina 50.
33. Zie F.F. Fraenkel 'Berlage's Amsterdamse Plan Zuid en de daaraan voorafgaande 19de-eeuwse uitbreidingsplannen' in Nederlands kunsthistorisch Jaarboek 1974, pagina 194.
34. Uit een hele serie artikelen in Bouwkundig Weekblad 1911, pagina's 98–100, pagina's 115–117, pagina's 129–131, pagina's 213–215, pagina's 330–332 en pagina's 340–343.
35. Camillo Sitte, 'Der Städtebau nach seinen Künstlerischen Grundsätzen', Ein Beitrag zur lösung moderner Fragen der Architektur und Monumentalen Plastik unter besonderer Beziehung auf Wien'. In allerlei talen vertaald. Een uitgebreide monografie van contextuele opzet vindt men in Collins, op. cit. noot 5.
36. Sitte, op. cit. pagina 18.
37. ibid, pagina 25.
38. ibid, pagina 17.
39. 'Beiträge zur praktischen Ästhetik im Städtebau: Eine Sammlung von Vorträgen und Aufsätzen', München 1904 (bevat voordrachten vanaf 1893).
40. ibid, pagina's 7–8.
41. ibid, pagina's 47–50.
42. ibid, pagina 34.
43. ibid, pagina's 238–259.
44. A.E. Brinckmann, 'Platz und Monument, Untersuchungen zur Geschichte und Ästhetik der Stadtbaukunst in neuerer Zeit', Berlin 1908. Overzicht van de inhoud:
    1. Die mittelalterliche Stadtanlage;
    2. Die Renaissance in Italien;
    3. Die italienischen Theoretiker;
    4. Der römische Barock;
    5. Deutschland im XVI und XVII Jahrhundert;
    6. Frankreich Seit der Renaissance;
    7. Deutschland seit 1700.
45. Heinrich Wölfflin, 'Renaissance und Barock' 1e editie 1888.
46. Brinckmann, Platz und Monument (op. cit.) pagina 95.
47. ibid, pagina 65.
48. ibid, pagina 97.
49. ibid, pagina's 166/167.
50. ibid, pagina 168.
51. ibid, pagina 169.
52. ibid, pagina 169.
53. ibid, pagina 170.
54. Brinckmann, A.E. 'Deutsche Stadtbaukunst in der Vergangenheit', Frankfurt 1911; Brinckmann, A.E., 'Stadtbaukunst, geschichtliche Querschnitte und neuzeitliche Ziele', Berlijn 1920.

Zie erratum

Opmerkingen in het voorwoord: 'Der Fachman und der gestaltende Architekt werden erst recht durch umständliche Bücher abgeschreckt, sie wünschen kurze Formulierungen und präzise Ansichten. So erklärt sich die Abgassung dieses Bandes'. Hoofdstukken:
I. Eine Schwäbische Impression; II. Eine frühgotische Stadtanlage; III. Gotische Stadtanlagen; IV. Gotische Stadterweiterung und Barocker Aufbau; V. Eine Feudalstadt der Französischen Renaissance (Richelieu); VI. Der Stammbaum einer Deutschen Stadt (Karlsruhe); VII. Ein Römischer Stadtplan von 1748 (Nolli); VIII. Frankreichs klassische Stadtbaukunst; IX. Eine Englische Stadt des 18. Jahrhunderts (Bath); X. Russlands neue Hauptstadt (Petrograd); XI. Zeitgemässe Gedanken eines Architekten um 1800; XII. Der optische Massstab – ein Grundgesetz alter Stadtbaukunst. XIII. Alte und neue Stadtbaukunst; XIV. Eine Englische Gartenstadt; XV. Die Stadt der Gegenwart.
In 1925 verschijnt een geheel omgewerkte 2e druk van dit werk, nu met ondertitel: 'Vom Mittelalter bis zur Neuzeit'. Veelbetekenend is, dat in dit boek het laatste hoofdstuk heet: 'Der Sieg der Architektonischen Form'.

55. Brinckmann, Stadtbaukunst 1920, op. cit. pagina 59.
56. ibid, pagina 64.
57. ibid, pagina 68.
58. ibid, pagina 68.
59. ibid, pagina 70.
60. ibid, pagina 135.
61. Zie pagina V 16 van dit boek.
62. Een fascimile-uitgave van de meest lezenswaardige artikelen van dit schitterende blad wordt hier aanbevolen; dit kan beperkt blijven tot de eerste 10 jaargangen, daarna zwakt de kracht van de uitgave sterk af. Vooral de illustraties van de eerste jaargang zijn onthullend en verbluffend. Artikelen als 'Verdient die offene oder die geschlossene Bauweise den Vorzug' (1e jaargang), 'Städtbauplan, Enteigenung und Umlegung' (idem), 'Ausdruck in Städtebau' (2e jaargang), 'Das Schulhaus im Stadtpläne' (3e jaargang), 'Vorstadtromantik' (4e jaargang), 'Offentliche Gärten und Parkanlagen mit Randbebeauung' (5e jaargang), 'Städtisches und Ländliches Wohnen' (idem), een artikel over 'Kleinfotografie' van stads-maquettes (soort enthescoop) (7e jaargang), enzovoort, zijn nog steeds de moeite waard. Overigens komen ook Nederlandse zaken aan de orde, meestal van J.H. Leliman, (over bouwverordeningen) of Berlage (zijn uitbreidingsplannen). Een aantal illustraties zijn in dit boek opgenomen.
63. Ondertekend, nog net, door Camillo Sitte (zou dat zelfde jaar overlijden) en Th. Goecke.
64. Zie over de 'City Beautiful Movement' onder andere: Reps, John W., 'The making of Urban America – a history of city planning in the United States', Princeton 1965, pagina's 497–527.
Peterson, Jon, 'the City Beautiful Movement – Forgotten Origins and Lost Meanings', Journal of Urban History Vol 2 number 4, August 1976, pagina's 415–434.
In dit artikel wordt het ontstaan van de beweging al eerder gelokaliseerd dan op de World's Fair 1893, en wordt er ook een bredere maatschappelijke betekenis aan gegeven, namelijk van de algemene welvaartsverbetering van de middle- en upperclasses in die periode.
Ook in Collins, 'Sitte etcetera', op. cit. (noot 5) kan men op pagina 100 iets vinden betreffende de beweging.
65. Burnham, Daniel H. en Edward H. Bennett, 'Plan of Chicago', Edited by Charles Moore, Chigago 1909.
Als 'reprint' heruitgegeven bij Da Capo Press, New York 1970.
66. ibid, introduktie van de reprint.
67. Dit plan heeft Otto Wagner zelf geillustreerd en toegelicht in het boekje 'Die Groszstadt, eine Studie über diese', Wien 1910/11.
68. De lezingen zijn gepubliceerd in Bouwkundig Weekblad 1892, onder de titel 'De kunst in Stedenbouw', pagina's 90–91, pagina 124, pagina's 148–149.
69. Overigens vermeldt Berlage, en met hem het merendeel der architekten, ook in latere publikaties, nauwelijks of onjuist de bronnen. Het ging echt om de Ideeën, niet zozeer om de Oorsprongen!
70. Een overzicht van deze publikaties vindt men in hoofdstuk V.
71. Fockema Andreae, J.P. 'De Hedendaagsche Stedenbouw', Utrecht 1912, 106 pagina's en 86 afbeeldingen op losse bladen.
72. ibid, pagina's 12–13.
73. ibid, pagina 37.
74. ibid, pagina 31; het citaat komt uit Peters, 'Nederlandse Stedenbouw', I. pagina 307.
75. ibid, pagina 32.
76. ibid, pagina's 39/40.
77. ibid, pagina's 42–44.
78. ibid, pagina 44, citaat Brinckmann uit Platz und Monument, pagina 32.

79. ibid, pagina 65.
80. ibid, pagina 45, Unwin op de Town Planning Conference in London 1910.
81. ibid, pagina 75.
82. ibid, pagina 68.
83. ibid, pagina 106.
84. ibid, pagina's 26/27.
85. Zie over dit onderwerp onder andere Creese, Walter L., 'The search for Environment – The Garden City: Before and After' New Haven & London 1966, en Benevolo, Leonardo, 'Die Sozialen Ursprünge des modernen Städtebaus', Gütersloh 1971.
86. Zie onder andere Grinberg, Don, 'Housing in the Netherlands 1900–1940', Delft 1977.
87. In Reps, op. cit. (noot 64) vindt men veel over de Amerikaanse verrichtingen van Robert Owen (New Harmony, 1825) en vele anderen, pagina 444 en volgende. Zie ook: Hayden, Dolores, 'Seven American utopias', MIT 1976.
88. Zie de Faber & Faber (London) editie van het werk van 1965. In deze editie is opgenomen de gereviseerde uitgave van 1902 'Garden cities of To-Morrow' (de eerste uitgave van 1898 heette: 'To-morrow: a peaceful path to real Reform', verder 2 inleidingen van F.J. Osborn en Lewis Mumford. Het citaat staat op pagina 56.
89. Al wordt het werk wel als 'naïef' bestempeld, het kan niet ontkend worden dat het in 1898 op indrukwekkend volledige wijze de gebreken van de toenmalige, industriële samenleving in Engeland blootlegde en daarnaast uitvoerbare wegen aangaf voor fundamentele verbetering. Het 'Introductory Essay' van Lewis Mumford bij de uitgave van 1965 (zie noot 88), pagina's 29–40, plaatst het werk van Howard in het licht van de moderne stedebouw en waardeert het daarin als een zeer belangrijke schakel. 'Howard was a practical Idealist' (pagina 30) 'Where then did Howard's originality lie? Not in special details, but in his characteristic synthesis' (pagina 34). 'Howard hoped to win Tory and Anarchist, single-taxer and socialist, individualist and collectivist, over to his experiment. And his hopes were not altogether discomfited . . .' (pagina 37) 'Howard's ideas have laid the foundation for a new cycle in urban civilization' (pagina 40).
90. Howard, op. cit. (noot 88) pagina 35.
91, ibid, pagina 48.
92. ibid, pagina 50.
93. ibid, pagina 9.
94. ibid, pagina 111.
95. ibid, pagina 131.
96. ibid, pagina 138.
97. – Culpin, Ewart G., 'The Garden City Movement up-to-date', London 1913, 80 pagina's, overzicht van wat er bereikt is in West-Europa op het gebied van tuinsteden; veel plattegronden van wijkjes en foto's.
– Purdom, C.B. 'The Garden City – a study in the development of a modern Town' 'Printed in The Garden City at the Temple Press', published London 1913.
– Purdom, C.B., 'The Building of Satillite Town – a contribution to the study of Town Development and Regional Planning', London 1925, 4 delen, 1. algemeen, 2. Letchworth, 3. Welwyn, 4. problemen voor de toekomst.
– Kampffmeyer, H. 'Die Gartenstadtbewegung', Leipzig 1909, 118 pagina's, inleidend boek, 5 hoofdstukken: 1. Volkswirtschaftliche Voraussetzungen der Gartenstadtbewegung, 2. Die Geschichte der Gartenstadtbewegung, 3. Wichtige Einzelfragen der Gartenstadtpraxis, 4. Die Bedeutung der Gartenstadtbewegung, 5. Aufgaben und Aussichten der Gartenstadtbewegung in Deutschland.
– Kampffmeyer, H. 'Die Deutsche Gartenstadtbewegung', Berlijn 1911, Bundel opstellen en talrijke voorbeelden van gerealiseerde tuinwijken in Duitsland, 120 pagina's, veel afbeeldingen.
– Bénoit-lèvy, Georges, 'La Cité-Jardin', Parijs 1911, 290 pagina's, overzicht gebaseerd op de Engelse resultaten en aanbevelingen voor Frankrijk.
98. Jacobs, Jane, 'The Death and Life of Great American Cities', pagina 19.
99. Fritsch, Theodor, 'Die Stadt der Zukunft' (Gartenstadt), 1e uitgave 1895, 2e (titel)uitgave Leipzig 1912. Uit de introduktie van de 2e uitgave: 'Die Vorliegende Schrift erschien Ende des Jahres 1895 mit der Jahreszahl 1896. Sie hat in Deutschland keinerlei Beachtung gefunden, weder in der Presse, noch in den Parlementen oder Sonst im öffentlichen Leben. (. . .) diese Auflage kann nur ein historisches Interesse haben . . .'.
100. Fritsch, op. cit. pagina 3.
101. Geddes, Patric, 'Cities in Evolution', 1e uitgave 1915, heruitgave (reprint met introductie van Pierre Clavel) New York 1971.
102. Geddes, op. cit. pagina 206.
103. ibid, Chapter XVI 'City Survey for Town planning purposes, of municipalities and Government', pagina's 339–359.
104. ibid, pagina VIII.
105. ibid, pagina IX.

106. Marsh, Benjamin Clarke, 'An Introduction to City Planning', New York 1909, 160 pagina's, veel illustraties, hoofdstukken onder andere 1. The costs and causes of congestion of population, 2. Logical essentials of City planning, 4. City Planning in Frankfort-on-the-Main, 5. The Development of the City Planning Idea. 'Dedication' op de titelpagina: 'To the increasing group of citizens in every American city who recognize that Government is the most important factor in securing good living conditions and preserving the life, health and well-being of all citizens, and who desire their cities best development'.
107. Marsh, op. cit. pagina 69.
108. ibid, pagina 58, respectievelijk pagina 83.
109. ibid, pagina 3.
110. Bruinwold Riedel J., Utrecht 1906; behandelt uitvoerig de Engelse voorbeelden Port Sunlight, Bournville en Letchworth (pagina's 10–38);
vat Howard's boek samen, inklusief 'vertaling' van de diagrammen, (pagina's 40–50); gaat in op details van Letchworth (pagina's 50–56) en Hampstead (pagina's 56–62) en doet vervolgens aanbevelingen voor Nederland (pagina's 62–86).
111. Bruinwold Riedel, op. cit. pagina 64.
112. ibid, pagina 1.
113. ibid, pagina's 70–72.
114. ibid, pagina 84.
115. ibid, pagina's 85/86.
116. ibid, pagina 86.
117. Zie Ottens, op. cit. pagina's 114–115, ook een artikel van Frank Smit over de 'tuindorpjes van Arie Keppler' in Wonen TA/BK, 1976/13 en een serie artikelen van R. Blijstra 'Amsterdam-Noord' in 'Ons Amsterdam', Jaargang 1978.
118. Zie Ottens, op. cit. pagina 114.
119. Zie Ottens.
120. Zie over Unwin onder andere Creese, Walter L., 'The Legacy of Raymond Unwin: A Human Pattern for Planning', M.I.T. 1969. Een bundel fragmenten uit het werk van de stedebouwer, van inleidingen voorzien en becommentarieerd door Creese. Dit citaat op pagina 100, uit Town Planning in Practice.
121. Unwin, Raymond, 'Town Planning in Practice, an introduction to the art of designing cities and suburbs', New York & London 1909, pagina 4.
122. ibid, pagina 9.
123. Zie noot 121. Het is een dik, fraai boek van ± 380 pagina's, globaal ingedeeld in: een motivatie, pagina's 1–13, een kaleidoscoop van voorbeelden van steden in West-Europa en Amerika, pagina's 14–115; een analyse van ruimtelijke kwaliteit (individuality of place; Formal and informal beauty; symmetry etcetera) pagina's 115–140; een behandeling van het 'city survey', pagina's 140–149; zijn eigen 'design-theory', pagina's 149–153; verder de suggesties voor talloze deelproblemen. In Creese (op. cit. zie noot 120) vindt men op pagina 21 en volgende de 'design-principles' van 'Town Planning in Practice' samengevat.
124. Unwin, op. cit. pagina 9.
125. Horsfall, 'The German Exemple', Manchester 1904.
126. Unwin, op. cit. pagina 141 en volgende.
127. ibid, pagina's 149–153.
128. ibid, pagina's 260–350.
129. ibid, pagina's 239/40.
130. Unwin, Raymond, 'Nothing Gained By Overcrowding!', London 1912, pamflet.
131. Zie Culpin, op. cit. (noot 97).
132. Zie C.S. Stein, 'Towards New Towns for America' M.I.T. 1957.
133. Bauer, Catherine, 'Modern Housing', Boston & New York 1934, reprint editie van Arno Press, New York 1974.
134. Geciteerd door M.P. Granpré Molière in Volkshuisvesting en Stedebouw, 1923, pagina's 181–183.
135. Bouwkundig Weekblad, 1917, vele artikelen (zie ook hoofdstuk VI).
136. Een aardig overzicht van stedebouwkundige concepten vindt men in: James Stevens Curl, 'European Cities and Society, The Influence of Political Climate on Town Design', London 1970, en: Edmund N. Bacon, 'Design of Cities', revised edition, New York 1974.

Hoofdstuk V

1. zoals in Giedion S., 'Space, Time, and Architecture' het hoofdstuk 'Amsterdam and the Rebirth of Town Planning', en Benevolo, Leonardo, 'History of Modern Architecture', deel I, pagina 362, 'Berlage's Town Planning'.
2. Singelenberg, P. 'Idea and style – The quest for modern architecture', proefschrift Utrecht 1972.
3. Berlage, H.P. 'Studies over Bouwkunst, Stijl, en Samenleving', 124 pp. geillustreerd door Johan Briedé naar ontwerpen van de schrijver Rotterdam 1910.
Idem, 'Schoonheid in Samenleving', met tekeningen van de schrijver, Rotterdam 1919, 170 pp.

Idem, 'Beschouwingen over Bouwkunst en hare ontwikkeling', Rotterdam 1919.
4. Berlage, 'Studies over Bouwkunst etcetera' 1910, op. cit. (noot 4) pagina 29.
5. ibid, pagina 22
6. ibid, pagina 40
7. ibid, pagina 69
8. ibid, pagina 74
9. ibid, pagina 104
10. namelijk in Amsterdam in 1900, Den Haag in 1907, Utrecht in 1919 en Groningen in 1917.
11. Bouwkundig Weekblad 1892 pagina 90-91, pagina 101-102, pagina 121-124, pagina 126-127.
12. ibid. pagina 90.
13. alle citaten zijn uit de lezing van 1892.
14. zie onder andere Fraenkel, op. cit. noot 33 van hoofdstuk IV.
15. Bouwkundig Weekblad 1904, pagina 368-370, 'Een Plan tot Uitbreiding van Amsterdam'.
16. namelijk in: artikelenserie genoemd in noot 11.
17. alle citaten uit het artikel, op. cit. noot 15.
18. zie Fraenkel, op. cit. 14, pagina 208.
19. Berlage, H.P., 'Het uitbreidingsplan van 's-Gravenhage', Den Haag 1909, 48 pp. Toelichting.
20. ibid, pagina 5.
21. ibid, pagina 14.
22. ibid, pagina 16.
23. ibid, pagina 19.
24. ibid, pagina 23.
25. ibid, pagina 24.
26. ibid, pagina 24.
27. ibid, pagina 25.
28. ibid, pagina 42.
29. ibid, pagina 42/43.
30. Bouwkundig Weekblad 1910.
31. Bouwkundig Weekblad 1909, pagina 282.
32. Berlage, H.P., 'Amerikaansche Reisherinneringen', Rotterdam 1913.
33. ibid, respectievelijk pagina 7 en pagina 8.
34. ibid, pagina 9/10.
35. zie Fein, Albert, 'Frederick Law Olmsted and the American Environmental Tradition', New York 1972.
36. Wagner, Otto, 'Die Groszstadt – Eine Studie über Diese', Wenen 1911.
37. zie onder meer Benevolo, op. cit. noot 1, deel I, pagina 284-290.
38. Wagner, Die Groszstadt, op. cit. pagina 4.
39. ibid, pagina 3/4.
40. ibid, pagina 21/22.
41. Behrendt, Walter Curt, 'Die einheitliche Blockfront als Raumelement im Stadtbau, Ein Beitrag zur Stadtbaukunst der Gegenwart', Berlin 1911, 101 pp.
42. ibid, pagina 72.
43. ibid, Einleitung.
44. ibid, pagina 67.
45. ibid, pagina 82.
46. ibid, slot Einleitung.
47. ibid, pagina 101.
48. Rasmussen, Steen Eiler, 'Towns and Buildings' M.I.T. 1951, pagina 90.
49. 4 lezingen gehouden voor het Civ. en Bouwk. Studentengezelschap 'Praktische Studie' te Delft, getiteld: 'Het Aesthetisch gedeelte van Stedebouw' Bouwkundig Weekblad 1914, totaal ± 20 pp. verspreid door de jaargang (samenvatting).
50. De toelichting op plan Zuid is afgedrukt in Architectura, 1915, pagina 68-71 en 76-78.
51. Attkinson, William, op. cit. noot 23, hoofdstuk IV.
52. Zie Singelenberg, op. cit. over de analyse van dit grondthema in Berlage's werk.
53. Burke, op. cit. pagina 156/157.
54. Alle denkbeelden en kleine citaten van deze paragraaf uit de lezingen van 1914, noot 49.
55. ibid, pagina 139.
56. Lezingen gehouden voor de 'Université Nouvelle' te Brussel getiteld 'Kunst en Gemeenschap', samenvatting afgedrukt in Bouwkundig Weekblad 1913, pagina 189/190. citaat pagina 190.
57. Lezingen 1914, op. cit. pagina 199.
58. ibid, pagina 201.
59. 'De Beweging', algemeen maandschrift voor letteren, kunst, wetenschap en staatkunde. De lezingen van Berlage, getiteld 'Stedenbouw' in 10e jaargang (1914) nummer 1 (pagina 226-247) en 2 (pagina 1-17; pagina 142-155 en pagina 266-278).
60. ibid, pagina 11.
61. ibid, pagina 7
62. ibid, pagina 16
63. ibid, pagina 152.
64. Alle citaten uit de 'Memorie van Toelichting', op. cit.. noot 50.
65. 'Over Normalisatie in de uitvoering van den woningbouw, voordracht gehouden door Dr. H.P. Berlage', Rotterdam 1918, pagina 21 (na het prae-advies van Van der Waerden).
66. Zie 'De Gemeente en de Volkshuisvesting', A. Keppler en F.M. Wibaut, Amsterdam, 1924, pagina 22.
67. 'The Housing Policy in the Netherlands', door H. van der Kaa, publicatie voor de Volkenbond, Genève 1935, pagina 68-70.
68. ibid, pagina 33.
69. 'Normalisatie', op. cit. noot 65, pagina 31/32.

70. 'Arbeiderswoningen in Nederland'. Vijftig met rijkssteun, onder leiding van architecten uitgevoerde plannen met de financiële gegevens. Bijeengebracht door Dr. H.P. Berlage, Ing. A. Keppler, W. Kromhout en Jan Wils, Rotterdam 1921.
72. Het gehele artikel loopt van pagina XIV tot en met XIX, totaal 6 pp.;
73. Bijvoorbeeld na-oorlogse uitbreidingen van de grote steden, als Alexanderpoler en Ommoord van Rotterdam.
74. Zie over de Silhouettencommissie onder andere artikelen van M.E.H. Tjaden in het 'Bouwbedrijf' (tijdschrift), getiteld 'De Bouwbedrijvigheid in Amsterdam', zoals dat in jaargang 1926, pagina 10 en volgende.
75. ibid.
76. Zoals bijvoorbeeld De Klerk voor de gevels langs de Churchilllaan in Amsterdam-Zuid (1921–22, zie publikatie noot 79, pagina 41).
77. Zie 'De Gemeente en de volkshuisvesting', op. cit. (noot 66), pagina 90-93 'Vroeger sprak men van een geraamteplan, tegenwoordig geeft men er de voorkeur aan dit te noemen een bestemmingsplan. De laatste benaming is juist, zonder gedetailleerd een park of woon-industriewijk aan te geven kan de bestemming worden bekend gemaakt. Zodra de ontwikkeling van een gedetailleerd bebouwingsplan vervaardigd worden, waarvan de zekerheid bestaat, dat het in enkele jaren zal zijn volgebouwd. (. . .) Het bebouwingsplan moet in tegenstelling met het uitbreidingsplan wel gedetailleerd zijn . . .'
78. Bouwkundig Weekblad 1918, pagina 314.
79. In veel kleinere plaatsen komt men ook architectuur tegen, die zinspeelt op het werk van de Amsterdamse School. De publikatie 'Nederlandse Architectuur 1910–1930, Amsterdamse School', gaat in op de vormaspekten en sociale achtergronden van deze wonderlijke stijl-periode. Ook in Groningen, Utrecht en zelfs een 'stijve' plaats als Kampen wordt werk in de stijl van de Amsterdamse school aangetroffen.
80. J. Boterenbrood, 'Inleiding', tijdschrift Wendingen nummers 6/7, 1927, pagina 3.
81. A. Boeken in 'La nouvelle architecture dans les Pays-Bas', L'Architecture, XL, 1927, pagina 206.
82. Deze opmerking was van Amstels Bouwvereniging; geciteerd bij Fraenkel, op. cit. pagina 249.
83. Wethouder van O.W. van 1914–1921; zie over hem G.W.B. Borrie, 'F.M. Wibaut, Mens en Magistraat', Assen 1968. Een ander boeiend relaas over deze periode vindt men in Rigter Roegholt, 'Amsterdam aan het begin van de 20e eeuw', deel I, pagina 12 en volgende.
84. Zie noot 66.
85. Zie artikel van Grinberg in Wonen TA/BK, 1975 nummer 23. 'Hoe bereik je op grote schaal individuele architektuur?'
86. De uitbreidingen van het werk van Keppler in het algemeen komen uitvoerig ter sprake in het lange artikel 'Pleidooi voor een naïef realistische stedebouw' van Frank Smit in Wonen TA/BK nummer 1976, pagina 5-20.
87. Granpré Molière uitte deze visie in een beschrijving van Van der Pek's uitbreidingsplan voor Dordrecht van 1917, in Tijdschrift voor Volkshuisvesting en Stedebouw, 1923, pagina 181-183.
88. Zie onder meer: Grinberg, op. cit. noot 11, hoofdstuk II, pagina 60-61.
89. Een monografie over Molière moet nog geschreven worden; het hier gestelde is op basis van mondelinge informatie van John Habraken en van Niels L. Prak.
90. Uit een speciale uitgave van het Bouwkundig Weekblad 'Architectura, H.P. Berlage, ter nagedachtenis'. (1934) pagina 30/31.
91. Uit het tijdschrift Volkshuisvesting en Stedebouw, 1921, pagina 166, slot van de 2 artikelen getiteld: 'Een rondgang in het Eerste Rotterdamsche Tuindorp, pagina 124-129 en pagina 158-166.
92. ibid, pagina 161/162 en 163.
93. ibid, pagina 163/164.
94. te lezen in artikel, cit. noot 87, pagina 181.
95. ibid, pagina 182.
96. ibid.
97. Deze passages zijn alle uit het 1e artikel genoemd in noot 91.
98. Deze passages zijn uit een behandeling van het pré-advies in Volkshuisvesting en Stedebouw 1924, pagina 102 en 103.
99. Uit Berlage, 'Schoonheid in Samenleving', Rotterdam 1919.
100. Uit het artikel van noot 91, pagina 163.
101. De toelichting is in een apart boekje opgenomen, ontstaan onder auspiciën van Het Nederlands Instituut voor Volkshuisvesting en Stedebouw en de Vereeniging 'Nieuw Rotterdam' en uitgegeven te Haarlem, 1927, 28 pp., ondertekend door 'De Stadsarchitect W.G. Witteveen'.
102. ibid, pagina 5.
103. ibid, pagina 617.
104. ibid, pagina 8.

Die erratum

105. ibid, pagina 10.
106. eerder genoemd op pagina V, 45, en verder te behandelen in hoofdstuk VI.
107. de 'toelichting', noot 101, pagina 11/12.
108. ibid, pagina 15.
109. ibid, pagina 16.
110. ibid, pagina 18.
111. ibid, pagina 22.
112. ibid, pagina 26.
113. ibid, pagina 27.
114. Zie Tijdschrift voor Volkshuisvesting en Stedebouw, 7e jaargang, 1926 pagina 165-176, in casu pagina 167. Het eerste gedeelte van het artikel is van De Roode, Directeur Gemeentewerken, het tweede, de toelichting op het plan en het plan zelf, van W.G. Witteveen, toen nog 'Chef van de Hoofdafdeling III van Gemeentewerken, Stadsuitbreiding en Gebouwen.' (Augustus 1926).
115. ibid, pagina 167/168.
116. ibid, pagina 168.
117. ibid, pagina 175.
118. ibid, pagina 175.
119. ibid, pagina 173.
120. ibid, pagina 173.
121. ibid, pagina 174.
122. ibid, pagina 175.
123. Tijdschrift voor Volkshuisvesting en Stedebouw, 1927, pagina 106-115.
124. Tijdschrift voor Volkshuisvesting en Stedebouw, 1929, pagina 169-179.
125. Artikel noot 123, pagina 106-107.
126. ibid, pagina 111.
127. Artikel noot 124, pagina 169-174.
128. ibid, pagina 175.
129. ibid, pagina 177.
130. ibid, pagina 178/179.

Hoofdstuk VI

1. Tijdschrift voor Volkshuisvesting en Stedebouw 1923, pagina 258-261, citaten van pagina 259 en pagina 261.
2. Tijdschrift voor Volkshuisvesting en Stedebouw 1927, pagina 45-48.
3. idem, 1928, pagina 74-80.
4. ibid, pagina 78.
5. ibid, pagina 80.
6. ibid.
7. ibid.
8. Bouwkundig Weekblad 1911, pagina 98.
9. Volkshuisvesting en Stedebouw, 1922 pagina 145-150.
10. Volkshuisvesting en Stedebouw, 1923, pagina 251-258, getiteld 'Het Plan Berlage voor Amsterdam Zuid en zijn noodzakelijke herziening'.
11. namelijk pagina 14-16 en pagina 27-29.
12. Zie Bouwkundig Weekblad 1904 pagina 140.
13. artikel van noot 11, pagina 29.
14. namelijk in het Weekblad 'De Ingenieur', november 1913 nummer 48, artikel getiteld 'Stedenbouw, een arbeidersveld van den ingenieur bedreigd'.
15. artikel van noot 11, pagina 15.
16. Bouwkundig Weekblad 1913, pagina 146-151; pagina 252; pagina 387.
17. Bouwkundig Weekblad, 1913, pagina 60.
18. Een aardige documentatie vindt men in een artikel van Mels J. Meyers, in Bouwkundig Weekblad 1917, pagina 1-13.
    Ook 'Blokbouw' wordt daarin behandeld, namelijk pagina 14-17.
19. ibid, pagina 25-29.
20. ibid, pagina 28.
21. ibid, pagian 29.
22. ibid, pagina 164-166; het gaat hier om een artikelenserie getiteld 'Volkshuisvesting'.
23. ibid, pagina 166.
24. ibid, pagina 158.
25. Bouwkundig Weekblad 1910, pagina 111-115. Citaten van pagina 113 en pagina 115.
26. onder andere in Bouwkundig Weekblad 1911, pagina 389 en volgende en pagina 581 en volgende.
27. Utrecht, 1915.
28. 'Beschouwingen over den Woningsnood' (Hoofdstuk IV), Rotterdam.
29. Volkshuisvesting en Stedebouw, 1924 pagina 163-169.
30. Bouwkundig Weekblad, 1916, pagina 195-197.
31. ibid, pagina 195/196.
32. Bouwkundig Weekblad 1916, 2 artikelen respectievelijk pagina 154-156 en pagina 159-161, 'Over plannen van stadsaanleg en uitbreiding'.
33. Het citaat luidt: 'De 'Nieuwe Zakelijkheid' herinnert ons aan . . . business. Ieder gevoelselement is verdwenen; vandaar de internationale waardering, want de technische geest openbaart zichzelf overal op dezelfde manier'.
34. geciteerd in een toelichting van A.H. Op ten Noort, Tijdschrift voor Volkshuisvesting en Stedebouw, 1924, pagina 169.
35. Het plan is gepubliceerd in 'Het Bouwbedrijf'; een toelichtend artikel staat in Volkshuisvesting en Stedebouw 1927, pagina 129-133.
36. ibid, pagina 129.
37. Het Bouwbedrijf 1925, pagina 156, artikel van P.H. Endt.
38. Volkshuisvesting en Stedebouw, 1923, pagina 187-188.

STELLINGEN BIJ PROEFSCHRIFT VAN EGBERT JAN HOOGENBERK

1. Bestuderen van het verleden zal ons geen recepten verschaffen voor de toekomst; het kan ons wel voorzichtiger maken in het op grote schaal toepassen van nauwelijks beproefde 'uitvindingen'. Dit geldt behalve voor bijvoorbeeld medicamenten (softenon) zeker ook voor stedebouwkundige ideeën (hoogbouw voor gezinnen).

2. 'De maatschappij' is als een voortdenderende locomotief. Wie stuurt? Geen mens; geen individu is verantwoordelijk. Dat de auto stad en landschap is gaan verpesten, is niet de schuld van zijn uitvinder Daimler-Benz.
   Dat de hoogbouw niet erg leefbare wijken heeft opgeleverd, is niet de schuld van Le Corbusier.
   Dat onze steden gezwollen, lelijke lichamen geworden zijn, is niet de schuld van onze stedebouwers.
   Een individu kan alleen voor zichzelf kiezen.
   Mooie, goede steden bouwen kan pas met collectieve enigheid, en dat gaat dieper dan vormgeven.

3. Met zo een 100.000 soorten bouwmaterialen ter beschikking, maar geen geldende bouw 'stijl', is het vinden van gemeenschappelijke harmonie in het bouwen vrijwel onbegonnen werk.
   Laten we toch maar beginnen te zoeken.

4. Door de ruilverkaveling en schaalvergroting is het Nederlandse landschap er niet fraaier op geworden, en de buiten-geuren met bio-industriële bemesting niet lekkerder: voor de fietser en wandelaar, ook nog geplaagd door uitlaatgassen en asfaltzeeën, is Nederland eigenlijk al voorbij.
   Als wij ons gaan interesseren voor kleinschalige tuinbouw, en velen daaraan aktief deelnemen, zal misschien een nieuw, fijn land ontstaan.

5. Ter bevordering van de leefbaarheid van de stad zou het verstandig zijn indien de overheid soepeler was met het verlenen van vergunningen voor kleine winkels, werkplaatsen e.d. (micro's) en terughoudender waar het gaat om winkelgiganten als Miro's, Macro's en Maxi's.

6. Wil de stad uiteindelijk overleven als aangename woonplaats, en het land als schoon en heerlijk landschap, dan moeten we naar een samenleving toe, waarin het gemotoriseerd verkeer afgeschaft kan worden, behalve misschien de trein.

7. Woningbouwverenigingen zouden wat meer kleur moeten toepassen in het schilderen van kozijnen en ander houtwerk van hun woningbezit in plaats van het eeuwige wit.

8. Met het door W.C. Behrendt in 1911 geformuleerde en in de Nederlandse stadsuitbreidingen daarna uitgewerkte idee, om niet meer het individuele woonhuis als 'bouwsteen' van de stad te hanteren, maar gehele blokken, met rytmische accenten, is een goed instrument aangereikt om grote wijken visueel te struktureren.

9. De schoonheidscommissie mag dan een veel bekritiseerd instituut zijn, zij heeft toch essentieel bijgedragen aan de tot standkoming van grote, esthetisch samenhangende wijken in de periode 1910–1940 dank zij inspiratie, vakmanschap, goede organisatie en aktief beleid.

10. In een tijd van laag-conjunctuur is het onverantwoord met overheidsgeld kostbare, in bouwtechnische zin onnodige prestige-projecten te entameren zoals de verbouwing van Paleis Het Loo of van de St. Servaas te Maastricht, terwijl er nog duizenden woonhuizen wachten op hoogstnoodzakelijke revalidatie, waarop subsidie rechtmatig is.

11. Gek idee: met het geld dat in de waanzinnige 'Concorde' is gestoken (ongeveer 7 miljard gulden) had men 70 jaar de Nederlandse Monumentenzorg kunnen financieren.
    Relatieve waarde van cultuur-bezit.

12. De methode van 'goedkoper restaureren' van oude gebouwen – revalideren genaamd – is vooral toepasbaar op bouwwerken met een redelijk gezond casco en is dan in wezen een vorm van 'onderhoud inhalen' en weer fris maken van de vervallen gezondheid en charme.

13. De lelijkheid van de gekozen drie ontwerpen voor de uitbreiding van de Tweede kamer gebouwen is symptomatisch voor de mentaliteit van de volksvertegenwoordiging die er vergadert en tevens een bewijs dat deze niet aansluit bij de stemming van het volk, die veel meer uitgaat naar gewone, gezellige, charmante gebouwen.

14. De grote, slappe appels van supermarkten smaken als waterige cellulose-ballen; de kleine, stevige van zogenaamde Biologische winkels nog naar echte appeltjes.
Dat het in deze winkels niet storm loopt, bewijst wel hoezeer wij gewend zijn geraakt aan het inferieure, en dat accepteren. Dit geldt voor meer zaken dan appels.

15. Het voor de stedebouwers en architekten prikkelende, ja alarmerende werk van de tekenaar Stefan Verwey verdient een architektuurprijs.

16. Architektuur en muziek hebben een verwantschap in opbouw: begrippen als maat, rytme, harmonie, contrapunt, dominant, hoofdthema, doorwerking-detaillering, orkestratie-materiaalgebruik zijn voor beide hanteerbaar.
Het bijzondere is, dat architektuur in ruimte, muziek in tijd plaatsgrijpt, en dat zij elkaar daardoor soms prachtig aanvullen.

17. Het intuïtieve gevoel dat 'goed' eigenlijk meer is dan 'beter' wordt begrijpelijk als men 'goed, beter, best' vervangt door: 'slecht, beter, goed'.

18. Niet in het produkt, maar in het idee erachter ligt de uiteindelijke waarde van wat mensen maken.

THE DUTCH TOWN IDEA

Townplanning in The Netherlands 1900–1930 with its historical and international context

by Egbert Jan Hoogenberk

ENGLISH SUMMARY

This book is about Dutch urban design at the beginning of our century, at the time of the first large planned city extensions, about that almost total urban design, in which the work of many individuals merged into a large unified whole which forms the image of the early 20th century town extensions in the Netherlands.
In our time in which it is hard to find consonance in town-planning matters between hollow 'international solutions', confused traditions and scattered individual expressions, even in a small country like Holland, it might be helpful to know more about the town-planning that made possible to have many anonymous architects, builders, townplanningboards and the like shaping together a built environment of strong unity and in the same time variety, of grand lines and ofpicturesqueintimacy – alltogether a surprising ensemble.
Indeed, many of the professional designers know some of the famous Dutch housing projects: Oud's Kiefhoek, Brinkman's Spangen, De Klerk's Eigen Haard complex.
But those are special examples, or even exceptions, mere fruits in a big pudding, that whole of pleasantly brought together brown brick-'housematerial'.
The proof of this pudding too is in the eating–in the walking and living in these neighbourhoods.

It is the purport of this book to show some of it in text and illustrations, and to find *how* and *why* it was made so.

The story of the book can be summarized as follows:
After a period of sound urban design which lasted from the late Middle Ages until the end of the 17th century, Holland experienced a stagnation in the development of its cities, which would only be broken through during the industrial revolution, about the seventies of the last century.
Until that time the existing towns were merely filled in within the walls, literally 'made full'; now however the boom of urban population made extension finally unavoidable.
One did make extensions: the large cities with tenthousands of houses, hundreds of streets, mostly built by contractors, exclusively aiming at profit (speculation – or revolutionbuilders).
Extensionplans on behalf of the municipalities were missing however, or not powerful enough to regulate the building activity, with all the results.
The narrow parcellings, mainly based upon landexploitation, of the typical 19th century town extension, as they can also be found in Holland, are sufficiently known (Chapter I: 'Dutch Town-Planning: Heydays and Decay').

Realizing the dreary, unhygienic, indeed unhuman qualities of these neighbourhoods, a number of Statesmen have, around the turn of the century, conceived the so called Housing Act.
This act was established in 1902; it enabled the government to submit new extensions to preconceived quality standards. (Chapter II: 'Social Awakening'.)

At the same time, a number of architects got actually interested in urban design; their leader is beyond doubt H.P. Berlage.
This interest was part of a more general awareness of the lost Dutch beauty in landscape and towns and a desire to get Holland economically, socially and aesthetically restored.
The new neighbourhoods should become more spacious, provided with gardens and greens, parks and squares; the dwellings should be more solidly built – the whole more beautiful, human and of a

Dutch character.
How, from a viewpoint of urban design, was not quite clear yet: the practice of townplanning had been abandoned since long. (Chapter III: 'Aesthetic Awakening').

In foreign countries one had to deal with comparable design problems, mostly a few years earlier; also more publications and studies on the topic were made there.
Small wonder that books of Baumeister, Sitte, Howard, Unwin, to name a few, and not the least the remarkable German magazine 'Der Städtebau' were carefully studied in the Netherlands.

For instance, the Garden City idea, interpreted in a particular way, found many followers. When one realizes to what extent the original Dutch towns had similarities with the Garden City idea, this is not surprising. However, Berlage and followers also stressed the value of more dense city building; Berlage himself often referred to Haussmann's Paris, classic and baroque towns and also American cities like Boston and Chicago which he visited in 1911.
To better understand the sources and inspirations for the physical quality of the concerning town-extensions, a study is made of the town-planning devlopment in the Western world since 1870, the various approaches of it being subdivided in four categories: civil-engineering view, aesthetic view, social view and harmonious view. (Chapter IV: 'Development of Town-Planning in the Western World since 1870').

After an extensive treatment of Berlage's growing-process from a romantic street-platter to a mature architectonic town-planner, in which process he has ultimately found a fairly consistent approach to obtain a logic, architectonic form for large scale extensions, the system of realization of such neighbourhoods is discussed. It appears that the Commitees of Beauty with their control of the future building forms, founded on the strong municipal and governmental exertion by means of the Housing Act, play a crucial role.
The economic crisis, as a result of World War I, causing an enormous housing shortage, paradoxically reinforced the development of the grand scale, monumental vein in town-planning, housing projects now being heavily subsidized by the government.
In this tumultuous time, the philosophical- ethical considerations about the underlying goals of town-planning of Granpré Molière, the founder of the so called 'Delft School', and designer of the famous Vreewijk schemes, are of relieving quality.
A rather mannerist but awfully clearly written summary of the 'new approach' in town-planning of about 1920, by architect Kromhout, is partly quoted (Chapter V, 'Towards an ethic-aesthetic synthesis').

Towards the end of the concerning period the problems with which the architects were confronted became more and more complicated; motorized traffic, its increasing density, orientation of buildings, highrise, urban sprawl, regional planning. The various viewpoints about these matters are discussed, and it appears that the leading town designers continue in applying traditional aesthetics and the street as basic structuring element for symplifying the complexity and attaining a satisfactory, pleasant form.
The leading architect-townplanner of the period 1920–1930, after Berlage, Witteveen, demonstrates eloquently the strong and harmonious qualities of this approach in various plans for Rotterdam and Amsterdam.
Until the principles of functionalism and C.I.A.M. would take over command, the aesthetic synthesis in designing town-extensions, as started by Berlage, was maintained throughout the country, notwithstanding the growing complexity.
Many beautiful and sharp sentences of Hudig, the intellectual pivot of the Dutch townplanners world, expressing the qualities of this design, are quoted. (Chapter VI 'Growing complexity and the stubborn belief in the beautiful order').
An illustration-chapter, showing many examples of the friendly neighbourhoods, and containing global surveys of what is realized in the period 1900–1930, including a brief analysis of the design principles ('ingredients') which could be drawn from the ideas and work, concludes the book (Chapter VII).

39. Het Bouwbedrijf, 1925, pagina 381-384, 'De prijsvraag 'Unter den Linden' – architect C. van Eesteren behaalt den eersten prijs'.
40. ibid, pagina 381.
41. Zie noot 33.
42. Artikelen van W. van Tijen in Bouwkundig Weekblad en Tijdschrift voor Volkshuisvesting, onder andere 1927, pagina 181-187, 'woonbuurten van twee woonlagen voor onze groote steden' en 1928, pagina 50-52, 'De gemeentelijke grondpolitiek te Amsterdam en de belangen der volkshuisvesting'.
43. Artikel van J.G. Wattjes in 'Het Bouwbedrijf', 1930, pagina 67-71.
44. ibid, pagina 68.
45. ibid, pagina 70.
46. ibid, pagina 71.
47. 'De Woningwet 1902–1929', Instituut voor Volkshuisvesting en Stedebouw, 1930, pagina 250-251.
48. Zie onder meer over Hudig: 'Vijftig jaar woningwet 1902–1952', diverse auteurs, pagina 19. (Hoofdstuk I, B: De Personen, van P. Bakker Schut).
49. Zoals: De Aannemer, Bouwkundig Weekblad; De Bouwwereld; Katholiek Sociaal Weekblad; Ons Eigendom; De Gemeente; Klei; Het Bouwbedrijf; The Bulletin of the International Federation for Town Planning and Garden Cities; Die Baugilde; Der Neubau; Soziale Bauwirtschaft; Stadtbaukunst alter und neuer Zeit; Garden Cities and Town Planning; Journal of The Town Planning Institute; The American City; The Journal of the American Institute of Architects; Parks and Recreation.
50. namelijk 1924 pagina 99-162; pagina 183-188; pagina 221-228 (verslag Scheffer) en pagina 246-253 (idem).
51. 1924, pagina 142.
52. 1924. pagina 162.
53. ibid.
54. namelijk pagina V, 45 en volgende.
55. Tijdschrift voor Volkshuisvesting en Stedebouw, 1924, pagina 104.
56. Later zou Keppler zelf een alternatief plan opstellen, dat verder niet gebruikt is, zie hierover Ottens, op. cit. pagina 113 over 'Schemaplan Groot-Amsterdam'.
57. 'Groot Amsterdam', brochure 7 maart 1926, beschouwing van D. Hudig, pagina 7.
58. ibid, evenals overige citaten.
59. ibid, pagina 5.
60. ibid, pagina 3.
61. ibid, pagina 4.
62. ibid, pagina 5.
63. Brochure van het Instituut voor Volkshuisvesting en Stedebouw, januari 1926, pagina 2.
64. alle citaten ibid.
65. ibid, pagina 10-11.
66. ibid, pagina 6-8.
67. ibid, pagina 12.
68. ibid, pagina 3.
69. Zie noot 47, pagina 251.

