

702692

Studieboeken

STEDELIJKE TRANSFORMATIES

Bibliotheek TU Delft



C 3146061

Colofon

Uitgave

Delftse Universitaire Pers
Mekelweg 4 / 2628 CD Delft
Telefoon (015) 278 3254
Fax (015) 278 1661
E-mail dup@tudelft.nl

Redactie

Edward Hulsbergen / Han Meyer / Martin Paasman

Contactadres

Bureau Stedebouwkunde / Faculteit Bouwkunde
Berlageweg 1/ 2628 CR Delft
Telefoon (015) 2784430

Vormgeving

Henk Berkman / Publikatieburo Bouwkunde

Cip-gegevens

Koninklijke Bibliotheek / Den Haag

Copyright © 1998

Faculteit Bouwkunde

Niets uit deze uitgave mag vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, fotokopie of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever

ISBN

90-407-1715-X

STEDELIJKE TRANSFORMATIES

Actuele opgaven in de stad en de rol van de
stedebouwkundige discipline



Henco Bekkering
Paul Drewe
Jan Heling
Willem Hermans
Frank van der Hoeven
Edward Hulsbergen
Han Meyer
Anna Vos
John Westrik

Samenvattende bevindingen
van stedebouwkundig
onderzoek 1992-1997



Inhoud

- 7 Ter ingeleide
Edward Hulsbergen en Han Meyer
- 11 Een zoektocht naar de grondslagen van de stedenbouwkunde
Jan Heeling
- 37 Een veranderde maatschappelijke context, nieuwe stedenbouwkundige opgaven
Paul Drewe en Edward Hulsbergen
- 55 Structuurplanning anno 1997:
opnieuw leren van Van Eesteren (1897-1988)
Anna Vos
- 73 Stedenbouw onder nieuwe voorwaarden stedelijke transformaties in
Amsterdam, Rotterdam en Den Haag
Willem Hermens, Han Meyer en John Westrik
- 95 De vernieuwing van de binnensteden
Paul Drewe
- 107 De vernieuwing van de naoorlogse woonwijken:
renoveren of transformeren
Edward Hulsbergen en John Westrik
- 131 De verstedelijking van de infrastructuur als stedenbouwkundige
ontwerpopgave
Han Meyer
- 153 IndRINGende voorbeelden
Frank van der Hoeven
- 179 Betekenis en traditie
Henco Bekkering
- 187 Auteurs



Ter ingeleide

Het onderzoekprogramma 1992-1997 van de (inmiddels voormalige) vakgroep Stedebouwkunde, Faculteit der Bouwkunde, Technische Universiteit Delft heeft twee onderzoekvelden omvat: Metropoolvorming en Stedelijke transformaties.

Dit boek geeft een overzicht van de conclusies van de deelprojecten van het onderzoek naar de stedelijke transformaties.

Drie kernvragen vormen de rode draad van de bundel:

- Wat zijn de grondslagen van de discipline en wat is het domein van de stedebouwkunde?
- Welke maatschappelijke processen noodzaken tot het veranderen van de stedebouwkundige opgave en van de stedebouwkundige werkwijze?
- Aan welke opgaven wordt momenteel in de praktijk gewerkt? Welke doelen worden gesteld? Welke middelen worden gehanteerd, en hoe effectief zijn die?

Vooralsnog leiden deze drie vragen niet tot één samenhangend verhaal. De bijdragen zijn verschillend en komen elk voor de verantwoording van de betreffende auteurs. Dit wil niet zeggen dat er geen verband is. Het boek is het resultaat van een gezamenlijke speurtocht van medewerkers van de leerstoelen Stedebouwkundig Ontwerpen (Stadsontwerp, en Theorie en Methode) en de leerstoel Ruimtelijke Planning. Deze twee stedebouwkundige 'deeldisciplines' zijn beide, in onderling debat, bezig met de herformulering van de inhoud van het vakgebied. Deze bundel is hiervan een resultaat. In het boek 'Stadsontwerp in de jaren negentig' werden de maatschappelijke veranderingen vooral beschrijvend aangegeven en werden voorzichtige conclusies getrokken ten aanzien van de stedebouwkundige opgaven.¹ In dit boek 'Stedelijke transformaties' komen de veranderingen en de consequenties voor de rol van de discipline nadrukkelijker aan de orde.

1. Meyer, Han, 1992, *Stadsontwerp in de jaren negentig*, Publikatieburo, Faculteit Bouwkunde, TU Delft.

De ontwikkeling van de technologie, de met de veranderende bevolking samenhangende veranderende behoeften en wensen, de veranderende economische verhoudingen, het toenemende belang van ecologische vraagstukken, alsook de veranderende waardering voor de ruimte in de Nederlandse delta en de veranderende opvattingen binnen de vakwereld over het werkveld van het vak, herdefiniëren de stedenbouwkundige opgave en daarmee het werk van stedenbouwkundigen.

In het turbulente werkveld van het onderhouden en vernieuwen van de verstedelijkte gebieden zijn allerlei grenzen in beweging. Binnen de bouwkunde is het traditionele onderscheid tussen architectuur, stedenbouwkunde, volkshuisvesting en bouwmanagement aan het veranderen in een scala van overlappende beroepsuitoefeningen en onderzoekprojecten. Maar ook de grenzen tussen de bouwkunde en de sociaal-wetenschappelijke disciplines, zoals sociale-geografie, sociologie, economie en bestuurskunde, zijn minder duidelijk geworden. Vervagende grensvlakken kunnen bronnen zijn van vernieuwende probleemstellingen en aanpakken, onder de voorwaarde dat de disciplines hun eigenheid (opnieuw) afbakenen.

'Stedelijke transformaties' heeft als vertrekpunt het debat over de grondslagen van de discipline en de betekenis van actuele maatschappelijke processen. Deze twee thema's zijn elk afzonderlijk het onderwerp van de bijdragen van respectievelijk Jan Heeling en Paul Drewe & Edward Hulsbergen. In de daarop volgende bijdragen wordt voor de actuele stedenbouwkundige opgaven aan de orde gesteld hoe de relatie tussen maatschappelijke processen en stedenbouwkundig werk aan het veranderen is. Anna Vos gaat in op het vraagstuk van de ruimtelijke structuur van de stad en het stadsgebied als geheel. Willem Hermans, Han Meyer en John Westrik stellen de transformaties van voormalige industrie- en havengebieden aan de orde. De revitalisering van de binnensteden en de koppeling met ideeën over de netwerkstad wordt bediscussieerd door Paul Drewe. John Westrik en Edward Hulsbergen behandelen de problematiek van het herontwerpen van de vroeg-naoorlogse wijken. Han Meyer spitst de discussie toe op de infrastructuur, terwijl Frank van der Hoeven de aandacht vestigt op het intensiveren van het grondgebruik van de stedelijke ringwegzones. Tenslotte zet Henco Bekkering een eerste stap tot het verwerken van de verschillende bijdragen.

Het zal de lezer opvallen, dat de discipline geschreven wordt als 'stedebouwkunde'. De auteurs leveren hiermee kritiek op de officiële, gemoderniseerde spellingwijziging waarin het vakgebied wordt aangeduid met 'stedenbouwkunde'. Het verschil in betekenis tussen de beide schrijfwijzen 'stede' (plaats, plek, oord) en 'steden' (het meervoud van stad) is te groot om akkoord te gaan met de aangevoerde overwegingen van vereenvoudigde spelling. Bovendien verander je niet om die redenen een betekenisvolle naam.

Tot slot

Het boek is bedoeld als een samenvattende verantwoording van het wetenschappelijk onderzoekproject Stedelijke transformaties. Tegelijkertijd verwachten wij, dat deze bundeling van de verschillende onderzoeken zal bijdragen aan het debat over de taken en mogelijkheden van de stedebouwkundige discipline in de context van de huidige en toekomstige maatschappelijke ontwikkelingen. Voor de studenten bieden de bijdragen een recente stand van zaken, kritiek op wat er gaande is en leerstof die kan worden benut in het stedebouwkunde onderwijs.

Delft, maart 1998

Edward Hulsbergen en Han Meyer



1.0 Houston.

Een zoektocht naar de grondslagen van de stedenbouwkunde

Jan Heeling

Inleiding

Het woord stedenbouwkunde, sedert de laatste spellingsvoorschriften stedenbouwkunde, heeft iets vanzelfsprekends. Het woord wordt door velen regelmatig gebruikt en iedereen wekt de indruk de betekenis van het woord volledig te begrijpen.

Als ik dan echter een niet-ingewijde uitleg moet geven wat stedenbouwkunde is, valt dat behoorlijk tegen en is dat meestal zonder resultaat. Het lijkt wel of stedenbouwkunde onzichtbaar is. Als ik uiteenzet dat een stedenbouwkundig plan een ontwerpvoorstel is om het bestaande grondgebied op een andere wijze in te richten, volgt meestal de vraag of ik de gebouwen ontwerp. Nee zeg ik dan, ik ontwerp niet de gebouwen maar de stadsplattegrond.

En hoewel vrijwel iedereen de plattegrond van Amsterdam of Rotterdam feilloos kan herkennen, gaat het gesprek al gauw verder over de vele mooie steden die men tijdens de vakantie reizen bezocht heeft. En stilzwijgend accepteer ik dan, dat de historische stadscentra de mensen in verrukking brengen en niet de vele stadsuitbreidingen van na de oorlog. In die stadsuitbreidingen wordt gewoon gewoond. Men heeft een aantrekkelijk huis dat zijn waarde behoudt. Er is een grote woonkamer met een open haard en er is een prachtige keuken. De school voor de kinderen en Albert Heijn zijn dichtbij. De auto kan gemakkelijk geparkeerd worden en binnen een uur is men op zijn werk.

Nu komt het wel vaker voor dat een vakgebied en de rol van een discipline niet zo gemakkelijk aan een buitenstaander uitgelegd kunnen worden. Echter ook bij binnenstaanders is er vaak onwetendheid over de rol en de afbakening van het vakgebied stedenbouw. Bovendien is de stad ook een ingewikkelde en complexe ruimtelijke constructie waar vele ontwerpende disciplines hun steentje aan bijdragen. Ik wil in het navolgende een zoektocht doen naar de rol en de afbakening van het vakgebied stedenbouwkunde. Ik zal daarbij voortbouwen op een aantal teksten die reeds eerder geschreven zijn.

1. Het verschil tussen stedenbouwkunde en bouwkunde (architectuur)

Om binnen de faculteit Bouwkunde mijn leerstoel Stedenbouwkundig Ontwerpen een plaats te geven heb ik in mijn inleidende¹ het verschil tussen stedenbouwkunde en bouwkunde² aangescherpt. Het is nogal gebruikelijk om juist de overeenkomsten tussen de vakgebieden te benadrukken. De overeenkomst zou dan met name gelegen zijn in het ontwerpen van 'ruimte'. Deze overeenkomst is niet onjuist, maar verdoezelt te snel de belangrijke verschillen.

Daarbij komt dat architecten en stedenbouwkundigen beiden een bijdrage leveren aan de verschijningsvorm van de stad, en het is niet uitzonderlijk dat in de beroepspraktijk beide rollen gelijktijdig worden uitgeoefend.

Wat zijn de verschillen?

In onze huidige Nederlandse samenleving brengt de stedenbouwkunde het publieke belang tot uitdrukking en de bouwkunde het private belang.

De stedenbouwkunde ordent en organiseert de stad en geeft vorm aan het publieke domein.

De bouwkunde ordent en geeft vorm aan het private domein, het erf en het gebouw.

Dit verschil tussen stedenbouwkunde en bouwkunde komt tot uitdrukking in het verschil van opdrachtgever. Voor de stedenbouwkunde is dat de overheid, het gemeentebestuur. Voor de bouwkunde is dat een persoon of een instituut.

Het verschil komt eveneens tot uitdrukking in het document dat de verschillende disciplines maken.

De bouwkunde heeft als einddocument de bestektekening en het bestek. Dit document is een contract tussen twee private partijen, de toekomstige eigenaar en de aannemer.

De stedenbouwkunde heeft als einddocument het bestemmingsplan en de bijbehorende voorschriften. Dit document is een contract met kracht van wet, tussen de overheid als publieke partij, en de burgers.

En dit bestemmingsplan is, vanwege het publieke belang, voor een aantal zaken bovengeschikt aan het bouwkundig document.

Omdat de contractpartijen in de stedenbouwkunde en de bouwkunde zo anders van aard zijn, is ook de procedure waarlangs het contract zijn beslag krijgt verschillend.

Voor het stedenbouwkundige plan wordt eerst aan belanghebbenden inspraak geboden. Na het overwegen van deze inspraak-resultaten

1. Heeling, J., november 1991, *Stuurman op de wilde vaart*, inleidende, Uitg. Publicatieburo Bouwkunde, p. 8-10.

2. Hier wordt het neutrale woord bouwkunde gebruikt omdat de opgewonden betekenissen van het woord architectuur een nuchtere analyse verhinderen.

stelt de Gemeenteraad het plan vast. Vervolgens moet het stede-
bouwkundige plan ter inzage gelegd worden, zodat de burgers van
Nederland hun rechtmatige bezwaren kunnen indienen. Daarna
neemt de Gemeenteraad opnieuw een beslissing, gehoord hebbende
de bezwaren.

Deze beslissing moet vervolgens goedgekeurd worden door Gedeputeerde Staten. Opnieuw kunnen bezwaren, die door de Gemeenteraad niet gehonoreerd zijn, ingediend worden. Vervolgens neemt Gedeputeerde Staten een besluit.

Ook dan nog kunnen belanghebbenden een beroep doen op de Raad van State om hun belang in laatste instantie recht te doen.

Hoe anders is de totstandkoming van het contract van het bouwkundig plan. Als de toekomstige eigenaar akkoord is met het bouwkundige plan, wordt een akkoord met de aannemer aangegaan. Wel moet dit bouwkundig plan, in het kader van het publieke belang, getoetst worden aan de bouwverordening (bijvoorbeeld voor brandveiligheid) en aan het bestemmingsplan (bijvoorbeeld of de functie van het gebouw wel klopt met de bestemming, of het gebouw wel achter de rooilijn staat en of het gebouw de maximale hoogte niet overschrijdt). Daarnaast vraagt het stadsbestuur een niet-bindend welstandsadvies: past het gebouw met zijn verschijningsvorm wel in zijn omgeving?

Met dit verschil tussen stedenbouwkunde en bouwkunde wil ik met name het verschil tussen taken en verantwoordelijkheden van de beide disciplines tot uitdrukking brengen. Bij het bouwen aan de stad is de stedenbouwkundige discipline verantwoordelijk voor het publieke en de bouwkundige discipline verantwoordelijk voor het private in onze samenleving.

De huidige voorkomende praktijk, waarbij een projectontwikkelaar als private partij het stedenbouwkundig plan voor zijn rekening neemt en de overheid de architectuur/architectenselectie voor haar rekening neemt is dan ook een merkwaardige paradox.

2. Het publieke en het private als basis voor de grondslagen van de stedenbouwkunde

De beschrijving in mijn inleiding van de verschillen tussen stedenbouwkunde en bouwkunde is gebaseerd op het onderscheid in een publieke ruimte en een private ruimte. Jan Glastra van Loon zegt in zijn essay 'De ruimte waarin wij leven' dat deze scheiding van publieke en private ruimte een fundamenteel kenmerk is van de rechtsstaat. En hij beschrijft de verhouding tussen deze twee ruimten als volgt:

"Onder de publieke ruimte verstaan wij het gebied waarop wij, binnen door het recht getrokken grenzen, vrij en op voet van gelijkheid met elkaar kunnen omgaan. Zo hebben prins en minister in het gebruik van de openbare weg geen andere rechten en plichten dan iedere andere verkeersdeelnemer. En wat geldt voor het verkeer in de letterlijke zin van het woord, geldt op overeenkomstige manier, in figuurlijke zin voor het maatschappelijke verkeer. De publieke ruimte wordt gekenmerkt door haar openheid. Ieder die deel uitmaakt van onze maatschappij kan er in en uit lopen en in principe naar eigen verkiezing deelnemen aan wat er zich daar afspeelt.

De publieke ruimte is bovendien niet alleen toegankelijk voor zeer velen (voor iedereen behalve degenen die ervan zijn uitgesloten, bijvoorbeeld doordat zij een vrijheidsstraf moeten ondergaan), de publieke ruimte is ook van al die mensen gezamenlijk: zij zijn samen de baas. Niet de een of de ander, maar de wet regeert over hen. Voor de private ruimte ligt dit anders, omgekeerd zelfs. Daar hebben alleen zij die er thuis horen iets te zeggen en er is niets dat zich principieel verzet tegen hiërarchische verhoudingen, zoals die tussen de heer des huizes en de overige huisgenoten of tussen senior en junior."³

Twee zaken zijn volgens Glastra van Loon hierbij van belang. Allereerst is het verschil tussen publieke en private ruimte niet een natuurlijk gegeven maar een produkt van onze cultuur. En in de tweede plaats staan deze twee gescheiden domeinen in wederkerige afhankelijkheid tot elkaar. Die wederkerige afhankelijkheid wordt door het onterechte woordgebruik overheid en burger/onderdaan tekort gedaan. Het zijn woorden die stammen uit een voorgaande cultuur waar de publieke en private ruimten nog niet van elkaar gescheiden waren.

Zoals ik in de inleiding reeds stelde is een stedenbouwkundig plan een ontwerp-voorstel om het bestaande grondgebied op een andere wijze in te richten. De stedenbouwkundige maakt een ontwerp van de toekomstige stadsplattegrond. Daarmee worden letterlijk nieuwe publieke en private ruimten afgebakend en worden de grenzen, de erfscheidingen, bepaald. Het netwerk van straten vormt de publieke ruimte, het publiek domein. De afgebakende gronden binnen dit netwerk van straten, de eilanden, vormen de private ruimte, het private domein. Deze eilanden zijn meestal een verzameling private erven. Als dit publieke netwerk van straten er niet zou zijn, zouden de private erven niet bereikbaar zijn. Deze territoriale verdeling is een voorwaarde om te kunnen samenleven.

De basis van de grondslagen van de stedenbouwkunde is naar mijn mening dan ook gelegen in het onderscheid tussen publieke ruimte

3. de Vries, C., en Schuyt, K., red., 1995, *De open samenleving en haar vrienden: in discussie met Jan Glastra van Loon*, pp. 9-10, Uitg. Boom, Amsterdam.

en private ruimte. Omdat het document van de stedenbouwkunde een plankaart is, zijn de legenda-eenheden publieke ruimte en private ruimte de basis van het stedenbouwkundig ontwerp. Dit heeft een letterlijke afspiegeling in de kadastrale kaart en bijbehorende legger.

Er zijn een drietal woordparen die steeds door elkaar heen gebruikt worden en tot veel verwarring leiden: *publieke en private* ruimten, *openbare en privé* ruimten en *collectieve en individuele* ruimten. Deze woordparen zijn niet onderling uitwisselbaar hoewel dit maar al te vaak gebeurt.

De afgrenzing van publieke en private ruimten vindt plaats binnen 'door het recht getrokken grenzen' (Glastra van Loon). Naar hun aard zijn publieke ruimten openbaar.

Maar een private ruimte kan ook een geheel of gedeeltelijk openbare ruimte bevatten. Denk bijvoorbeeld aan een café. De gelagkamer is openbaar, een voor allen toegankelijke ruimte. Op de deur naar de aangrenzende huiskamer staat het woordje *privé*. De gelagkamer is slechts een deel van de dag openbaar en kan zelfs op zondag gesloten zijn. Om te kunnen functioneren zijn onderdelen van de private ruimten tijdelijk openbaar, denk bijvoorbeeld ook aan de vertrekhal en perrons van een spoorwegstation. Dit in tegenstelling tot de publieke ruimte, de straat. Die is ten allen tijde openbaar, vierentwintig uur per dag en driehonderdvijfenzestig dagen per jaar. De woonkamer van een woonhuis, naar zijn aard een onderdeel van een private ruimte, is de collectieve ruimte van een gezin dat zichzelf als een collectief beschouwt. De eigen slaapkamer is de individuele ruimte. Evenzo is de kerkruimte de collectieve ruimte van de kerkleden (en niet van andere mensen) hoewel het complex in juridische zin een private ruimte is.

Als de bewoners van een straat over hun straat spreken en als er een straatcomité is die regelmatig voor de bewoners van de straat feestelijke activiteiten organiseert, kunnen de bewoners de straat als een collectieve ruimte beschouwen, terwijl de aanliggende woningen als individuele ruimte worden beschouwd. Als bij een feest de straat echter afgesloten moet worden is daar toestemming voor nodig van het gemeentebestuur, want de straat blijft een publieke ruimte.

Als we het gebruik van deze drie woordparen toespitsen op de stedenbouwkunde, dan ligt bij het woordpaar *publieke en private* ruimte het zwaartepunt bij de territoriale afbakening. Het woordpaar *openbaar en privé* ruimte spitst zich toe op het recht van toegang tot een daartoe bestemde ruimte. Het woordpaar *collectieve en individuele* ruimte is een onderscheid van sociaal-maatschappelijke en psychologische aard.

Ik beschouw dit onderscheid niet als een woordenspel. De woordparen hebben nauw verband met de inrichting van staat en samenleving, zoals ik in de volgende paragraaf zal aangeven. Tevens hebben deze woorden grote gevolgen voor het stedenbouwkundige en architectonisch ontwerp zoals gebleken is bij het vraagstuk van de sociale veiligheid en het stedelijk beheer. Interessant zijn de definities van deze woorden van Herman Hertzberger en het effect op zijn ontwerpen.

3. Twee utopische stelsels en hun invloed op het stedenbouwkundig denken in Nederland

Hoewel mijn keuze voor de basis van de grondslagen van de stedenbouwkunde nauw aansluit bij onze staatsinrichting en bij het wettelijk kader van de ruimtelijke ordening in Nederland, is het niet zo dat deze keuze binnen de vakwereld (en ook daarbuiten) zo volmondig onderschreven wordt of zo vanzelfsprekend gehanteerd wordt. De ontwikkeling van ideeën binnen het vakgebied van de stedenbouwkunde en ook de bouwkunde (architectuur) wordt steeds beïnvloed door nieuwe persoonlijke opvattingen van vakgenoten, nationaal en internationaal. Deze opvattingen kunnen gebaseerd zijn op andere grondslagen of op persoonlijke fascinaties.

In mijn Maaskant-lezing⁴ 'Stad en metafoor' heb ik twee utopische maatschappelijke stelsels vergeleken en van een metafoor voorzien.

Het schaakbord

Op 15 juli 1776 kwamen de dertien Staten van Amerika in Congres bijeen. De daarbij aangenomen Onafhankelijkheidsverklaring bevat de volgende passage:

"We houden deze waarheden voor vanzelfsprekend, dat alle Mensen gelijk geschapen zijn, dat zij door hun Schepper begiftigd zijn met zekere onvervreembare rechten, dat onder deze zijn Leven, Vrijheid en het naja-gen van Geluk. Dat om deze rechten veilig te stellen tussen Mensen Regeringen zijn ingesteld, die hun rechtvaardige macht ontlene-n aan de toestemming van hen die geregeerd worden. Dat wanneer ooit enige vorm van regeren verderfelij-k wordt voor deze doeleinden, het Recht is van het Volk dit te veranderen of af te schaffen, en een nieuwe regering in te stellen, gefundeerd op dusdanige principes en de macht op zodanige vorm georganiseerd, welke voor hen het meest gewenste effect hebben voor hun Veiligheid en Geluk."

Met deze Onafhankelijkheidsverklaring maakten de bewoners van de Nieuwe Wereld zich los van de Oude Wereld en van de macht van de Britse monarchie. Elf jaar later, in 1787, werd de nieuwe Repu-bliek, de Verenigde Staten van Amerika geconstitueerd.

4. *Vijfde Maaskantlezing*, gehouden op 10 december 1993 in het Stadhuis te Rotterdam.

In deze Constitution werd de macht van de staat, waarmee het publieke belang behartigd diende te worden, ingekaderd. Blijkbaar waren de private belangen nog te weinig gearticuleerd, want in 1791 werden tien Amendementen aan de Constitution toegevoegd, bekend onder de naam The Bill of Rights.

De mannen die deze documenten geformuleerd hebben, waren erudiete protestante juristen, met als achtergrond het zeventiende eeuws Rationalisme.

Thomas Jefferson is van hen een lichtend voorbeeld: mede opsteller van de Onafhankelijkheidsverklaring, president van de Verenigde Staten en daarnaast ook nog architect.

De zo kenmerkende Amerikaanse plattegrond is een afspiegeling van de ideeënwereld van deze founding-fathers. De onderliggende principes zijn Vrijheid en Gelijkheid.

Het ontwerp van de stadsplattegrond wordt hier bepaald door een immaterieel coördinatenstelsel van lijnen, vergelijkbaar met de Mercator-meridianen op de wereldkaart. Daarmee is het ontwerp universeel toepasbaar en onafhankelijk van de context, van plaats en tijd.

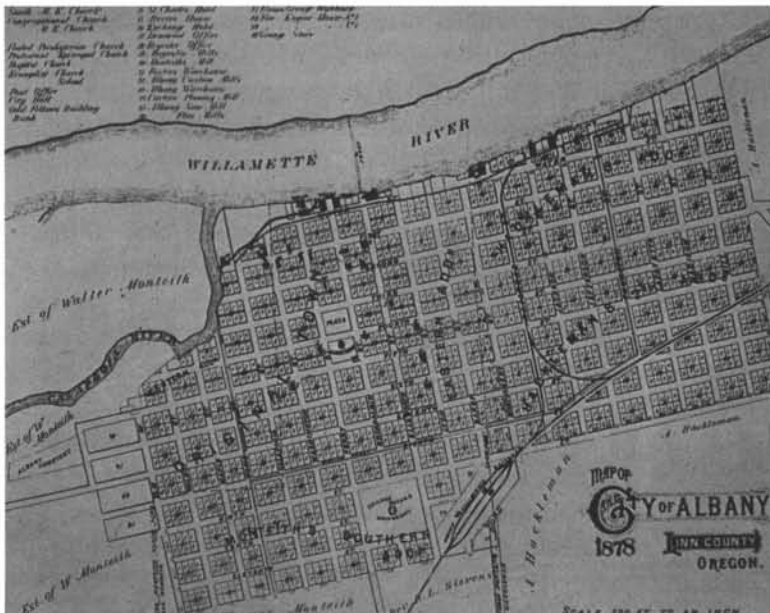
Het ontwerp is dan ook in alle richtingen oneindig uit te breiden en trekt zich weinig aan van de natuurlijke terreingesteldheden. De golvende straten van San Francisco zijn nog steeds opwindend maar niet vanzelfsprekend.

Ook kent het ontwerp in principe geen hiërarchie en geen centrum zoals in de Europese steden, waar de macht van de kerk, de vorst en de staat in het patroon van de stad tot uitdrukking komen. Het ontwerp is een juridische afbakening van het grondeigendom, waarbij het continue netwerk van straten, het publieke domein, en de eilanden voor de bebouwing, het private domein van elkaar onderscheiden worden. En iedere eigenaar kan naar eigen goeddunken zijn grondstuk gebruiken en bebouwen.

Saillant is natuurlijk dat de inheemse bevolking, de indianen, het private eigendomsrecht van de grond niet als een natuurrecht erkenden.

De Amerikaanse stadsplattegrond is als een schaakbord. Het is een neutraal speelveld waarop een ieder in volle vrijheid kan bouwen, wonen en werken. Het speelveld begunstigt niemand omdat het overal gelijk is.

Uiteraard ontstaat binnen deze publieke gelijkheid, ten gevolge van de individuele vrijheid, een grote private ongelijkheid, wat zichtbaar is in blokhut en wolkenkrabber.



1.1 Voorbeeld van een militair kampement.

Het militaire kampement

Honderdeenveertig jaar later begon een ander groot maatschappelijk experiment, maar nu aan de andere zijde van het oude Europa. De Oktoberrevolutie van 1917 was het daadwerkelijke begin van de Unie van de Socialistische Sovjet Republieken.

Een van de eerste beslissingen was het afschaffen van het prerévolutionaire recht. In een communistische samenleving zouden wetten niet nodig zijn. Als een soort geestelijke grondwet fungeert het Communistisch Manifest, dat reeds een halve eeuw eerder door Marx en Engels opgesteld was.

In dit manifest wordt de leer van het Communisme uiteengezet, waarbij de verheffing van het proletariaat, van hen die niets bezitten centraal staat. Deze leer biedt een uitzicht op een bevrijde en gelukkige mensheid door zich af te zetten tegen de negentiende eeuwse Europese bourgeoisie.

Daartoe moest het eigendom van de produktiemiddelen zoals grond en fabrieken afgeschaft worden, en het huisgezin diende vervangen te worden door staatszorg.

Lenin constitueerde in 1917 de dictatuur van het proletariaat en de onbeperkte heerschappij van de Communistische Partij.

De samenleving wordt georganiseerd volgens het getrapte Sovjetstelsel, waarbij de kleinste eenheid een sociaal-economische eenheid is, zoals een fabriek of een boerenbedrijf. Daarbij is de sovjetburger geen individueel staatsburger maar een onderdeel van een sociaal-economische eenheid.

De mannen die dit gedachtegoed formuleerden waren sociale hervormers, die de samenleving in sociaal-economische zin wilden veranderen aangedreven door het 18e eeuwse Duits Idealisme.

In 1930 publiceerde Nikolaj A. Miljutin het boek 'SOZGOROD, de planning van een nieuwe stad'. Miljutin was tot dan voornamelijk werkzaam geweest in de sociale diensten van de staat. In 1929 gaf hij zijn post op als minister van financiën van de Russische Socialistische Federatie van de Sovjetrepublieken om zich te wijden aan het onderzoek van de stadsplanning. Hij schreef voorafgaande aan zijn boek een belangrijk essay met de titel 'De strijd voor een nieuwe levenswijze en de sovjet stedenbouwkunde'. Aan het einde van zijn leven haalde hij een academische graad in de architectuur.

Miljutin werkt in zijn boek de grondslagen uit van de rationele planning in de socialistische stedenbouwkunde. Deze grondslagen staan in het teken van de nieuwe opbouw en de nieuwe vormgeving, de perestrojka van een nieuwe levenswijze.

De grote bourgeoisie-stad is een produkt van de vrije handel. De nieuwe socialistische stad zal een industriestad zijn, met industriële en agrarische produktie.

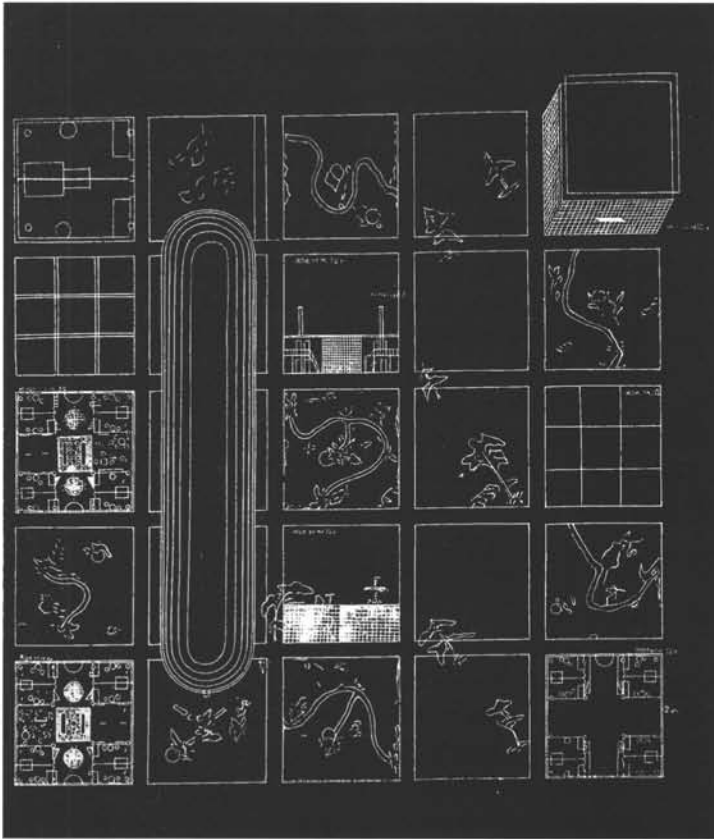
De opheffing van het grondeigendom maakt een gelijkmatige en geplande spreiding van nederzettingen over het gehele land mogelijk. Elke stad zal een samenhangende eenheid zijn van produktie, wonen en verzorging, rationeel georganiseerd als een lopende band systeem zoals in de fabrieken van Henry Ford.

Voor de nieuwe organisatie van het leven zal de dagelijkse zorg gecollectiviseerd worden: kinderdagverblijven, gemeenschappelijke slaap- en eetzaal en clubgebouwen.

Daarmee wordt de vrouw verlost uit haar huishoudelijke slavernij en wordt de efficiency van het dagelijks leven bevorderd.

Alle woningen zullen op gelijke wijze op de zon georiënteerd worden. De kleinste bouwsteen van het bouwblok is de wooncel. Deze wooncel is de rationele minimaal noodzakelijke eenheid voor een individu ouder dan achttien jaar. Dit programma en ontwerp is algemeen geldig en onafhankelijk van de context, van plaats en tijd.

De socialistische stad is als een militair kampement. Het is een rationeel georganiseerde nederzetting op basis van uniforme gelijkheid. De ordening is een afspiegeling van de gewenste samenleving. De verschijningsvorm van de stad is een totale architectonische compositie waarmee gelijkheid en broederschap tot uitdrukking wordt gebracht.



1.2 SOZGOROD.

Deze twee min of meer utopische stelsels, het Amerikaanse liberale stelsel en het Russische socialistische stelsel, spelen tot op heden beide een belangrijke rol in de Nederlandse stedenbouwkunde. Het is opvallend dat in de wetgeving het Amerikaans liberale gedachtegoed overheerst. In de ruimtelijke planning en het stedenbouwkundig- en architectonisch ontwerp voert het Russisch socialistische gedachtegoed de boventoon.

Vanaf het Algemeen Uitbreidingsplan tot aan het IJ-plein, vanaf van Eesteren tot aan Koolhaas is dit gedachtegoed dominant aanwezig in de Nederlandse ontwerp-praktijk. Eenheid en uniformiteit is het wezenskenmerk van deze ontwerp-praktijk, eentonigheid is het logisch gevolg.

De Nederlandse samenleving was niet zo gelukkig met de vele stedenbouwkundige en architectonische plannen die na de tweede wereldoorlog gerealiseerd werden. Toen de grootste woningnood golenigd was stak de kritiek de kop op. In plaats van de verzwegen vooronderstelling op haar merites te onderzoeken wordt de aanval ingezet op de verschijningsvorm (architectuurnota, beeldkwaliteitsplan).

4. Drie mogelijkheden om het vraagstuk van de stedenbouwkunde door te snijden

Als we nu de stad als een stedenbouwkundig vraagstuk in beschouwing nemen, bedoelen we dan de stedelijke substantie of bedoelen we dan het leven dat zich daarbinnen afspeelt?

Is de stad een uitdrukking van de samenleving of is de stedelijke substantie een voorwaarde om als samenleving te kunnen functioneren?

De gebouwen vormen tezamen een overheersend deel van de stedelijke substantie. Deze gebouwen behoren tot het domein van de bouwkundige discipline (architectuur). Wat blijft er dan van deze stedelijk substantie over voor de discipline stedenbouwkunde? Wat is haar domein?⁵

Het blijkt dat stedenbouwkunde erg veel verbanden en raakvlakken heeft met vele andere vakgebieden. Daarbij komt dat stedenbouwkundige voorstellen altijd diep ingrijpen op maatschappelijke omstandigheden. Het is dan ook begrijpelijk dat het woord stedenbouwkunde op vele plaatsen gebruikt wordt. Het is ook begrijpelijk dat het stedenbouwkundige vraagstuk ingelijfd wordt door andere vakgebieden en vele maatschappelijke belangengroepen. Dat gaat zover dat de discipline het zicht dreigt te verliezen op het eigen domein. Of wat nog erger is, dat het domein van de stedenbouw gedefinieerd wordt vanuit andere domeinen of vanuit maatschappelijke belangengroepen.

De stedenbouwkundige werkzaamheden zijn naar hun aard zeer breed, maar de uiteindelijke uitkomst is altijd een ontwerp. Dit ontwerp is gericht op de verandering van de bestaande fysiek-ruimtelijke constructies. Daardoor is stedenbouwkunde een technische, ontwerpende discipline. Dit veranderingsvoorstel heeft gevolgen, gewenst en ongewenst, voor het functioneren van de samenleving binnen deze fysiek-ruimtelijke constructies.

Het veranderingsvoorstel, het stedenbouwkundig ontwerp, is beperkt in omvang en plaats. Er blijft dan ook telkens meer gelijk dan dat er verandert. Daarom wordt een stedenbouwkundig ontwerp bepaald door de gekozen uitsnede van de uitgebreide werkelijkheid.

De voorgestelde verandering van de fysiek-ruimtelijke constructies beperkt zich tot de uitsnede, terwijl de werking van deze verandering op het functioneren van de samenleving zich tot buiten deze uitsnede kan uitstrekken.

Binnen het vakgebied spreekt men dan ook over 'het door de schalen heen werken'.

5. In de elfde editie van de Dikke Van Dale komt het woord 'stedenbouwkunde' helemaal niet voor! Wel stedenbouw, stedenbouwer en stedenbouwkundige. En het synoniem voor stedenbouw is, oh bittere ironie, planologie.

Een stedenbouwkundig ontwerp wordt gemaakt op een stuk papier. De kartografische uitsnede is een gekozen reductie van de bestaande werkelijkheid. Ook het ontwerp is een voorstelling van een gereduceerde toekomstige werkelijkheid.

Het ontwerp, de voorstelling is een voorstel dat uitgedrukt wordt in de tekentaal. Dat betekent niet dat over dit ontwerp niet in de woordtaal gesproken kan worden, maar het betekent wel dat de woordtaal niet toereikend is om de voorstelling te begrijpen.

Het hangt van het gehoor, het publiek, af dat men wil overtuigen op welke wijze de voorstelling getekend wordt. Het stedelijk management bijvoorbeeld zal soms gebaat zijn met een kleurige simulatie van de toekomstige werkelijkheid om de samenleving van zijn plannen te overtuigen. Daar is niets op tegen, maar voor de vakuitoefening en de wetenschapsbeoefening van de discipline stedenbouwkunde is dat niet voldoende. Daarvoor zijn technische plankaarten nodig.

Omdat achter het woord stedenbouwkunde een uitgebreide en complexe wereld schuil gaat zal ik in eerste instantie het vraagstuk op een drietal manieren doorsnijden zonder de samenhang uit het oog te verliezen. Deze doorsneden zijn:

1. De aard van de stedenbouwkundige opgaaf
2. De aard van het stedenbouwkundig werkzaamheden
3. De aard van de stedenbouwkundige ontwerpen

4.1 De aard van de stedenbouwkundige opgaaf

Er zijn vier soorten stedenbouwkundige opgaven te onderscheiden die met de volgende trefwoorden gekarakteriseerd kunnen worden: annexatie, transformatie, renovatie en restauratie.

Annexatie is het al of niet gewelddadig inlijven van een nog onbebouwd gebied. Met behulp van het stedenbouwkundig plan wordt onbebouwd gebied in bezit genomen en veranderd in bebouwd gebied. We spreken dan ook over het verschil bebouwd - onbebouwd of stad - land. Het nog onbebouwde land is óf landbouw óf natuur. Deze inbezitneming is altijd met weerstand gepaard gegaan, weerstand van de natuur, weerstand van de oorspronkelijke bewoners, weerstand van de boeren en nu ook meer en meer weerstand van de bevolking. Wim de Bie brengt zijn bekende *Nederlandschap* in het geweer om te protesteren tegen de Zuid-Hollandse kustlocatie. Ondertussen zal de Bie trots zijn op zijn stad Den Haag, waarvoor door vorige generaties het kustgebied in bezit is genomen. De nieuwe metafoor stadslandschappen moet helpen om de partijen te verzoenen.

Transformatie vindt plaats binnen het bestaande bebouwde stedelijke grondgebied. Er zijn twee soorten transformaties. De eerste soort betreft gebieden die versleten zijn. Deze slijtage is niet zozeer fysieke slijtage, maar functionele slijtage. De betreffende gebieden zijn niet meer nodig (soms helaas) voor het functioneren van de stad. Bekende voorbeelden zijn de transformaties van de vestingwallen in de negentiende eeuw.

In het proefschrift van Han Meyer⁶ worden de transformaties van de havengebieden van de steden Londen, New York, Barcelona en Rotterdam onder de loupe genomen.

De tweede soort transformatie is de inbezitneming, de annexatie van een nog goed functionerend stadsdeel door een andere bestemming en een ander gebruik van een hogere orde. Bijvoorbeeld een woonbuurtje dat in de nabijheid van een stadscentrum is gelegen en dat opgeofferd wordt om het centrum te vergroten

Renovatie vindt plaats binnen het bebouwd stedelijk grondgebied. Het gaat om gebieden die technisch verouderd zijn. Alle fysieke constructies, dus meestal ook de gebouwen, moeten aan de eisen van de tijd aangepast worden. Omdat het stadsdeel moet blijven functioneren tijdens de renovatie zijn er ingrijpende maatschappelijke en sociale processen noodzakelijk. Het woord stadsvernieuwing heeft lange tijd intensief het vakgebied van de stedenbouwkunde beheerst en zal blijvend nodig zijn.

Restauratie is het herstel en onderhoud van stedelijke en architectonische artefacten met een bepaalde cultuurhistorische waarde en die op grond daarvan voor het nageslacht in stand moeten worden gehouden. De vestingwerken van Naarden zijn een bekend voorbeeld. Ook de vele beschermde stads- en dorpsgezichten behoren hiertoe. Omdat op enigerwijze een meetpunt moet worden vastgesteld voor de cultuurhistorische waarde zijn er vele theoretische en praktische opvattingen in omloop.

Meerder malen zullen bovengenoemde vier soorten opgaven gemengd voorkomen bij het maken van een stedenbouwkundig ontwerp.

6. Meyer, Han, 1996, *De stad en de haven; stedenbouw als culturele opgave in Londen, Barcelona, New York en Rotterdam: veranderende relaties tussen stedelijke openbare ruimte en grootschalige infrastructuur*, Uitgever Jan van Arkel, Utrecht.

4.2 De aard van de stedenbouwkundige werkzaamheden

De werkzaamheden van een stedenbouwkundig ingenieur zijn ontwerpend van aard en op handelen gericht. Een stedenbouwkundig ontwerp is een partituur, een tekening en tekst die aangeven hoe iets, dat er nog niet is, gemaakt kan worden.

Als er geen *veranderingen* (technologisch, economisch, maatschappelijk en cultureel) zijn, hoeft er niets ontworpen te worden.

Een verandering kan 'vanzelf' plaatsvinden of 'een voornemen zijn'. Deze veranderingen zijn de basis voor het *programma* van het stedenbouwkundig ontwerp. Het *interpreteren en ordenen* van de veranderingen wordt bepaald door maatschappelijke en culturele *opvattingen*.

Er is geen schone lei. Elke verandering is een verandering van en in het bestaande. Het bestaande is een verzameling over elkaar heen geschreven en uitgevoerde partituren met hun inherente *vormconcepten* en *herinneringen*.

Ondanks de voortdurende veranderingen blijft er, afhankelijk van het schaalniveau waarop gekeken wordt, op ieder moment meer constant dan dat er verandert.

Ontwerpen = ordenen & vormgeven.

Deze componenten van het ontwerpen zijn te onderscheiden, maar niet te scheiden.

Vormgeven: vorm is *materieel* (stoffelijk) van aard, maar wordt niet alleen door materie bepaald. Vorm is meer een idee, maar kan niet los staan van techniek en materie.

Ordenen: organiserende principes, *vormconcepten* zijn immaterieel van aard. In de natuur zijn deze ordeningsconcepten 'natuurlijk' van aard, maar in de stedenbouw '*cultureel*' of kunstmatig van aard.

Ontwerpen: ontwerpen is een vaardigheid in het maken van een *partituur*, waarbij met geëigende notatie-systemen (methodes) het programma ordenend vormgegeven wordt. Deze partituren zijn op *handelen* gericht.

Uit deze korte omschrijving van de stedenbouwkundige werkzaamheden kunnen een aantal gevolgtrekkingen gemaakt worden. Allereerst dat er een drietal gebieden van aandacht te onderscheiden zijn: het gebied van de *veranderingen*, het gebied van het *bestaande* en het gebied van het *ontwerpen*.

Er zijn veel andere wetenschappen die zich bezig houden met het gebied van de *veranderingen*: economie, sociologie, planologie, demografie, sociale geografie, politicologie, maar ook cultuurfilosofie. In de technische wetenschappen zijn dat onder meer de vakgebieden die zich bezig houden met de technische en maatschappelijke veranderingen binnen de infrastructuur, zoals bijvoorbeeld verkeerskunde en logistiek. De uitkomsten van het wetenschappelijk onderzoek leiden tot inzicht in de veranderingen en tot prognoses en deze prognoses kunnen omgezet worden in programma's voor het stedenbouwkundig ontwerp.

Het gebied van het *bestaande* wordt bestudeerd binnen de vakgebieden stedenbouwgeschiedenis, (architectuurgeschiedenis) geografie, maar ook binnen de cultuurgeschiedenis en bijvoorbeeld de perceptiepsychologie. Daarbij kan het zwaartepunt van aandacht liggen bij de ontwerpen en bij de reële fysiek-ruimtelijke constructies.

Hierbij moet aangetekend worden dat de erkenning van het *bestaande*, de erkenning dat er geen schone lei is binnen de werkzaamheden van de stedenbouwkunde, afwijkt van de hiervoor beschreven utopische stelsels. In utopische stelsels is veel weerzin tegen het *bestaande*, de context, vooral in het licht van de nagestreefde toekomst.

Het derde is het gebied van het *ontwerpen*. In tegenstelling tot de andere wetenschapsgebieden is het ontwerpen op handelen gericht, het maken van fysiek-ruimtelijke constructies. Stedenbouwkunde is dan ook een technisch ontwerpende discipline. (Taeke de Jong is de weg aan het banen om dit ontwerpen ook tot wetenschappelijk onderzoek te ontwikkelen en de geëigende wetenschappelijke methoden hiervoor op te sporen).

Naast het onderscheid in een drietal gebieden, zijn in bovenstaande tekst een aantal woorden cursief geschreven. Deze woorden zijn trefwoorden die een belangrijke rol vervullen bij het spreken over het vakgebied van de stedenbouwkunde. Belangrijk is de constatering dat in elk der drie gebieden, ordenende beginselen, concepten of vormconcepten gebruikt worden of moeten worden. Deze concepten van de verschillende gebieden hebben vaak niets met elkaar gemeen of zijn onderling schijnbaar tegenstrijdig wat tot veel verwarring leidt. Met name het grillig gebruik van metaforen als ordenend beginsel door ontwerpers wordt laetdunkend bekritiseerd. De vraag is of een ordenend beginsel een tijdelijk hulpmiddel kan zijn of moeten er meer eisen aan gesteld worden?

4.3 De aard van het stedenbouwkundig ontwerpen

Een stedenbouwkundig ontwerp is een voorstel, een partituur voor de te realiseren fysiek-ruimtelijke constructies. Deze voorstelling is een tekening waarop met behulp van een notatiesysteem (legenda) de toekomstige werkelijkheid verbeeld wordt.

In het stedenbouwkundig ontwerp kunnen vier aspecten onderscheiden worden:

- a. Het in ruimtelijk-functionele zin organiseren van het grondgebied;
- b. Het ontwerp of de compositie van de (stads)plattegrond;
- c. Het ontwerp van de inrichting van de publieke ruimte;
- d. De regels voor het 'bouwen'.

a. het in ruimtelijk-functionele zin organiseren van het grondgebied

Het organiseren heeft tot doel de verschillende onderdelen goed te laten samenwerken om daarmee de bestemming en het gebruik van de gronden te bepalen. Bij het begrip ruimtelijk-functioneel wordt het woord ruimtelijk in geografische zin gebruikt.

Het woord functie is een vanzelfsprekend begrip geworden in de stedenbouwkunde. Het woord is het vakgebied binnengekomen door de stad als een levend organisme te beschouwen, zoals het menselijk lichaam (zie Le Corbusier). Daar heeft het hart een bepaalde functie net als de bloedbanen, zo ook het stadshart en de verkeersaders. Op deze analogie is veel af te dingen, maar voorlopig zal ik het woord blijven gebruiken. In het bestemmingsplan wordt het woord functie niet gebruikt, daar wordt gesproken over de bestemming en het gebruik van de gronden.

Bij de ruimtelijk-functionele organisatie komen de volgende onderdelen aan de orde:

De ligging of de situering van de verschillende functies

Vragen die zich daarbij voordoen zijn onder andere moeten de winkels in het hart van een woonwijk gesitueerd worden of meer aan de rand richting stadscentrum? Moeten kantoren langs de snelweg gesitueerd worden of verspreid in de woonwijken? Is het nog nodig bedrijven in (of op?) een bedrijventerrein te situeren? Moet een rechtbank in het stadshart gesitueerd worden als uitdrukking van onze rechtsstaat, of langs de snelweg zodat de gedetineerden gemakkelijk aangevoerd kunnen worden? Moeten er vele kleine parken komen of één groter park? Wat zijn de gevolgen voor de mobiliteit bij een bepaalde organisatie van het woongebied?

Netwerken van het 1ste, 2de en 3de niveau

Een structurerend effect gaat uit van netwerken (G. Dupuy). Daarbij wordt onderscheid gemaakt in netwerken van het eerste niveau, de technische structuren en netwerken van het tweede niveau, de netwerken van productie, consumptie en persoonlijke behoeften. Vervolgens zijn er nog de netwerken van het derde niveau waar de gebruikers hun eigen virtuele netwerk creëren, de tijd-ruimte budgetten van huishoudens spelen hier een rol.

Het netwerk van bovengrondse en ondergrondse lineaire transportstelsels

Netwerken van bovengrondse transportstelsels zijn: (auto)wegen, waterwegen en spoorwegen. De ondergrondse transportstelsels zijn onder andere: riolering, gas, water, elektriciteit, telefoon. Bij deze netwerken moeten keuzen gemaakt worden met betrekking tot bijvoorbeeld het patroon, de maaswijdte, de benodigde doorsneden voor doorstroming en de knooppunten. Maar ook voor de ligging van

parkeergarages, havens, stations, rioolwaterzuiveringsinstallaties, gasstations, electriciteitshuisjes, telefooncentrales, en dergelijke moeten keuzen gemaakt worden.

Waterbeheersing

Voor de waterbeheersing zijn er voorzieningen nodig om in laaggelegen waterrijke gebieden het waterpeil te reguleren. Daarnaast zijn er voorzieningen nodig om bij grote regenval de plotselinge hoeveelheden water te bergen.

De ecologie of de wisselwerking tussen het biotische en abiotische milieu

De fysiek-ruimtelijke constructies van stedenbouwkundige en bouwkundige aard zijn een onderdeel van het abiotische milieu en zijn daarmee levensvoorwaarden voor het biotische milieu (Taeke de Jong). Welke keuzen zijn het meest geëigend voor duurzaamheid?

De intensiteit van het grondgebruik door bebouwing, dichtheid of de Floor Space Index (FSI)

Kan het hele perceel bebouwd worden? Hoe hoog kan gebouwd worden en wat voor effecten (onder andere slagschaduw) heeft dat op de omgeving? Blijft er genoeg ruimte over om de auto's te stallen? (N.B. het is een merkwaardig Nederlands gebruik om auto's op publieke gronden te stallen terwijl het privé-bezit is) De dichtheid of Floor Space Index (FSI) heeft een grote invloed op de grondwaarde.

De intensiteit van het grondgebruik door mensen:

de Person Space Index (PSI)

Deze dichtheid van mensen is onder andere van belang voor haltes van het openbaar vervoer. Als er binnen loopafstand niet genoeg aanbod van personen is, dan is zo'n halte niet rendabel. Ook 'stedelijkheid' in termen van drukte en levendigheid is afhankelijk van de PSI.

Scheiding of menging en spreiding of concentratie

Bij het ruimtelijk-functioneel organiseren van het grondgebied zijn de begrippenparen menging of scheiding en spreiding of concentratie (Taeke de Jong) op een bepaald schaalniveau van doorslaggevend belang.

Denk bijvoorbeeld aan de CIAM gedachte - scheiding van wonen, werken, recreatie en verkeer - die zo'n belangrijke invloed heeft gehad op het stedenbouwkundig denken en de reactie hierop door Jane Jacobs. Ook in de discussies over de compacte stad (concentratie) en de suburbanisatie (spreiding) spelen deze woorden een hoofdrol.

b. het ontwerp of de compositie van de (stads)plattegrond

De plattegrond van elke stad heeft zijn eigen kenmerkende patronen. Vrijwel iedereen herkent de stadsplattegrond van bijvoorbeeld Rotterdam of Amsterdam aan de compositie van de verschillende

patronen. Ervaren vaklieden kunnen aan het patroon van een stadsdeel aflezen in welke tijd het ontwerp is gemaakt.

Het patroon heeft naast de technische component een sterk culturele en esthetische component. Hiermee wordt betekenis gegeven aan de ruimte van de stad. De stadsplattegrond bepaalt onvoorwaardelijk de ruimtelijke vorm waarbij de gebouwen en de beplanting complementair zijn voor het uiteindelijke stadsbeeld. (zie 'de regels voor het bouwen'). De onderdelen van de compositie zijn:

Het netwerk van publieke ruimten

Dit netwerk is het patroon van lineaire elementen zoals straten en wegen. Echter ook parken en pleinen zijn onderdeel van dit netwerk. In het bekende boek van Spiro Kostof, *The city shaped*, worden de verschillende patronen die zich voordoen als volgt geïdentificeerd: 'organic patterns', 'the grid', 'the city as a diagram' en 'the grand manner'.

De door het netwerk afgebakende private ruimten

Deze ruimten zijn de eilanden of de perken, de bebouwingsvlakken, de bouwblokken. Een belangrijke opgave is de dimensionering van de eilanden; vierkant of langgerekt, met diepe of ondiepe percelen. Dit hangt samen met de verkavelbaarheid en de kavelgrootte die nagestreefd worden.

De basiseenheid van de stad: erf en gebouw

Deze basiseenheid kent vele variaties in omvang en grootte, afhankelijk van de verkaveling die voor het eiland gekozen wordt.

c. het ontwerp van de inrichting van de publieke ruimte

Het netwerk en de inrichting van de publieke ruimte is het klassieke werkterrein van Openbare Werken van een gemeente. Daarbij gaat het om de samenhang van de bovengrondse en ondergrondse infrastructuur. Het ontwerp van de publieke ruimte levert een doorslaggevende bijdrage aan het stadsbeeld met bestrating, bomen, bermen, water en straatmeubilair, maar ook met bruggen en viaducten en dergelijke. De belangrijkste onderdelen hiervan zijn:

Ontwerp van langs- en dwarsprofielen

Dit kan met hoogteverschillen, bestratingen, beplanting, straatmeubilair, e.d. Hierbij kan gekozen worden tussen een smalle straat of een brede laan. Het profiel kan symmetrisch of asymmetrisch opgebouwd worden. Er kan gekozen worden voor scheiding van de verschillende verkeerssoorten of voor menging. Door één profiel over een grote lengte te handhaven kunnen lange lijnen in de stad ontstaan, denk bijvoorbeeld aan een avenue of een singel.

Ontwerp van de knooppunten

Het ontwerp van de knooppunten van het netwerk zoals kruisingen van wegen, kruisingen van weg en water (bruggen) en kruisingen van spoorweg en weg (viaducten). Deze knooppunten zijn de moeilijkste ontwerp-opgave omdat hier vaak ongelijksoortige lineaire elementen elkaar gelijkvloers of ongelijkvloers kruisen. De terreur van de verkeerstechniek en het wegenverkeersreglement maken de huidige kruisingen tot de meest desolate gebieden van de stad.

Ontwerp en inrichting van de grote open en onbebouwde ruimten

Het ontwerp en de inrichting van deze ruimten zoals parken en pleinen zijn als het ware rustpunten te midden van de bewegingen die zich afspelen op de lineaire elementen.

d. de regels voor het bouwen

De regels voor het bouwen stellen voorwaarden aan het ontwerp en de inrichting van het private gebied, het gebouw en erf. De regels worden vastgelegd in de bouwverordening en het bestemmingsplan. Deze regels bepalen de derde dimensie van de stedelijke ruimte. Hier speelt zich de territoriumstrijd af tussen stedenbouwkunde en bouwkunde (architectuur). Maatschappelijke en culturele factoren bepalen in welke mate de regels verfijnd of globaal gedictieerd worden. Bij de transformatie van Parijs dicteerde baron Hausman zeer verfijnde regels, terwijl op Manhattan in New York de rooilijn de enige regel was, later gevolgd voor regels voor het terugleggen van de gevels bij grotere hoogten. De belangrijkste regels hebben betrekking op:

De proportionering van erf en gebouwoppervlak en de plaats van het gebouw op het erf

Langs de Amsterdams grachten zijn de panden even breed als het perceel. De voorgevel staat langs de rooilijn, vlak langs de straat. Bovendien zijn de percelen diep met grote achtertuinen. In een bungalowwijk zijn de percelen meer vierkant en het huis staat globaal in het midden op het perceel en heeft afstand tot de belendende perceelgrenzen.

De rooilijn

De rooilijn is een lijn die door de bebouwing niet overschreden mag worden, net als de dranghekken op Koninginnedag. Met de rooilijn wordt de positie van de bebouwing ten opzichte van de straat bepaald.

De hoogte van de gebouwen

De hoogte van de gebouwen is bepalend voor het toekomstige stadsbeeld en is tevens van grote invloed op de grondwaarde. Buitendien hebben hoge gebouwen invloed op het klimaat van de directe omgeving ten gevolge van hun slagschaduw en hun windval.

De ligging van de entree, ofwel voor en achter van het gebouw

Hoewel het vanzelfsprekend lijkt dat een gebouw met de voorkant naar de straat staat, gebeurt het maar al te vaak dat de toegangsdeuren aan de achterzijde zijn gelegen ten gunste van het achterparkeren en één gecontroleerde ingang.

De tektoniek en articulatie van de architectuur

Hiervoor zijn twee extreme standpunten te formuleren. Het ene standpunt gaat uit van totale vrijheid voor de architect en de private opdrachtgever (Weeber); het andere standpunt is gericht op volledige beheersing (Berlage in plan Zuid).

5. Het stedelijk management of de politiek-bestuurlijke context waarbinnen de stedenbouwkunde uitgeoefend wordt

5.1 De politiek-bestuurlijke context

Politici en bestuurders zijn in principe verantwoordelijk voor de ruimtelijke orde in stad en land. Zij zijn de uiteindelijke opdrachtgevers voor de te maken stedenbouwkundige plannen en ontwerpen. Zij handelen daarbij binnen de wet. Maar de wet op de ruimtelijke ordening is naar zijn aard een stelsel van spelregels voor procedures en de inrichting van planningsdocumenten. Het inhoud geven aan de gewenste ruimtelijke orde en het stedenbouwkundig ontwerp wordt bepaald door de politiek-maatschappelijke opvatting van deze politici en bestuurders als representanten van de bevolking. De wetten kunnen per land aanmerkelijk verschillen evenals de politiek-maatschappelijke opvattingen.

In een klein land als Nederland zijn verschillende politieke stromingen. De manifestatie Nederland Nu Als Ontwerp (N.N.A.O.)⁷ heeft aan de hand van vier scenario's zichtbaar gemaakt, dat een ruimtelijk ontwerp sterk bepaald wordt door een politieke opvatting. Op dit moment hebben we een 'paarse' coalitie, wat dat ook mogen zijn. In elk geval is er volgens Hofland een planologische burgeroorlog gaande in Nederland. Het is dan ook niet verwonderlijk dat stedenbouwkundige kwesties vaak meer met politiek dan met stedenbouwkunde te maken hebben. Vaak (in plaats van toch) zijn politiek-maatschappelijke opvattingen van doorslaggevend belang. In paragraaf 3 is dit uitgewerkt voor twee extreem utopisch-politieke stelsels. Daarbij heb ik zelf aangegeven dat de vakwereld een politiek-maatschappelijke opvatting kan blijven hanteren ook als die eventueel niet correspondeert met het aanwezige politieke klimaat in het land. Ook de keuze voor het onderscheid in het publieke en het private als basis voor de grondslag van de stedenbouwkunde is een politiek-maatschappelijke beginsel.

7. Gehouden van 1985 tot en met 1987.

5.2 Het stedelijk management

Kort samengevat betekent stedelijk management: processen van verandering → sturen → in een gewenste richting. Nu zijn er vele soorten processen en vele soorten veranderingen

a. processen van verandering

Bij processen kan gedacht worden aan:

- processen die aanleiding zijn tot het maken van nieuwe plannen;
- processen die betrekking hebben op het realiseren van plannen;
- processen die zich afspelen binnen de bestaande fysiek-ruimtelijke constructies, het functioneren van de samenleving binnen de stedelijke substantie.

Bij veranderingen kan gedacht worden aan:

- veranderingen binnen de aanwezige fysiek-ruimtelijke constructies (het functioneren);
- veranderingen van de fysiek-ruimtelijke constructies;
- veranderingen die bewerkstelligd moeten worden;
- veranderingen die gewenst zijn;
- veranderingen die ongewenst zijn.

Hoe dit ook zij, telkens blijft het van belang deze processen van verandering goed te bepalen, anders kan er niet gestuurd worden en kan de gewenste richting niet bepaald worden.

b. sturen

Er zijn verschillende sturingsinstrumenten:

- het uitdragen van *politiek-maatschappelijke opvattingen*, bijvoorbeeld Nederland Distributieland. Het brandpunt van stedelijk leven, de grote markt is de gezamenlijke huiskamer van de Groningse bevolking;
- het *planningsinstrumentarium*, hoewel dit instrumentarium zelf niets in beweging zet, is zonder het planningsinstrumentarium geen realisatie mogelijk;
- het *grondbedrijf*, met grondpolitiek, economische uitvoerbaarheid en exploitatieberekeningen
- investeringen, met geld van de publieke en private sector, de bekende P.P.S. constructies zijn een voorbeeld waarbij zowel de overheid als de particulieren gezamenlijk hun doelen kunnen realiseren;
- soms worden meeslepende ontwerpen van buitenlandse architecten in de strijd geworpen om de samenleving warm te maken voor de plannen. De studenten praktijkvereniging POLIS heeft in 1993-'94 met het congres 'Ontwerpend sturen aan de stad' de vraag opgeworpen of het ontwerp als sturingsmiddel zou kunnen functioneren.

c. de gewenste richting

In de jaren zeventig werd gesproken over doelstellingen. Doelstellingsnota's met randvoorwaarden waren niet van de lucht. De maakbaarheid van de samenleving wordt op dit moment meer gerelativeerd. Toch is er blijvend een richting nodig anders kunnen er geen plannen gemaakt worden. Ook is inmiddels wel gebleken dat uit het gewenste functioneren niet automatisch een ontwerp voortvloeit. Daarom ben ik van mening dat vanuit een aantal uitgangspunten er eerst een ontwerp, eventueel met varianten, gemaakt moet worden. Dit ontwerp kan daarna door middel van een plananalyse op zijn merites en mogelijkheden beoordeeld worden zodat de gewenste richting beoordeeld kan worden.

6. Eerste conclusies en vragen

1. In het voorgaande is het verschil tussen het publieke en het private domein nogal sterk benadrukt. Daarbij heeft de stedenbouwkundige discipline als behartiger van het publieke domein een plaats gekregen. Nu is dit een politiek-maatschappelijke keuze, waarvan niet vaststaat of dit in de toekomst gelijk blijft en of dit standpunt door de vakwereld ondersteund wordt. Een belangrijke vraag is dus, of het onderscheid in een publiek en een privaat domein een goede en blijvende grondslag is voor de stedenbouwkunde.
2. Een tweede vraag is of het onderscheid in een publiek en een privaat domein geldt op alle schaalniveaus. Een stedenbouwkundig ontwerp-vraagstuk is gelegen binnen een bepaalde uitsnede (kartografisch) van een groter geheel. Deze uitsnede wordt op een te bepalen schaal getekend waarbij de werkelijkheid gereduceerd moet worden met gekozen legenda-eenheden.⁸ Het blijkt dat het onderscheid in een publieke ruimte en een private ruimte letterlijk getekend kan worden in het stedenbouwkundig ontwerp bij een uitsnede met een straal van 100m - 3km. Bij een uitsnede met een straal van 1m - 30m bevinden we ons in het domein van de architectuur en de basislegenda is dan bebouwd - onbebouwd, gebouw en erf. Komen we in het gebied van het regionaal ontwerp, waarbij een uitsnede van 10km - 300km van kracht is, dan is het onderscheid in een publieke ruimte en een private ruimte niet letterlijk te tekenen. Het onderscheid is eerder bebouwd - onbebouwd. Is het nu mogelijk hierbij van een publiek domein te spreken? En zo ja, met welke basislegenda kan dit tot uitdrukking gebracht worden!
3. Bij het onderscheid publiek - privaat is de blikrichting juridisch van aard. Zo is de blikrichting bij de onderscheiding collectief -

⁸. In deze context wordt gewezen op het werk van Taeke de Jong, die hier onderzoek naar heeft verricht.

individueel psychologisch-maatschappelijk van aard. Als nu de blikrichting biologisch is? Wat heeft dat tot gevolg?

4. In paragraaf 4. is het vraagstuk van de stedenbouwkunde op drie mogelijke manieren doorgesneden. Naar mijn mening moeten de grondslagen van de stedenbouwkundige discipline primair gezocht worden in het stedenbouwkundig ontwerpen. Is het mogelijk om 'de aard van de stedenbouwkundige werkzaamheden' (genoemd in paragraaf 4.2) het 'stedenbouwkundig domein' te noemen? En is het mogelijk 'de aard van het stedenbouwkundig ontwerpen' (genoemd in paragraaf 4.3) het 'stedenbouwkundig object' te noemen?

5. Het in ruimtelijk-functionele zin organiseren van het grondgebied is een der onderdelen van het stedenbouwkundig ontwerpen. Is dit gelijk aan het begrip 'ruimtelijke ordening' zoals gebruikt in de wet op de ruimtelijke ordening?

Zoals reeds aangegeven zijn daarbij een aantal begrippen van belang. Taeke de Jong gebruikt de begrippenparen spreiding - concentratie en scheiding - menging. Daarbij geeft hij aan dat uitspraken hierover afhankelijk zijn van het schaalniveau waar over gesproken wordt. Wat spreiding is op het ene schaalniveau, is concentratie op het andere niveau.

Paul Drewe bouwt voort op de ideeën van 'de netwerkstad'. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen de technische netwerken, de netwerken van functionele aard (voor productie, consumptie en persoonlijke behoeften: de vestigingseisen) en als derde netwerk het virtuele netwerk van individuen (tijd-ruimte budgetten). Hij onderzoekt op dit moment de invloed van de informatica-netwerken. Voor de technische netwerken is de verkeerskunde en de mobiliteit in het algemeen een belangrijke kwestie. Zijn deze ingangen afdoende om over de ruimtelijk-functionele organisatie van het grondgebied te spreken? Hoe belangrijk is het geofysisch territorium? En wat is het belang van het overig bestaande?

6. In het stedenbouwkundig denken bestaat er een sterke wisselwerking tussen de stedelijke substantie en de samenleving daarbinnen. Een samenleving is niet denkbaar zonder een fysieke wereld, de stedelijke substantie. De fysiek-ruimtelijke constructies zijn een voorwaarde voor het functioneren van de samenleving. In concreto betekent dit 'dat pas dan over het functioneren' gesproken kan worden als er een voorstelling van 'de vorm' is. Meerdere mogelijkheden voor het functioneren vergroten de gebruikswaarde (Taeke de Jong).

Met de uitspraken "de functies (werking) van de gebouwde en ongebouwde omgeving bestaan uit verschillende waarden" (belevingswaarde, gebruikswaarde, toekomstwaarde en overlevingswaarde) en "verscheidenheid is een vorm van risicodekking voor de belevingswaarde, gebruikswaarde, toekomstwaarde en overlevingswaarde" formuleert De Jong de basis voor het oordeel over de kwaliteit van het stedenbouwkundig ontwerp.

Uit het bovenstaande zou volgen dat de vorm, het ontwerp van de stadplattegrond en het ontwerp van de publieke ruimte, nodig zijn om een oordeel te kunnen geven over het toekomstige functioneren. Is het gerechtvaardigd om te zeggen: over de gewenste ruimtelijke ordening kan pas gesproken worden als een ontwerp gemaakt is? Nu blijkt dat in bestaande steden door de tijd heen een grote verscheidenheid aan ruimtelijk-organisatorische veranderingen ingevoegd kan worden, zonder dat de plattegrond van de stad, de stedelijke substantie, verandert. Is het denkbaar dat het ontwerp van de plattegrond in grote mate onafhankelijk is van de ruimte-lijk-functionele organisatie?

7. Als voortgebouwd wordt op het voorwaardelijk denken van Taeke de Jong⁹ zou geconcludeerd kunnen worden dat het ontwerp gebaseerd wordt op een volgorde op *grond van voorwaardelijkheden*:

Uitsnede en schaal

Elk ontwerp is een voorstel tot verandering van een gedeelte van de uitgebreide werkelijkheid. Deze uitsnede kan gesystematiseerd worden met de R(straal) reeks van De Jong. Om de voorstelling te kunnen maken is een schaalreductie noodzakelijk. Deze schaalreductie betekent dat op de gekozen schaal hoofdzaak en bijzaken onderscheiden worden. De korrel van waarneming dient daartoe bepaald te worden, bijvoorbeeld 1% van de straal van de uitsnede.

Legenda

Het ontwerp, de voorstelling wordt gerepresenteerd door vlakken, lijnen en punten, waarmee de legenda-eenheden samengesteld kunnen worden.

Zonder goed gedefinieerde legenda-eenheid is een ontwerp niet te begrijpen en te beoordelen. Er zijn diverse blikrichtingen denkbaar welke ten grondslag liggen aan de keuze van de basislegenda-eenheden: publiek - privaat, cultuur - natuur, formeel - informeel, bebouwd - onbebouwd, materie - betekenis, open - gesloten, et cetera. Nader onderzoek is nodig naar de betekenis verschillen van deze basislegenda-eenheden.

9. de Jong, T.M., 1992, *Kleine methodologie voor ontwerpend onderzoek*, uitgeverij Boom.

Patroon, vorm en compositie

Bij een compositie waarbij vorm en patroon voorwaardelijk zijn, wordt de spreidingstoestand van de legenda-eenheden bepaald. Deze spreidingstoestand drukt de mate van concentratie en deconcentratie en de mate van menging en scheiding van legenda-eenheden uit. Voor zo'n spreidingsstructuur wordt een keuze gemaakt met verschillende akkoorden ten aanzien van concentratie & deconcentratie en menging & scheiding.

In dit stadium kan al een oordeel gegeven worden over de belevingswaarde, maar nog niet over de gebruikswaarde, toekomst waarde en eventueel de overlevingswaarde van het ontwerp.

Orde en proces

Een van de aspecten van het stedenbouwkundig ontwerpen is de ruimtelijk-functionele organisatie van het grondgebied (paragraaf 4.3). Met deze organisatie wordt het toeval en de wanorde teruggebracht tot proces en orde. Orde betekent verband aan brengen in de ruimte, proces betekent verband aanbrengen in de tijd. Verband vooronderstelt duur in verandering.

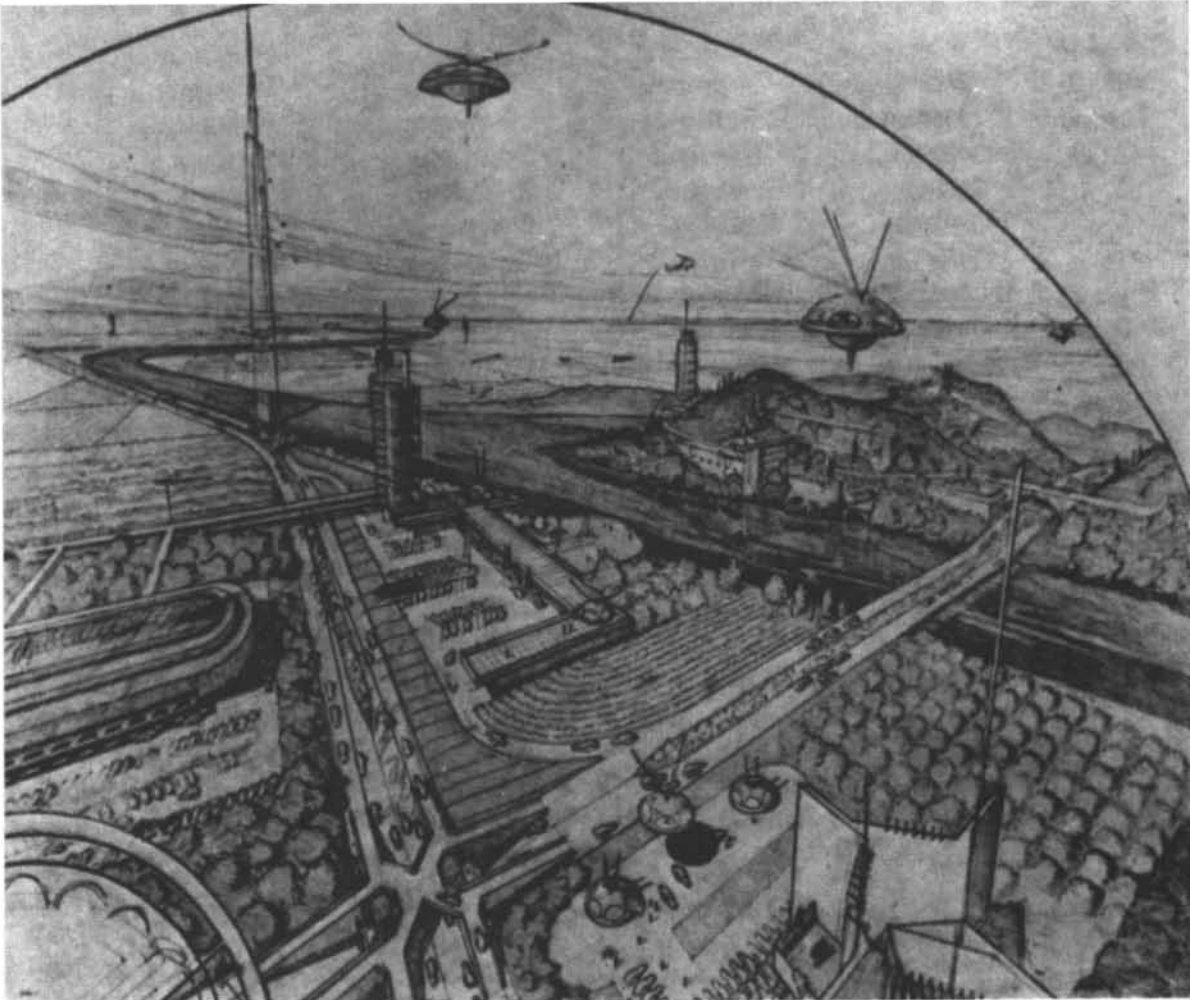
Structuur en functie (werking)

Bij structuur (samenhang) spreken we over een statisch verband. Deze samenhang of structuur heeft betrekking op aaneengesloten gebonden voorwerpen, de fysiek-ruimtelijke constructies. Bij functie of werking spreken we over de dynamische verbanden. Deze werking heeft betrekking op aaneensluitende ongebonden voorwerpen, zoals lucht, water, energie, gebruiksvoorwerpen en mensen in beweging.

Samenhang en werking (structuur en functie) vormen tezamen de structuur van de gebouwde omgeving. Om de samenhang en werking te kunnen waarderen dient de ontworpen uitsnede visueel teruggemonteerd te worden in de gelijkblijvende omgeving. De algemene werking van structuur is per definitie vermeerdering van duurzame orde en dus vermindering van bewegingsvrijheid (De Jong).

In dit stadium kan een oordeel gegeven worden over de belevingswaarde, de gebruikswaarde, de toekomstwaarde en eventueel de overlevingswaarde van het ontwerp.

8. Is stedenbouwkunde een wetenschap of een vaardigheid? Het ontwerp wordt in de 'tekentaal' gesteld. Bij de tekentaal hoort een eenduidige legenda en er kan gemeten worden. Is het misschien zo dat het wetenschappelijk karakter van dit vakgebied tot uitdrukking komt in het stedenbouwkundig ontwerp?



2.0 Broadacre City, Frank Lloyd Wright. Uit: Dupuy, G., 1991, L'urbanisme des réseaux, Armand Colin.

Een veranderende maatschappelijke context, nieuwe stedenbouwkundige opgaven

Paul Drewe en Edward Hulsbergen

- tomorrow is our permanent address and there they'll scarcely find us (if they do, we'll move away still further: into now)

(E.F. Cummings, Selected poems 1923-1958)

Voor degenen die al langer werkzaam zijn in de stedenbouwkunde, was het jaar 2000 altijd een magisch jaar: het symbool van een wellicht nieuwe wereld. Het jaar 2000 is inmiddels teruggebracht tot de korte of middellange termijn en de aandacht gaat uit naar 'de stad van de 21ste eeuw'. In het voortvarende Rotterdam heeft men het over '50 jaar Wederopbouw, 50 jaar Toekomst' of kortweg over 'Rotterdam 2045.

Wie verder kijkt dan de korte termijn - en dit is nog steeds kenmerkend voor het stedenbouwkundig werk - staat voor een moeilijke opgave. De overgang van een begrijpelijk verleden, zoals de 50 jaar wederopbouw, naar 'de stad van de 21ste eeuw' gaat gepaard met grote onzekerheid. Dat is misschien wel een van de weinige zekerheden anno nu. Dit probleem is weliswaar niet nieuw voor het omgaan met de lange termijn, maar het wordt er nog moeilijker op als de maatschappelijke context ingrijpend verandert. We lijken namelijk in een overgangsfase te verkeren: van een industrieel naar een post-industrieel tijdperk. De veranderingen zijn in eerste instantie technologisch en economisch van aard. Ze hebben echter niet alleen gevolgen voor de produktie. Ze beïnvloeden ook de samenleving en de ruimtelijke ontwikkeling met inbegrip van de steden. Typische nieuwe trefwoorden zijn bijvoorbeeld kennis of kennisinfrastructuur, innovatiemilieus, duurzame ontwikkeling, externe effecten, endogene ontwikkeling of ontwikkeling van onderen en cultureel erfgoed. De overgang van een industriële naar een post-industriële samenleving speelt wereldwijd, echter de snelheid ervan kan aanzienlijk verschillen tussen en binnen landen, regio's of steden. Er zijn koplopers en achterblijvers. Neem bijvoorbeeld de technologische vernieuwingen op het gebied van de informatietechnologie. Deze zijn in de eerste plaats het resultaat van expliciete beslissingen van ondernemingen die leiden tot nieuwe of verbeterde producten, processen of

		Vitality	Sense	Fit	Access	Control
Society is:	rich	important for both, but	generally more highly valued	easier to achieve but more complex; future fit less critical	substitutes available; diversity is valued	important for both
	poor	more critical where margin is narrower	but symbolic meaning valued even when poor	simpler but more critical	crucial, especially to basic resources	
Society is:	homogeneous	important for both	easier to achieve	easier to achieve	less important?	less important?
	heterogeneous		more difficult, but richer	more complex	important, to avoid alienation	important
Society is:	stable	easier to accomplish	easier to achieve	easier to achieve	less important	less important
	unstable	more difficult to maintain	more difficult	present fit more difficult to maintain; future fit is crucial for survival	crucial for survival	crucial
Society is:	centralized	easier to attain via standards and technical knowledge	used to express and support dominance	less likely to be achieved; formal adaptability is valued	critical for control	local control suppressed
	decentralized	more difficult to achieve except via stable customs and widespread knowledge	expresses diversity	more likely to be achieved; manipulability is valued	less critical	local control favored

2.1 Tabel 1: samenleving en ruimtelijke kwaliteit.

diensten die commercieel succesvol zijn. Als de actoren van een stad 'niets doen', zal de stad een speelbal worden van de ontwikkelingen die elders plaatsvinden. Wie dit risico niet wil gaan lopen, zal handelend moeten optreden; óók stedenbouwkundig.

Er is al veel geschreven over de stad in het informatietijdperk, dat wil zeggen over de maatschappelijke processen en over de stedelijke ontwikkelingen.¹ Om de stap te kunnen zetten naar nieuwe stedenbouwkundige opgaven, wordt er in deze bijdrage een synthese gemaakt van de uiteenlopende signalen.

Achtereenvolgens zullen aan de orde komen:

1. de criteria van een 'goede stad';
2. stedenbouw als 'sociaal werk';
3. de 'netwerkstad';
4. het beheerst en planmatig werken;
5. enkele belangrijke politieke ontwikkelingen.

1. Een 'goede stad'

Een vraag die stedenbouwers altijd heeft beziggehouden is: wat maakt een stad tot een 'goede stad'. "It is vital (sustenant, safe, and consonant); it is sensible (identifiable, structured, congruent, transparent, legible, unfolding and significant), it is well fitted (a close match of form and behavior which is stable, manipulable and resilient); it is accessible (diverse, equitable, and locally manageable); and it is well controlled (congruent, certain, responsible, and intermittently loose). And all of these are achieved with justice and internal efficiency", aldus een van de klassieken.²

Deze criteria van een 'goede stad' kunnen niet los worden gezien van de maatschappelijke context. Zie tabel 1.³ Hun gewicht verschilt bijvoorbeeld naarmate een samenleving rijk dan wel arm is. En, afhankelijk van de context, kunnen zij moeilijker of gemakkelijker worden gerealiseerd of worden zij eenvoudiger of ingewikkelder. Een post-industriële maatschappij (in West-Europa) zou vooral kunnen worden gezien als een maatschappij die rijk is, heterogeen, niet stabiel en gedecentraliseerd. Tabel 1 laat zien welke gevolgen dit zou hebben voor de verschillende aspecten van de ruimtelijke kwaliteit van een stad.

De overgang naar een post-industrieel tijdperk betekent ook dat de zogenaamde externe effecten belangrijker worden. Hiermee worden bedoeld de sociale kosten en baten, dat wil zeggen de effecten van productie en consumptie die - in tegenstelling tot economische kosten en baten - niet in geld worden gemeten.

Voorbeelden voor sociale kosten zijn criminaliteit, congestie, gevaarlijke industrieën, industriële luchtvervuiling. Onder sociale baten

1. Jobse, R.B. en S. Musterd, S., 1994, *De stad in het informatietijdperk*, Van Gorcum, Assen; Droege, P. (red.), 1997, *Intelligent environments, spatial aspects of the information revolution*, Elsevier, Amsterdam et al.

2. Lynch, K., 1981, *A theory of good city form*, MIT Press, Cambridge, Mass. & London, p. 235.

3. Op.cit., p. 234.

verstaat men bijvoorbeeld collectieve voorzieningen zoals cultuur, onderwijs, medische zorg, maar ook natuurschoon.

Uit onderzoek in Duitsland, Frankrijk en de Verenigde Staten is gebleken dat leven en produceren in steden of regio's met een hoge bevolkingsdichtheid voordelig is voor zover het economische en (bepaalde) sociale baten betreft, zij het tegen de prijs van hoge sociale alsook economische kosten. Een wellicht extreem geval in Europa is Parijs met een dichtheid van ruim 20.000 inwoners per vierkante kilometer.⁴

De stad in een veranderende maatschappelijke context vraagt om een evenwichtige vernieuwing: economisch-technologisch, sociaal, ecologisch en cultureel.⁵ Dit is een lange termijnvisie die rekening houdt met sociale kosten en baten. Deze staat op gespannen voet met het korte termijndenken dat de economische baten vooropstelt. De prijs die hiervoor zal moeten worden betaald, zijn de steeds hogere kosten van de congestie in de centrumgebieden - tijdverlies door wachttijden, vervuiling en dergelijke - die in toenemende mate ontmoedigend werken op nieuwe investeringen in deze gebieden.

Toegespitst

Een evenwichtige vernieuwing zou haar neerslag moeten vinden in planvorming en vormgeven van de stad als geheel, dat wil zeggen in stads- en structuurplannen nieuwe stijl. Een evenwichtige vernieuwing vraagt om een programma dat, functioneel gezien, integraal is.⁶ Hetzelfde geldt voor het renoveren van de stad, bijvoorbeeld voor de revitalisatie van historische stadsdelen.⁷ Bovendien moet bij het transformeren van de stad ervoor gewaakt worden dat er slechts ad hoc stedenbouwkundige projecten worden ontwikkeld, ingegeven door korte termijndenken of de waan van de dag.

Het debat over stedenbouwkundige 'kwaliteit' is ingewikkeld. 'In het verslag van een zoektocht naar projecten met 'urban excellence', wordt een opsomming gegeven van wat je wel en niet moet doen als je het beoordelingsprobleem eenvoudig wilt houden. De auteurs bekritisieren daarmee het al te gemakkelijk oordelen, het eenzijdig belichten van kwaliteit als oplossing voor het dilemma van de complexiteit. Zij hechten groot belang aan het debat over de ontwerpen. Beoordelen is niet het afstrepen van checkpoints, maar een dynamische dialoog. De 'mythen' rond projecten worden hun inziens gevormd en in stand gehouden doordat:

- meestal slechts de positieve aspecten worden vermeld, en er geen afweging plaatsvindt van kosten en baten, of de kosten op de koop toe worden genomen;
- slechts het artefact - het project, het object of de locatie - wordt belicht, en niet de processen en waarden;

4. Drewe, P. en H. Rosenboom, 1993, *Indicators of the urban quality of life, with special reference to France*, Colloque 'Réseau des villes européennes, état des recherches comparatives', Equipe P.A.R.I.S., CNRS & Université de Paris I, Saint-Cloud.

5. Drewe, P., 1993, *Capital cities in Europe: directions for the future*, in J. Taylor (red.), *Capital cities, international perspectives*, Carlton University Press, Ottawa, pp. 343-376.

6. Bredenoord, J., 1996, *Planning en management voor de stad van de toekomst*, proefschrift, Faculteit Bouwkunde, Technische Universiteit Delft.

7. Drewe, P., 1995, *Studies conservation of European cities, a synthesis report prepared for the European Parliament*, Faculteit Bouwkunde, Technische Universiteit Delft.

- de kwaliteitscriteria niet of onvoldoende worden vermeld, en slechts één van de actoren of professionals wordt beoordeeld. Daartegenover stellen zij, dat het oordeel 'urban excellence' gebaseerd moet zijn op:
 - positieve en negatieve punten;
 - object/project/locatie en processen/waarden;
 - expliciete kwaliteitscriteria; en
 - de bijdragen van alle actoren;
 - tevens stellen zij, dat de beoordelaars de weging in het eindoordeel moeten duidelijk maken.⁸

2 Stedebouw als 'sociaal werk'

De veranderende maatschappelijke context omvat ook ontwikkelingen die te maken hebben met de bevolking, te weten de demografische en sociaal-culturele ontwikkelingen. De demografische invalshoek biedt de aspecten die de kwantiteit van de vraag nader helpen omschrijven, terwijl de sociaal-culturele ontwikkelingen de aard van de behoeften en de problemen als gevolg van die veranderingen helpen definiëren.⁹ Zowel in Nederland als in de landen om ons heen worden als de belangrijkste stedelijke problemen genoemd: sociale uitsluiting, ruimtelijke segregatie, werkloosheid, armoede, de toename van het aantal immigranten, en het onvoldoende fysiek-ruimtelijke aanbod vergeleken met de kapitaalkrachtige vraag. Deze problemen zijn het meest nijpend in de steden met verdwenen of verdwijnende traditionele industrie. Maar ook in steden met economisch groei blijken grote aantallen bewoners niet te delen in de welvaart, omdat hun positie ten opzichte van de veranderende stedelijke economie ongunstig is.¹⁰

De problematiek is complex:

- Ten eerste gaat het om de groepen die lijden door:
 - a. langdurige werkloosheid;
 - b. een gering inkomen en toenemende inkomensverschillen ten opzichte van de hoofdstroom van de samenleving; en
 - c. onvoldoende aansluiting van de opleiding en de vaardigheden op werk waarmee in het eigen onderhoud kan worden voorzien.
- Ten tweede zijn er de verslechterende leefomstandigheden in gebieden met concentraties van armoedige huisvesting en gebrekkige voorzieningen, en vaak gezondheids- en veiligheidsproblemen. In de ontwikkeling van de woningvoorraad ligt de prioriteit niet bij deze gebieden. Internationaal vergelijkend onderzoek naar de effecten van de terugtrekkende overheid en privatisering van de sociale nieuwbouw, wijst op de risico's van toekomstige tekorten van (goedkope) woningen.¹¹ Ook in Nederland

8. Langdon, P. (met R.G. Shibley en P. Welch), 1990, *Urban excellence, Van Nostrand Reinhold, New York;*

Hulsbergen, E. en Hermans, W., 1995, *Waar gaat het om?*, in W. Hermans e.a. (red.), *Woorden, beelden, plannen. Over het stedebouwkundig meesterwerk, POLIS*, Publikatieburo Bouwkunde, Delft, pp. 9-19.

9. Priemus, H. e.a. 1994, *Exogene invloeden volkshuisvesting*, Delftse Universitaire Pers.

10. Hulsbergen, E.D., 1992, *Positie en ruimte. Kwetsbare groepen in de stad; denkbeelden en feiten*, proefschrift, Publikatieburo Bouwkunde, Technische Universiteit Delft;

Hulsbergen, E.D., 1995, *Stedelijke 'probleemgebieden'. Rehabilitatie in de noordelijke banlieue van Parijs en rondom het centrum van Londen*

Publikatieburo, Faculteit Bouwkunde, Technische Universiteit Delft;

European Commission 1994, *Europe 2000+, cooperation for European territorial development*, Luxembourg, pp. 98-103.

is er reden tot zorg, die als volgt onder woorden is gebracht.

"De vraagzijde bestaat niet alleen uit huishoudens met een bovenmodaal inkomen die tot doorstroming moeten worden verleid, maar ook uit bewoners en woningzoekenden met een laag inkomen die in de komende jaren het gevoel zullen behouden dat er voor hen nauwelijks iets te kiezen valt".¹²

- Ten derde worden de problemen in veel gebieden versterkt omdat dit ook de woonlocaties zijn waar immigranten en etnische groepen terecht komen, groepen die tevens te kampen hebben met een moeizame integratie.

Met betrekking tot deze ontwikkeling zijn er allerlei initiatieven. Zo heeft bijvoorbeeld de Raad van Europa een project gestart over de integratie van immigranten en het verminderen van kansongelijkheid. Ervaringen met gebiedsgebonden aanpakken in een tiental Europese steden zijn uitgewisseld.¹³

Algemeen gesproken worden de problemen zeer verschillend gedefinieerd. Enerzijds als een ongewenst maatschappelijk kwaad dat moet verminderen, anderzijds als de onafwendbare prijs voor de economisch-technologische vernieuwing van de samenleving als geheel en de stad in het bijzonder. De discussie betreft:

- a. de opvattingen over de baten van de stedelijke vernieuwing ten opzichte van de - vooral sociale - kosten;
- b. de verdeling van de baten en kosten over de verschillende bevolkingsgroepen; en
- c. de rechtvaardiging van de (her)verdeling.

De scheve verdeling van de lasten wordt ook wel 'the hidden modernization tax' genoemd. Met deze benaming wordt kritiek geuit op de eenzijdige benadering van de economie waarbij allerlei (sociale, culturele en ecologische) kosten en baten niet worden meegerekend. Als gevolg hiervan wordt de ongelijkheid tussen stadsbewoners eerder verergerd dan verminderd. De financiële en emotionele lasten van de stedelijke vernieuwing komen onevenredig terecht bij de toch al kwetsbare bevolkingscategorieën.¹⁴

De eenduidige kwantificering van de problematiek is moeilijk. Vergelijkende studies tussen steden leveren verschillende, zij het steeds relatief hoge cijfers van werkloosheid, achterstand en armoede. De probleemgebieden en de probleemgroepen kunnen zeer uiteenlopen. In sommige steden zijn de 'probleemgebieden' vooral te vinden in de centrale stadsdelen waar de werkgelegenheid is verdwenen en de huisvesting en infrastructuur in verval zijn. In andere steden heeft de revitalisering juist die centrale delen duur gemaakt met als gevolg een grote druk op bepaalde, relatief goedkope naoorlogse wijken. De 'probleemgroepen' kunnen eveneens verschillen. Soms bestaan deze vooral uit ongeschoolde oudere werknemers en

11. Hallett, G. (ed.), 1993, *The new housing shortage. Housing affordability in Europe and the USA*, Routledge, London.

12. Priemus, H. en Smid, I., 1993, *(Be)heer en meester*, Delftse Universitaire Pers, p.9.

13. Blair, T.L. and E.D. Hulsbergen, 1995, *Designing and implementing innovative approaches, background discussion paper*,

Council of Europe, Strasbourg; Council of Europe, 1996, *Area-based projects in districts of high immigrant concentration*, Council of Europe Publishing, Strasbourg.

14. Meltzer, J., 1984, *Metropolis to Metroplex, the social and spatial planning of cities*, John Hopkins University Press, Baltimore/London, p.37.

jongeren, dan weer vormen etnische groepen het merendeel. Overigens blijken deze groepen bij nadere beschouwing zeer heterogeen, dit in tegenstelling tot wat algemeen wordt verondersteld.

Voor de stedenbouwkunde rijst de vraag welke positie de discipline inneemt in de transformatieprocessen van de stad en de samenleving. Het belangrijkste discussiepunt hierbij is het standpunt ten opzichte van de economisch-technologische vernieuwing (die vooral gericht is op het behouden en versterken van de economische positie van de stad). Het debat lijkt te worden gemarkeerd door twee zeer uiteenlopende beleidslijnen.

De eerste beleidslijn kan worden omschreven als het eenvoudigweg "accepteren dat economisch herstel niet de hele maatschappij omhoogstuwt maar slechts 70 procent van de bevolking, en dat de overige 30 procent deels aangewezen zal zijn op bijstand en deels verbannen wordt naar de gewelddadige marge van de samenleving, waar zij zullen vervallen in misdaad, drugs, rellen en plunderingen." De tweede beleidslijn "bestaat uit het versterken van onze meest concurrerende sector, de technologische speerpuntindustrieën, zodat het geld dat daarmee verdiend wordt, gebruikt kan worden om te bouwen aan een nieuw type verzorgingsstaat. Deze zal tot taak hebben om de gevolgen van de snelle maatschappelijke en economische veranderingen in de hand te houden, met name door de uitbreiding van de zorg- en dienstverleningssector".¹⁵

Het is niet waarschijnlijk dat deze twee uiteenlopende opties voor vernieuwing te verzoenen zijn in de definitie van de stedenbouwkundige opgaven. De stedenbouwkundige fysiek-ruimtelijke transformatie is niet waardenvrij, maar houdt een impliciete dan wel expliciete keuze in voor één van beide:

- ofwel een transformatie waarin de sociale problemen weinig gewicht in de schaal leggen, en hooguit als (openbare orde) kostenpost meetellen;
- dan wel een transformatie waarbij de economisch-technologische vernieuwing vanuit een sociaal oogpunt wordt vormgegeven en de stedenbouwkundige aldus bijdraagt aan het in de hand houden van de problematische gevolgen van de vernieuwing.

Dit laatste is geen recente gedachte. In zijn boek met de veelzeggende titel 'Stedenbouw' schreef De Casseres reeds in 1926 dat hij de stedenbouw zag als "door en door sociaal werk", gegrond "op drie uiterst belangrijke sociale verschijnselen: de bevolkingsbeweging, de sociale verhoudingen, en de economische toestanden".¹⁶ Dat de stedenbouwkundigen van die tijd, alsook de geslachten voor en na hen nogal normatieve ideeën koesterden over hoe de samenleving geordend moest worden en hoe mensen dienden te wonen en te leven, doet hieraan niet af.

15. Touraine, A., 1994, *Een continent van onvermogen*, De Volkskrant, 9 april, p.18.

16. De Casseres, J.M., 1926, *Stedenbouw*, Van Looy, Amsterdam, p.17.; vergelijk ook meer recent:

Beekman, P., 1993, *Stedenbouwkunde en stadsbestuur*, Bouwstenen, nr. 30, Technische Universiteit Eindhoven; m.n. hoofdstuk 6.

Toegespitst

Tot in de jaren zestig werden (grootschalige) bouwkundige ingrepen toegelicht en verdedigd met maatschappelijk visies van goed wonen en modern leven.

Momenteel stellen stedenbouwers zich vaak op het standpunt dat stedenbouwkunde geen 'sociaal werk' is, noch dit behoort te zijn. Dat is dus wel eens anders geweest. Is deze huidige stellingname een reactie op het fysiek- en sociaal-ruimtelijk determinisme uit het verleden? Is het de vrees verantwoordelijk gesteld te worden voor allerlei maatschappelijke problemen? In de drang naar vernieuwing wordt soms veel verwacht van de ruimtelijke omgeving, althans er wordt veel in geïnvesteerd. Tegelijkertijd worden de - gemakkelijk zichtbare - ontworpen fysieke ruimten en structuren gebruikt als 'oorzaak' van 'probleemgebieden' of in het gunstige geval als component van probleemdefinities. Kennelijk hebben veel stedenbouwers er moeite mee de maatschappelijke kant van hun werk te integreren in hun visie op de beroepsuitoefening en op het onderzoek. Dat is ook moeilijk, maar moeten wij ons daarbij neerleggen?

Stedenbouwkundige plannen zijn geen waardevrije voorstellen, stedenbouwkundige realisaties zijn geen waardevrije objecten.

Voorop gesteld moet worden, dat stedenbouwkundigen niet bij uitstek verantwoordelijk zijn voor het wel en wee van de samenleving. Maar de beelden die zij hebben van de samenleving beïnvloeden hun werk. Stedenbouwkundige plannen, de fysieke ruimten en hun functies, bepalen mede de voorwaarden waaronder het maatschappelijk leven vorm krijgt: het produceren en consumeren en de ontwikkeling ervan. De stedelijke vorm determineert niet het gebruik, maar beïnvloedt dit wel. Het feit dat mensen gewoon hun gang gaan met een ontwerp, dat collectief gedrag onvoorspelbare kanten heeft, betekent nog niet dat de ontwerper zijn gang kan gaan met de vormgeving. Waar komen de criteria voor een goed plan vandaan? De stedenbouwkundigen kunnen ervoor kiezen de ontwerpogave mede te definiëren of die over te laten aan anderen: marktpartijen, politici, bewoners. Hoe enger het vakgebied wordt begrensd, hoe minder de maatschappelijke vraag hoeft te worden bekritiseerd, hoe minder verantwoordelijk men zich hoeft te voelen. Maar ook: hoe meer de stedenbouwkunde de speelbal wordt van andere disciplines en belanghebbenden die dit debat wel willen aangaan. Wij kiezen ervoor de stedenbouwkundige bijdrage aan de maatschappij een belangrijke rol te geven. In die zin is stedenbouwkunde (ook) sociaal werk.

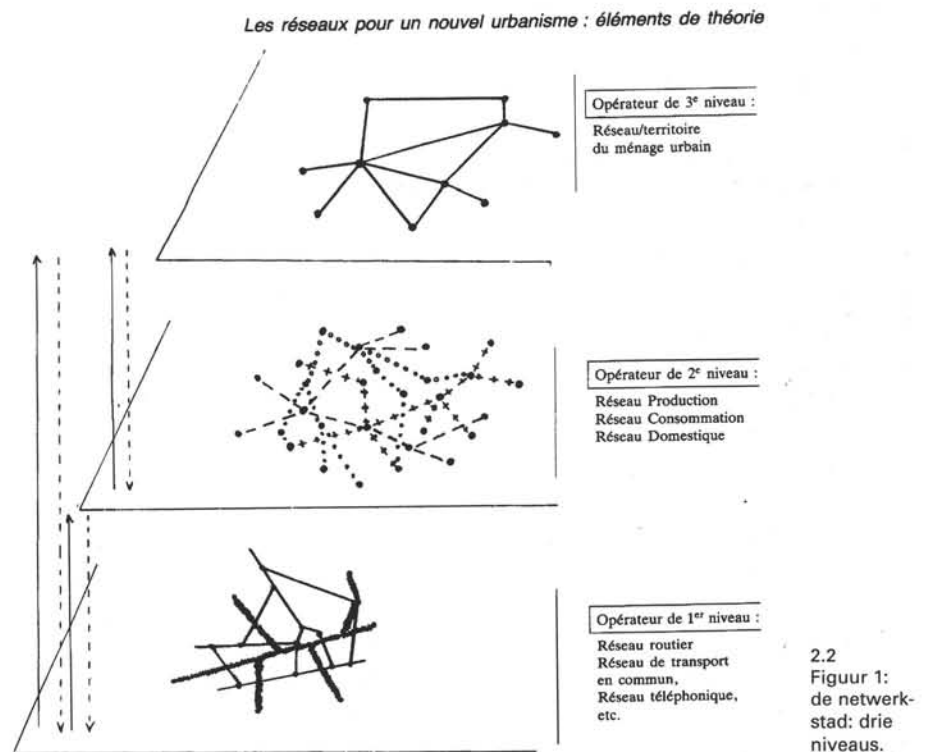
De boodschap is dan ook, dat de complexiteit van de sociale kwestie geen argument is om haar in de huidige stedelijke transformatieopgaven buiten haakjes te zetten.

3. De 'netwerkstad'

De stad in het informatietijdperk, is dat slechts een modieuze kreet of is er meer aan de hand. Zou hierdoor misschien de stedenbouwkundige opgave op lange termijn ingrijpend veranderen?

Er gaan steeds meer stemmen op dat de stad van de eenentwintigste eeuw als 'netwerkstad' moet worden gezien.¹⁷ Historische analyses wijzen uit dat het ontstaan van technische infrastructuurnetwerken in belangrijke mate bepalend is geweest voor het verstedelijkingspatroon. Dit geldt voor netwerken van drink- en afvalwater, energie, transport en telecommunicatie. Heeft niet de uitbreiding van het wegennet de basis gelegd voor een groeiende automobilititeit en daarmee voor een in wezen ongebreidelde suburbanisatie? En zal niet de opkomst van informatietechnologische netwerken belangrijke nieuwe mogelijkheden gaan openen?

De (her)structureerende effecten van netwerken dienen op drie niveaus te worden onderzocht zoals aangegeven in figuur 1.¹⁸



17. Dupuy, G., 1991, *L'urbanisme des réseaux*, Armand Colin, Paris.

18. Op.cit., p.119.

- productie (een logistiek netwerk dat alle voor- en achterwaartse relaties van ondernemingen omvat);
- consumptie (een netwerk van handels- en vrije tijdsactiviteiten in de vorm van centra);
- persoonlijke behoeften (een netwerk waarop het persoonlijk leven berust, bijvoorbeeld rond het onderwijs in het geval van huishoudens met schoolgaande kinderen of rond familie-, vrienden- en kenniskringen).

Elk van deze functionele netwerken stelt zijn eigen vestigingseisen. Lagere scholen zijn in of nabij woongebieden gevestigd. Het wegen-net bepaalt de vestiging van winkelcentra. En kantoren zoeken knooppunten op van wegen of openbaar vervoer.

Op het derde niveau, tenslotte, creëren de gebruikers zelf relaties tussen netwerken van productie, consumptie en persoonlijke behoeften en daarmee, hun eigen 'virtuele' steden. Hetgeen tot uiting komt in de tijd-ruimtebudgetten van huishoudens¹⁹ alsook in de logistieke ketens van ondernemingen.

'Virtueel' dient hier trouwens te worden verstaan als 'virtual', dat wil zeggen 'being functionally or effectively but not formally of its kind'. De virtuele steden zijn niet vanzelfsprekend gelijk aan de geplande steden, omdat de stedelijke planning gericht is op het tweede niveau en dit hiërarchisch probeert te ordenen. Dit bijvoorbeeld in verzorgingskernen met de binnensteden als top van de hiërarchie.²⁰ Het is niet denkbeeldig dat de opkomst van de nieuwe informatietechnologieën en -netwerken de hiërarchische ordening verder zal gaan 'ontregelen', onder andere door:

- een spreiding van de moderne industrie over kleinere steden en plattelandsgebieden;
- een concentratie van moderne distributiecentra op de knooppunten van snelwegen, in de nabijheid van de grote steden;
- de ontwikkeling van grote kantorencomplexen en winkelcentra buiten de steden op locaties met goede snelwegverbindingen en parkeermogelijkheden,
- toenemende druk op de groengordels van grootstedelijke gebieden en kleine kernen erbuiten, wat het wonen betreft.²¹

Of deze ontwikkelingen de omvang van de 'edge cities' in de VS²² zullen bereiken - laat staan dat we op weg zijn naar een 'generic city'²³ - is niet zeker. Vooralsnog moet het gewicht van de bestaande stedelijke centra in Europa niet worden onderschat.

De vraag is niet alleen of het compacte stads- of Vinex-beleid het tij kan doen keren, maar ook of bovengenoemde ontwikkelingen zonder meer als 'een verstoring van de normale gang van zaken' moeten

19. Dijst, M., 1995, *Het elliptisch leven, actieruimte als integrale maat voor bereik en mobiliteit*, proefschrift, Technische Universiteit Delft, Nederlandse Geografische Studies, Utrecht.

20. Zie ook: Drewe, P., 1997 *Het voorgaande hoofdstuk De vernieuwing van binnensteden.*

21. Barnes, R., 1987, *Technical change and the urban development cycle*, Urban Studies, 24, pp. 5-30.

22. Garreau, J., 1992, *Edge city, life on the new frontier*, Doubleday, New York.

23. Koolhaas, R., 1995, *Generic city*, Sikkens Foundation, Sassenheim.

worden beschouwd. Dit laatste zou betekenen dat de gebruikers met hun virtuele steden door ruimtelijke ordenaars en stedenbouwkundigen gewoonweg worden genegeerd. Als ze dit soort ontwikkelingen echter serieus nemen, dan heeft dit consequenties. Dit kan bijvoorbeeld leiden tot het bewust ontwerpen van de uitritten/inritten van grote steden vanaf de weg, vooral als knooppunten van consumptienetwerken in de vorm van 'stedelijke boulevards'. Deze stedenbouw van de netwerken vereist bepaalde nieuwe methoden en werktuigen, al dan niet computerondersteund. De ontwikkeling van netwerken moet historisch worden geanalyseerd. Netwerken moeten schematisch (ruimtelijk abstract) worden afgebeeld. Hun functioneren moet worden geëvalueerd. Ze moeten ruimtelijk worden ontworpen. En er moet aandacht worden besteed aan de semasiologie (studie en ontwerp van geschikte tekensystemen).

De stedenbouw van de netwerken heeft tevens gevolgen voor de ruimtelijke basispatronen. Neem een voorbeeld uit de geografie: de zogenaamde choremen, gebaseerd op punten, lijnen, zones en netwerken. Er zijn zeven soorten: maas (voor ruimtelijke indelingen); geruit patroon (verbindingen); aantrekkingskracht (in verband met afstandseffecten); contact (breuk of osmose); tropisme of richting; dynamiek (positief of negatief); hiërarchie. Zie figuur 2.²⁴ De $4 \times 7 = 28$ combinaties vormen de basis voor elke ruimtelijke verdeling of kaart.

	POINT	LIGNE	AIRE	RESEAU
maillage				
	châchiqué	limite administrative	Etat, région...	centres, limites et polygones
quadrillage				
	site de réseau carrelage	voies de communication	aire de desserte irrigation, drainage	réseau
attraction				
	points atèles satellites	lignes d'outillage centres	aire d'attraction	zones préférentielles
contact				
	point de passage	rupture, interface	zones en contact	site du point
tropisme				
	flux directionnel	ligne de partage	surfaces de tendance	dissymétries
dynamique territoriale				
	évolutions ponctuelles	aires de propagation	aires d'extension	site du changement
hiérarchie				
	terme urban	terme administratif	site ensemble	réseau maie

2.3 Figuur 2: naar een nieuwe legenda.

24. Brunet, R., *La carte, mode d'emploi*, Fayard/Reclus, Paris, p. 191.

Samenvattend

De stad in het informatietijdperk houdt in dat gebruikers en hun virtuele steden de aandacht zullen opeisen. Dit betreft allereerst het expanderen en annexeren van de stad. Hierbij verschuift het accent van zones naar knooppunten en vooral netwerken. Het patroon en de structuur van het stedelijke en landelijke ruimtegebruik (de ruimtelijke verschijningsvorm en de functionele inhoud van vlakken) blijven belangrijk, maar er zijn ook nieuwe opgaven zoals het ontwerpen van (knooppunten van) netwerken, bijvoorbeeld productienetwerken (technopolen, logistieke centra en dergelijke).

Het expanderen van de stad kan niet los worden gezien van het renoveren en het transformeren van de stad (inclusief nieuwe kansen voor de binnensteden). Concurrentie moet worden vermeden en complementariteit worden nagestreefd. Om de goede verbanden te kunnen leggen, zal zich de stedenbouwkundige opgave ook moeten richten op de schaal van de regio, bijvoorbeeld op 'groene metropolen', polynucleaire structuren of stedelijke netwerken.

Tot de stedenbouwkundige opgaven behoren tevens nieuwe technische netwerken in de stad, wellicht ook in de regio. Dit terrein is door de stedenbouwkundigen nogal verwaarloosd en/of overgelaten aan de civiele technici. Dit zal met het oog op bovengeschetste ontwikkelingen moeten veranderen. Als de gebruikers en hun virtuele stad (niveau 3) de aandacht zullen opeisen en als de opgaven op niveau 2 een wijziging zullen ondergaan, dan zal men zich tegelijk moeten bekwamen in technische netwerken (niveau 1) en niet alleen in het vervoer, maar in de technische infrastructuur in het algemeen en de informatietechnologieën in het bijzonder; samen aangeduid met 'urban technology'²⁵

Welke bijdragen informatietechnologieën kunnen leveren aan nieuwe concepten van ruimtelijke planning en stedenbouw is ook een actuele opgave voor het Ministerie van VROM. Welke vorm zal VROM geven aan de 'netwerkstad'?²⁶

4. Beheerst en planmatig werken

Bij alle stedenbouwkundige opgaven rijst de vraag hoe deze het beste kunnen worden aangepakt: om de problemen in kaart te brengen en om oplossingen te realiseren. In een veranderende maatschappelijke context doen de op te lossen problemen vaak chaotisch aan en worden er alleen maar ingewikkelder op. Alles heeft met alles te maken. En de onzekerheden nemen toe. Hoe kan er in een dergelijke situatie beheerst en planmatig worden gewerkt?

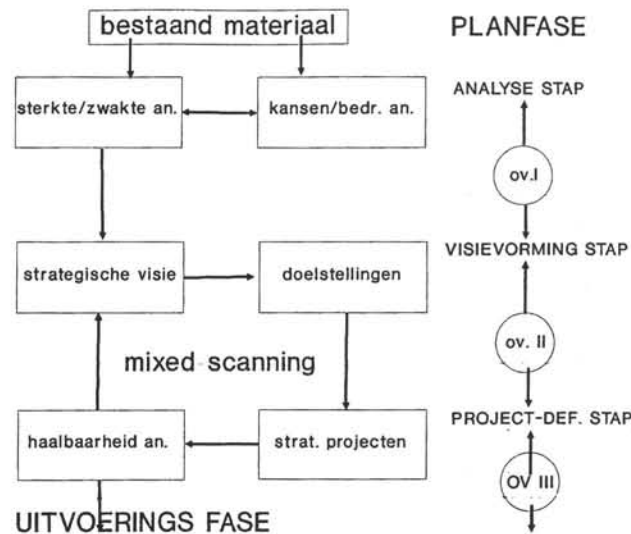
De aanpak dient in elk geval de volgende elementen of stappen te bevatten:

25. Zie ook: Meyer, Han, 1997
Het volgende hoofdstuk *De verstedelijking van de infrastructuur als stedenbouwkundige ontwerp-opgave*.

26. Drewe, P., 1996, *De netwerkstad VROM, bijdrage van informatietechnologieën aan nieuwe concepten van ruimtelijke planning*, Faculteit Bouwkunde, Technische Universiteit Delft.

- een **analyse** van sterkten en zwakten van het plangebied, gecombineerd met externe kansen en bedreigingen;
- visievorming, dat wil zeggen het formuleren van een strategische visie en van strategische doelstellingen, eventueel na het afwegen van alternatieve visies of mogelijke toekomst;
- de definitie van strategische **projecten** inclusief een toetsing op haalbaarheid.

Een belangrijk kenmerk is de wisselwerking tussen visievorming en projectdefinitie ('mixed scanning'), dit om te voorkomen dat de planvorming blijft steken in abstracte structuurschetsen of ad hoc projecten. Er zal herhaaldelijk moeten worden onderzocht welke projecten nodig zijn om een bepaalde visie te kunnen realiseren of, omgekeerd, welke visie past bij een bepaald project. Zie figuur 3.

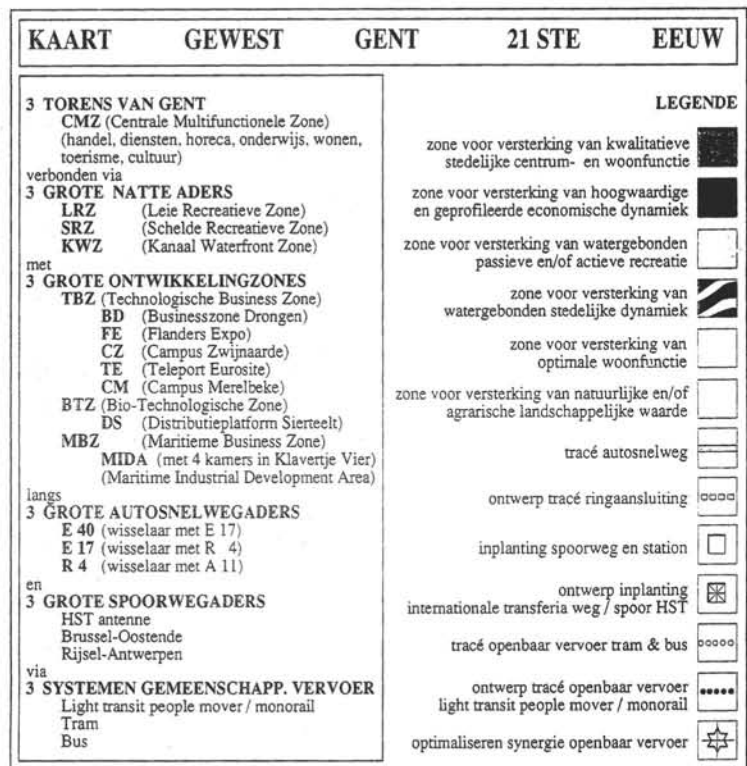
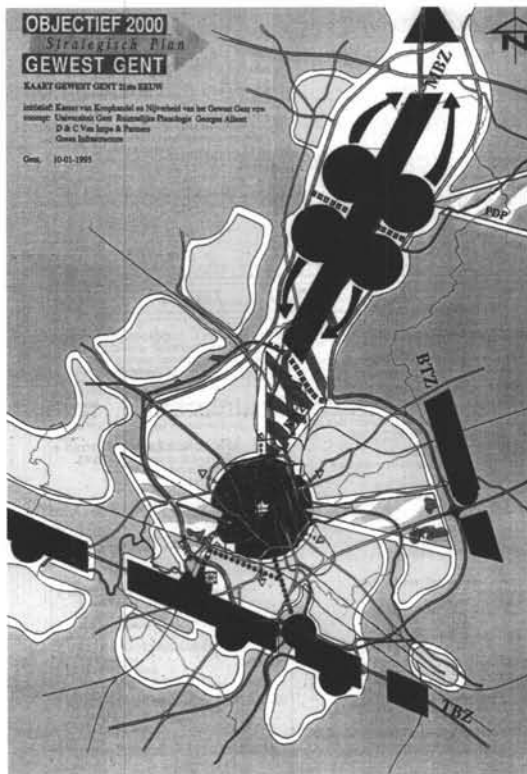


2.4 Figuur 3: de 'mixed scanning' aanpak.

27. Kamer van Koophandel en Nijverheid van het Gewest Gent, 1994, *Ontwikkelingsperspectief 2000: socio-economische, bedrijfseconomische en ruimtelijke analyse van het Gentse stadsgewest*, Gent; Dez., 1995, *De strategische ontwikkelingsvisie voor het Gentse gewest*, Gent; Dez., 1995, *Definiëring van de portfolio van een eerste reeks van strategische projecten voor sociale en economische groei*, Gent.

Een recent voorbeeld kan dit helpen verduidelijken, te weten het 'Strategisch Plan voor het gewest Gent' oftewel 'Objectief 2000'.²⁷ De analysefase mondde uit in een strategische ontwikkelingsvisie voor het gewest onder de noemer 'Gent, euroregionale hoofdstad van de Scheldemond'. Zoals uit figuur 4 blijkt, is deze visie ruimtelijk nader uitgewerkt in een centrale multifunctionele zone (de 'Torens van Gent') verbonden via natte aders met grote ontwikkelingszones langs grote autosnelwegaders en grote spoorwegaders via systemen van gemeenschappelijk vervoer. De onderliggende strategisch-economische speerpunten hebben betrekking op:

- de maritieme industriezone;
- een technopolis corridor;



2.5 Figuur 4: Objectief 2000, Strategisch Plan, Gewest Gent, 21ste eeuw.

- de versterking van het binnenstedelijk weefsel;
- agro-business;
- de gestructureerde integratie van de strategische speerpunten (versterking knooppuntfunctie).

Ze vormen het raamwerk voor het definiëren van strategische projecten zoals 'Flanders Business Park Ghent' met betrekking tot de technopolis corridor.

Het gebied is gelegen aan het kruispunt van E40 en E17 en omvat twee universiteitscomplexen, een bedrijvenzone en het technologiebeurscomplex van 'Flanders Technology International'.

Toegespitst

'Objectief 2000' is een voorbeeld van een nieuwe generatie stads- en structuurplannen. Het gaat hier tevens om de stedenbouwkundige opgave op regionaal (stadsgewestelijk) niveau.

De mixed scanning-benadering is echter niet beperkt tot de hogere schaalniveaus van stad en regio. Ze is ook van belang voor het renoveren, transformeren, expanderen en annexeren van de stad alsmede voor nieuwe netwerken in de stad. Hierbij is vooral belangrijk dat er goede verbanden worden gelegd met de hogere schaalniveaus

van stad en regio. Dit met betrekking tot strategische visies en projecten.

5. Politieke ontwikkelingen

De (nieuwe) stedenbouwkundige opgaven worden ook beïnvloed door politieke ontwikkelingen. Er zijn met name drie ontwikkelingen die nadere aandacht verdienen: de bestuurlijke (re)organisatie, publiek-private samenwerking en lokale synergie, en communautaire initiatieven met betrekking tot stedelijke aangelegenheden.

Van november 1973 ('Vijf landsdelen, vijfenveertig gewesten') tot april 1993 ('Opheffen van zeven jaar oude provincie Flevoland') zijn er niet minder dan 27 verschillende voorstellen gelanceerd voor de bestuurlijke herindeling van het Nederlandse grondgebied.²⁸ Na april 1993 zijn er onder andere zeven stedelijke gebieden in kaart gebracht, hetgeen heeft geleid tot voorstellen voor stadsprovincies met een nog onduidelijke rol van stadsdelen en randgemeenten. In Amsterdam en Rotterdam zijn de voorstellen in referenda gesneuveld. De discussie over de bestuurlijke (her)indeling wordt vervolgd. De vraag is welke bestuursvorm het beste aansluit bij de nieuwe stedenbouwkundige opgaven of taken van de ruimtelijke ordening. Het zogenaamde subsidiariteitsbeginsel lijkt goed te passen bij een post-industriële samenleving. Dat wil zeggen het beginsel dat taken, verantwoordelijkheden en beslissingsbevoegdheden op een zo laag mogelijk daarvoor competent niveau worden gelegd. Dit zal per nieuwe stedenbouwkundige opgave moeten worden bekeken. Hierbij kan, zoals reeds opgemerkt, behoefte bestaan aan coördinatie met hogere niveaus. Over het algemeen bieden bestaande of nieuwe vormen van samenwerking meer flexibiliteit dan geformaliseerde, bestuurlijke indelingen. Verbanden met een hoger schaalniveau kunnen niet alleen worden bewerkstelligd door middel van een verticale coördinatie tussen lagere en hogere besturen, maar ook door een horizontale afstemming tussen lagere besturen.

De behoefte aan coördinatie is niet beperkt tot de overheidssector, maar zal in toenemende mate de relatie betreffen tussen de publieke en de private sector. Neem bijvoorbeeld grootstedelijke projecten zoals Den Haag Nieuw Centrum, het Integraal Plan Noordrand Rotterdam en het IJ-oeverproject in Amsterdam.²⁹ De bestaansgrond van een publiek-private samenwerking (PPS) moet primair worden gezocht "in het multifunctionele karakter van een grootstedelijk project, risicovermindering, de mogelijkheden van kosten- en opbrengstenverevening en in schaarste die het project creëert.... Een minimum rendement voor beleggers is en blijft daarbij essentieel. Daar worden zij op beoordeeld; het is tegelijkertijd waarborg voor

28. Van Wijnen, J.F., 1993, *Nieuwe grenzen in Nederland: de jacht op het 'regionale gat'*, Vrij Nederland, 29 mei, pp. 16-18.

29. Overleg over Ruimtelijke investeringen (ORI), 1991, *Publiek-private samenwerking bij grootstedelijke projecten*, Den Haag.

feitelijke revitalisering en voor een hogere, blijvende kwaliteit van onze grote steden".³⁰ Ook bestaat de mogelijkheid om afspraken te maken over arbeidsplaatsen of werkervaringsplaatsen voor de lokale bevolking, het zogenaamde social return principe.³¹ Zoals het voorbeeld van 'Objectief 2000' leert, kan het creëren van lokale synergie het draagvlak helpen versterken voor nieuwe stedenbouwkundige opgaven waarbij naast de overheid en het bedrijfsleven ook de kenniscentra (waaronder de universiteit) en verscheidene maatschappelijke instellingen betrokken zijn.³² Dit is niet alleen van belang voor het geschetste proces van planvorming, maar ook voor de uitvoering van geselecteerde strategische projecten.

Tenslotte zijn er nog de communautaire initiatieven in stedelijke aangelegenheden. Ongeveer driekwart van de bevolking van de Europese Unie woont in stedelijke gebieden met meer dan 10.000 inwoners. Het stedelijk beleid is in de eerste plaats een verantwoordelijkheid van de steden en lidstaten zelf: een kwestie van subsidiariteit. Desondanks raakt de EU meer en meer betrokken bij dit beleid mede op verzoek van de steden en hun organisaties.³³ Bovendien houden de verantwoordelijke ministers zich bezig met aanzetten tot een ruimtelijke ordening op Europees niveau zoals uit de documenten 'Europa 2000' en 'Europa 2000+' blijkt.

Stedelijke gebieden in Nederland trekken voordeel uit financiële steun. Enkele belangrijke voorbeelden zijn:

- steden die profiteren van de Structuurfondsen, in gebieden met achteruitgang van de industrie (bijvoorbeeld Twente, Zuid Limburg, Zuidoost Noord-Brabant), met ontwikkelingsachterstand (Flevoland) en met veel langdurige of jeugdwerkloosheid;
- communautaire initiatieven zoals INTERREG II, gericht op de grensoverschrijdende samenwerking (van Eems-Dollard via Maas-Rijn tot aan de Scheldemonde) of URBAN (gericht op groot stedelijke probleemgebieden);
- innovatieve acties en netwerken zoals de stedelijke pilotprojecten (waaronder Korreweg/Oosterpark Groningen, Kop van Zuid Rotterdam en Museumkwartier Utrecht) en RECITE (uitwisseling van ervaringen en samenwerking op afstand);
- studies, bijvoorbeeld op het gebied van de revitalisatie van historische stadsdelen of met betrekking tot de duurzame stad van de eenentwintigste eeuw.

URBAN is niet alleen nieuw, maar ook illustratief voor de aanpak van gebieden zoals de Bijlmermeer en de Schilderswijk. Hierbij heeft het bestrijden van sociale uitsluiting hoogste prioriteit, een kwestie van:

30. Bakker, R.C.L., 1989, *Gereedschap voor publiek-private samenwerking*, Economisch Statistische Berichten, 77, p. 678.

31. Stad Gent, 1996, *De nieuwe Voorhaven, stedelijk pilotproject*, E.F.R.O.-Art. 10, Europese Commissie DG XVI, Gent.

32. Drewe, P., Allaert, G. en De Klerck, P., 1996, *Objective 2000, the strategic plan for the development of the city region of Ghent: towards an urban innovative environment* (Groupe de Recherche Européen sur les Milieux Innovateurs, publicatie in voorbereiding).

33. European Commission, 1994, Directorate-General XVI Regional Policies, *Community activities in urban matters*, Brussels.

- op gang brengen van nieuwe economische activiteiten;
- creëren van werkgelegenheid voor de lokale bevolking;
- verbetering van sociale, gezondheids- en veiligheidsvoorzieningen;
- verbetering van de infrastructuur en het milieu in samenhang met bovenstaande maatregelen;
- speciale workshops om bewoners van woonwijken de nodige kennis en animo bij te brengen en mogelijkheden te bieden om hun buurt op te knappen, te onderhouden en veiliger te maken;
- steun om het plaatselijk probleemoplossend vermogen te vergroten, onder meer door uitwisselingsprogramma's en door partnerschappen tussen de betrokken verenigingen van steden en initiatiefnemers.³⁴

Samengevat

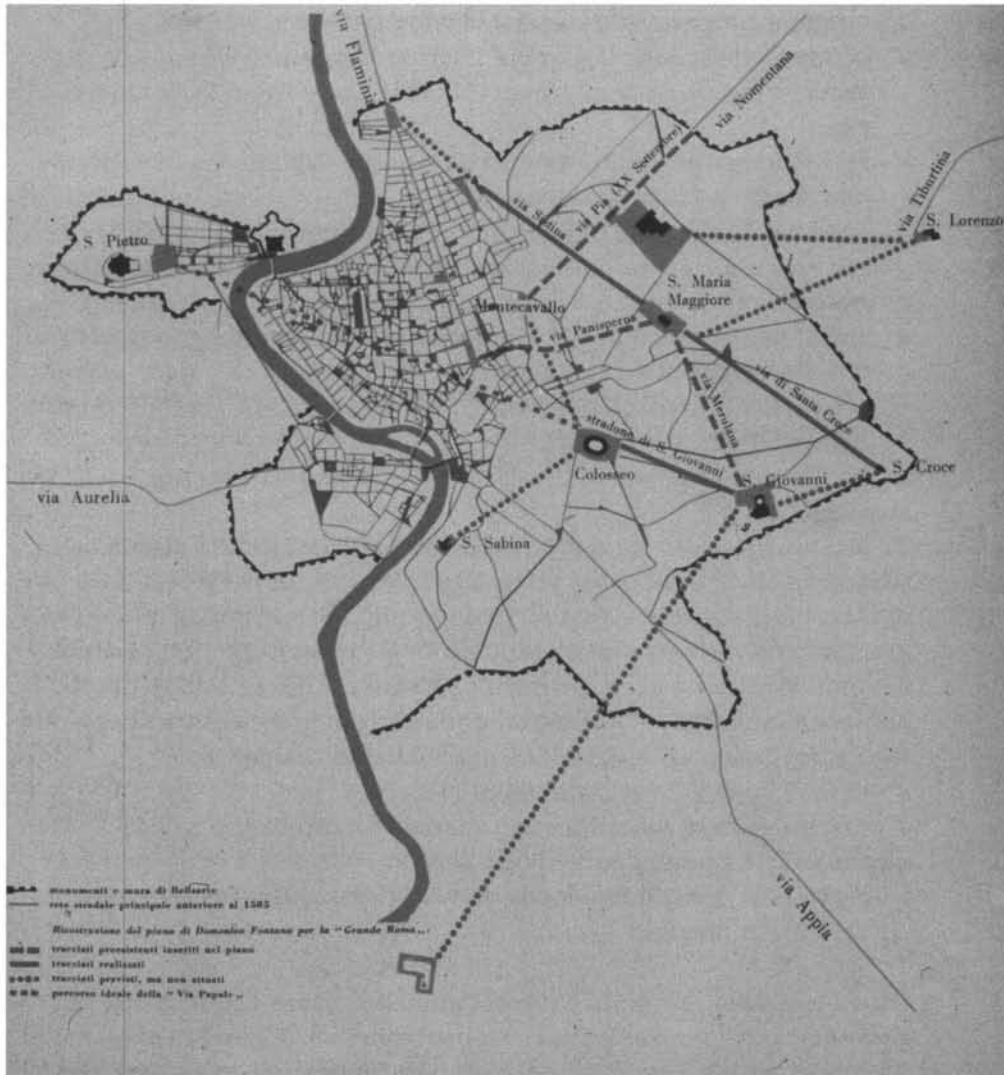
Er kan worden gesteld dat het grondgebied van de EU steeds complexer wordt.³⁵ Concepten zoals 'centrum versus periferie' of de dominante as Londen-Milaan voldoen niet meer. Omdat er nieuwe groeipolen ontstaan aan de rand en in de tussenliggende periferie. En omdat er in de centrale regio's gebieden blijven kampen met achteruitgang van de industrie, ondanks de nabijheid van hoog ontwikkelde steden en regio's. De ongelijkheden nemen toe:

- tussen stedelijke en landelijke gebieden;
- tussen steden, waardoor een nieuwe hiërarchie ontstaat;
- tussen de verschillende delen van de stad;
- algemeen, door technologische veranderingen zoals de groei van de HSL-netwerken.

Dit zal doorwerken in de (nieuwe) stedenbouwkundige opgaven via veranderende externe kansen en bedreigingen. Hierbij is echter niet alleen de positie van de grote steden in het geding, maar ook die van de kleine en middelgrote steden met 10.000 tot 200.000 inwoners (43,5% van de totale bevolking van de EU).

34. Commissie van de Europese Gemeenschappen, 1994, *Communautair initiatief voor stedelijke gebieden (URBAN)*, Brussel.

35. Millan, B., 1994, Europe 2000: territorial aspects of european integration, EUREG, *European Journal of Regional Development*, 1, pp. 3-8.



3.1 De stad Rome als eenheid bewerkt door paus Sixtus V en zijn voorgangers.
 Uit: Urbanistica nr. 27, 1959

Structuurplanning anno 1997: opnieuw leren van Van Eesteren (1897 - 1988)

Anna Vos

In reactie op de Moderne ideologie van de alomvattende planning en beheersing van de stad heeft bij velen binnen de stedenbouwkundige discipline de overtuiging postgevat dat de stad niet meer als entiteit kan worden beschouwd of bewerkt.¹

De stad - en het land - is in die zienswijze uiteengevallen in fragmenten van grootstedelijkheid en flarden van periferie. Het concept 'stad' is tegelijkertijd te klein en te groot voor de werkelijkheid van nu. Te klein, omdat er sprake is van regionale, nationale en internationale netwerken en markten. Te groot, omdat er sprake is van lokaal, sectoraal en bestuurlijk gedifferentieerde wensen, mogelijkheden en problemen. Zo zijn 'Amsterdam' en 'Rotterdam' en 'Leiden' en 'Utrecht' etcetera tegelijkertijd opgelost in het concept van de Randstad danwel in Nederland Stedenland, Parklandschap, Stroomland of Palet - en zelfs in de snelle streep over de kaart van Europa die het dynamische stedelijke gebied tussen Londen en Milaan aanduidt - én uiteengevallen in projecten, beleidsvelden en stadsdelen of wijken.

In het verlengde van die zienswijze wordt dan geconcludeerd dat structuurplanning op het schaalniveau van de stad niet zinnig meer is: het is te star, te omslachtig, te veelomvattend en idealistisch. In plaats daarvan wordt meer waarde gehecht aan de pragmatiek van het afzonderlijke uitvoeringsgerichte project. Daarmee kan op korte termijn resultaat worden geboekt. De stedelijke strategie wordt daarmee gereduceerd tot een ongesorteerde en ongewogen optelsom van beleidsintenties en projecten.

Maar even goed kan de tegenovergestelde conclusie worden getrokken: juist als een stad geen uniform geheel meer is, noch bestuurlijk, noch ruimtelijk, is het van belang te onderzoeken waarin de samenhang is gelegen.

Bekaert brengt naar aanleiding van een aantal projecten voor Antwerpen deze uitersten met elkaar in verband: "De discontinuïteit en heterogeniteit van de afzonderlijke 'stedelijke feiten' zijn niet in

1. De lancering van het begrip 'tapijtmetroopol' door Willem Jan Neutelings markeert het moment waarop deze opvatting meer gemeengoed werd in stedenbouwkundige kringen. Sindsdien wordt ook het begrip 'stedelijk veld' gebruikt om de meer diffuse verstedelijking te kenschetsen.

tegenspraak met het uitbouwen van een gezamenlijke strategie voor het geheel van de stad."²

Maar 'niet in tegenspraak zijn' is erg vrijblijvend. Waarop kan een gezamenlijke strategie, die meerdere onderling verschillende of zelfs onvergelykbare elementen 'bundelt', zijn gericht? Waarin onderscheidt zij zich van de optelsom van de delen, of anders gezegd in hoeverre is zij waarlijk strategisch? Wat voor meerwaarde heeft zij voor de afzonderlijke projecten?

Aan de hand van een schets van de Nederlandse planningsgeschiedenis sinds het AUP zal ik laten zien dat de geschiedenis zelf de kiem van het antwoord op de actuele vraagstelling in zich draagt: we kunnen opnieuw leren van het AUP. In plaats van het kind met het badwater weg te gooien biedt een vakinhoudelijke heroriëntatie van de structuurplanning een zeer bruikbaar perspectief.

1. De voorbeeldigheid van de Nederlandse planningspraktijk

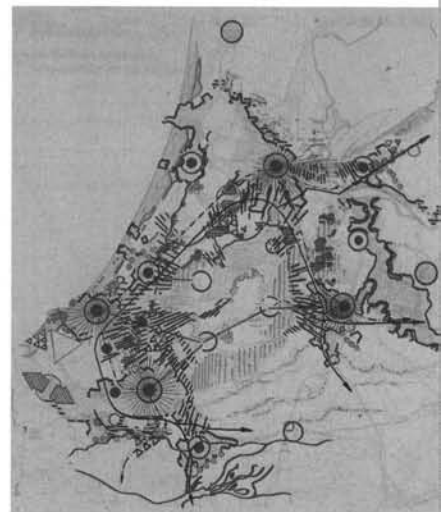
De Nederlandse planningspraktijk van deze eeuw geldt internationaal als voorbeeldig. De ontwerper Van Eesteren en de onderzoeker Van Lohuizen gelden als de stedenbouwkundige grondleggers van deze planningspraktijk en hun Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) voor Amsterdam uit 1934 is het prototype van een uitgekiend en succesvol stadsplan.

Nog altijd wordt het AUP door velen bestudeerd en geanalyseerd, en niet alleen omdat het honderd jaar geleden is dat Van Eesteren geboren werd.

Opmerkelijk is dat niet zozeer de Nederlandse beroepsgroep als wel architecten en stedenbouwers uit met name Italië en Spanje het AUP 'aanhangen'. Het zijn juist de landen waar de stedelijke ontwikkeling er in de naoorlogse decennia allesbehalve beheerst en volgens planning aan toe is gegaan. In 1976 noemde Giulio Argan, kunst- en architectuurhistoricus en toenmalig burgemeester van Rome, in een artikel met de kop "Waarom ze mij burgemeester van Rome hebben gemaakt" Amsterdam en met name het AUP als voorbeeld hoe een moderne stadsuitbreiding kan worden gerealiseerd zonder dat dat conflicteert met het bestaan van een historische binnenstad. Het is echter niet gelukt de Amsterdamse ervaring ook voor Rome in te zetten.

Wellicht heeft het ermee te maken dat de belangstelling in eerste instantie historisch en theoretisch van aard is. Het lijkt vooral te gaan om de wetenschappelijke benadering, om de integraliteit van analyse en ontwerp, om de oorspronkelijke bedoelingen, meer dan om hetgeen in concreto gerealiseerd is en hoe dat er nu uitziet en functioneert.

Wat in ieder geval een rol speelt is dat in Italië het planologisch-juri-



3.2 Verstedelijkingsvisie Randstad. Uit: Interprovinciale projectgroep IPVR, De Randstad maakt zich op, Haarlem 1990.

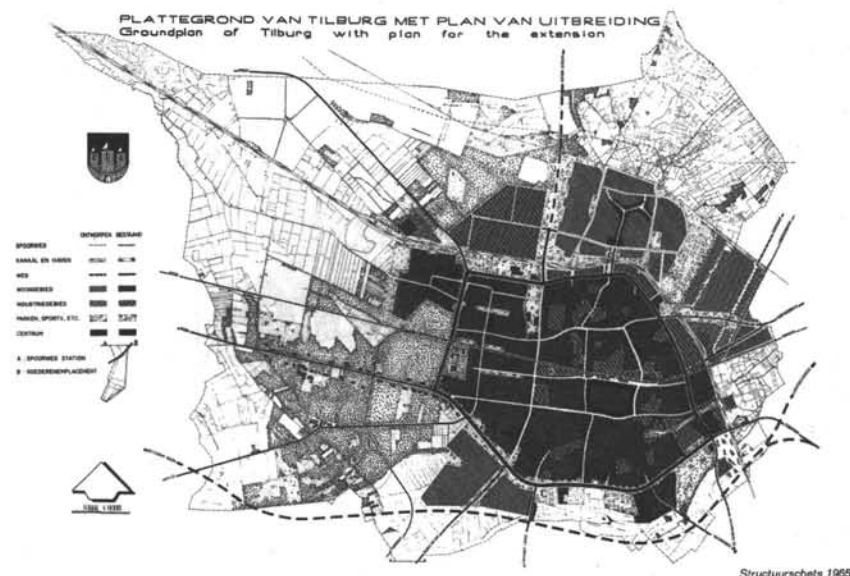
2. G. Bekaert, *Voorbij de stad aan de stroom. De projecten van Solà-Morales en Ito voor Antwerpen*, in: Archis 1992-12, pag. 45.

disch instrumentarium, dat benodigd is om een goed papieren plan daadwerkelijk te realiseren, absoluut ineffectief is. En de voorbeeldigheid van de Nederlandse planningspraktijk is immers niet alleen te danken aan de inhoudelijke ontwikkeling van het vakgebied. Het is het complete pakket van ruimtelijke, programmatische en juridische instrumentaria dat borg staat voor een (relatief) buitengewoon beheerste stedelijke ontwikkeling, waar men in menig ander land jaloers op is.

Een derde reden waarom een model als dat van het AUP in het Rome van de jaren zeventig niet meer kón werken is dat het voorbeeldige planningsbouwwerk zelf inmiddels flink aan slijtage onderhevig was. De theorie, zoals eenmalig in het AUP in praktijk gebracht, en de naoorlogse praktijk liepen steeds meer uiteen en hadden nauwelijks nog een raakvlak.

2. Van structuurplannen naar structuurvisies

Met de enorme naoorlogse bouwopgave zijn de beginselen van het AUP meer en meer buiten beeld geraakt. Er is vooral één aspect blijven hangen: de kwantitatieve programmatische planning. Van groot belang daarbij is dat aan de continue wisselwerking tussen ontwerp en onderzoek, zoals die in de samenwerking tussen Van Eesteren en Van Lohuizen aan het AUP gestalte kreeg, in de naoorlogse praktijk een eind is gekomen. Het integrerende moment van het ontwerp heeft fundamenteel aan betekenis ingeboet (of is zelfs verdacht gemaakt). En daarmee zijn de verschillende sectoren in het wetenschappelijke survey, als basis voor te realiseren programma's, meer en meer een eigen leven gaan leiden.



3.3 Structuurschets Tilburg 1965: voorbeeld van een beeldloos vlekkenplan. Uit: Dr. W. Huygens, Tilburg, uitg. Bouwcentrum Rotterdam 1966.

Dit heeft in de ambtelijke apparaten geleid tot verkokering tussen beleidssectoren, wat allesbehalve een goed uitgangspunt is voor integrale planning. Tekenend voor de absolute discommunicatie tussen ontwerp en onderzoek is het feit dat het ontwerp de 'ruimtelijke vertaling' van het beleid werd genoemd.

De beeldloze vlekkenplannen van de jaren zestig en zeventig zijn niet meer dan een tweedimensionale weergave van kwantitatieve sectorale programma's of wensenlijstjes. De functiescheiding is definitief in kleur vastgelegd: rood is rood en kan nooit een beetje groen of paars zijn of andersom. De begrenzingen tussen de kleurvlakken illustreren de banale strijd tussen sterke en zwakke functies.

In feite is hiermee de structuurplanning verworpen tot het omgekeerde van haar essentie: tot vlekkenplanning. En daarmee is zij zelf debet aan het feit dat het geloof in het vermogen van een plan om op de grotere schaal van een stad of agglomeratie ruimtelijk en programmatisch samenhang te bewerkstelligen en garanderen aan het wankelen is geraakt.

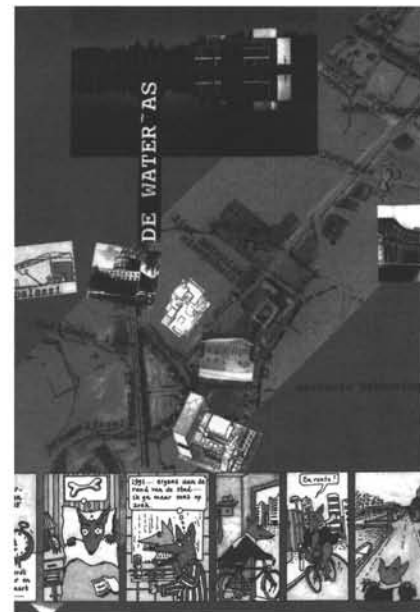
De uitgeholde structuurplanning op gemeentelijk schaalniveau wordt nieuw leven ingeblazen op het moment dat de stadsvernieuwing plaats moet gaan maken voor een meer integrale aanpak van de bestaande stad: de stedelijke vernieuwing.

De stroom van stedelijke structuurvisies eind jaren tachtig kan als een poging worden gezien om de structuurplanning opnieuw inhoud te geven, maar deze stroom is eigenlijk al snel weer opgedroogd.³ Zij hebben vooral betekenis gehad als citymarketing. De steden hebben weer een naam gekregen en staan letterlijk en figuurlijk weer op de kaart. Daarnaast zijn zij van belang geweest als communicatiemiddel, tussen beleidssectoren, tussen stadsdelen of wijken, met de bevolking, met marktpartijen. Maar verder zijn zij weinig effectief gebleken. In mooi papier kun je niet wonen, zo zou Jan Schaefer zeggen.

3. De veranderende maatschappelijke context

Voorop gesteld dit: de illusie van het eindplan is met het jaar 2000 in zicht, de planhorizon die het AUP hanteerde, definitief vervlogen. De relaties tussen overheid en markt zijn inmiddels ingrijpend gewijzigd. De overheid heeft het gewoon niet meer voor het zeggen. De overheid heeft partners nodig om iets van de grond te krijgen, en die verschillende actoren hebben verschillende en doorslaggevende belangen.

Bovendien is er sprake van enorme tempoverschillen in de stedelijke ontwikkelingsprocessen. Juist de programmatische planning is kwetsbaar gebleken: een programma is al verouderd voordat je het



3.4 Een voorbeeld van 'verleidelijke' citymarketing. Uit: Structuurvisie Nieuwegein 1991.

3. Zie voor een nadere analyse van een aantal structuurvisies: H. Tilman, Van structuurplannen naar stadsplannen, in: *de Architect* 1992-10, pp.109-121; S. Cusveller, The unbearable lightness of planning, in: *Archis* 6-1993.

hebt bedacht. Daarop valt niet meer met enige zekerheid te bouwen. Het bouwen zelf daarentegen is juist een kwestie van lange adem, zowel in voorbereiding als in levensduur (exploitatie). En dat geldt nog in versterkte mate voor de infrastructuur, of het nu gaat om wegen en spoorlijnen of om groene netwerken.

Maar de programma's zijn ook niet meer zo eenvoudig te vatten. De abstracties wonen, werken, verkeer en recreatie waarin het dagelijkse leven werd gevat, zijn al te eenvoudig en doen onvoldoende recht aan de complexe werkelijkheid. Maatschappelijk gezien wordt er inmiddels juist veel belang gehecht aan het (gelijkwaardig) tot hun recht laten komen van allerlei mogelijke verschillen en dubbelzinnigheden.

De telematica versnelt het werktempo en het levensritme, maar zal de behoefte aan lijfelijk contact niet doen verdwijnen. Meer en meer wordt onderkend dat het ook niet allemaal functioneel is wat wij doen: het leven bestaat voor een groot deel uit (functioneel gesproken) nutteloze praktijken, die echter wel betekenisvol zijn.

De schijn van beheersing heeft ons lange tijd het zicht op de werkelijke ruimtelijke processen ontnomen: de glazen bedrijvenparken en dichte dozen langs de snelwegen en de witte schimmelranden aan de dorpen kunnen niet langer over het hoofd worden gezien. Wie heeft dit bedacht, wie is verantwoordelijk? Hoe komt het dat ons dit zo kan overkomen? Moeten we dit erg vinden of is het eigenlijk niet zo erg?

Deze 'minder beheerste' processen zijn zeer vergelijkbaar met hetgeen zich in de planologisch minder voorbeeldige landen voordoet.

Het vakinhoudelijke antwoord op deze veranderende context wordt binnen de vakdiscipline als totaal nog aarzelend geformuleerd - maar wellicht biedt deze bundel als geheel meer helderheid en samenhang.

Op juridisch vlak zijn enkele stappen gedaan om te komen tot meer efficiency en effectiviteit in de planning, die in de volgende paragraaf worden besproken.

De contouren van een nieuwe vorm van structuurplanning zal ik daarna in beeld brengen aan de hand van een tweetal analyses die voor het voorbeeldige Amsterdam zijn gemaakt, voor de stad als geheel en voor een deel van de stad, de Westelijke Tuinsteden. Daarnaast komt kort de actuele praktijk in twee zogenaamd minder voorbeeldige Zuid Europese steden, Barcelona en Rome, aan bod. Voorbeeldig of niet, de lessen zijn leerzaam.

4. De Wet op de Ruimtelijke Ordening gemoderniseerd.

Er is een tweetal nieuwe instrumenten in de Wet op de Ruimtelijke Ordening in ontwikkeling. De inzet is er vooral op gericht het ruim-

telijk ordeningsproces meer van onderop gestalte te geven, omdat de ouderwetse top down benadering - met de reeks van rijksnota, streekplan, structuurplan, bestemmingsplan en bouwplan - niet meer effectief is in de nieuwe relatie tussen overheid en markt. Met de 'zelfstandige projectprocedure' wordt de omslachtige weg van bestemmingsplan - tot dusver het enige plan met bindende juridische status - en de escape van het voorbereidingsbesluit omzeild en kan toestemming voor uitvoering van een project worden verkregen op grond van een 'goede ruimtelijke onderbouwing' daarvan. Anderzijds krijgt ook de 'concrete beleidsbeslissing' - als deel van PKB, streekplan of regionaal structuurplan - juridische status zodat het beleid op de lange termijn minder vrijblijvend wordt.

In combinatie bieden de nieuwe instrumenten meer zekerheid voor de lange termijn en meer flexibiliteit voor de korte termijn. Deze logica impliceert een contradictio in terminis: de zekerheid kan niet anders dan relatief vaag zijn en de flexibiliteit relatief concreet. Er komen bovendien direct vele vragen op. Wat is een 'goede ruimtelijke onderbouwing'? Waaraan wordt die getoetst? Wat te doen als de inhoudelijke argumentatie hout snijdt - voortschrijdende inzichten - maar dwars tegen een genomen concrete beleidsbeslissing in gaat? Hoe concreet kan de concrete beleidsbeslissing eigenlijk zijn en waarop is zij gebaseerd?

Er blijft een centrale kwestie onbeantwoord: hoe hangen beide instrumenten samen? Hoe wordt de wisselwerking - top down en bottom up - in de tot standkoming van concrete beleidsbeslissingen en projectprocedures gegarandeerd?

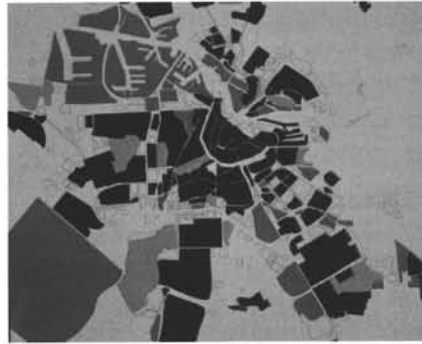
In feite ligt hier precies dezelfde vraag als eerder al gesignaleerd naar aanleiding van het citaat van Bekaert.

In algemene bewoordingen gaat het om de principiële vraag naar (de vorm en de inhoud van) de relatie tussen de delen en het geheel. En zoals uit de dubbele analyse van Amsterdam zal blijken is die vraag op meerdere schaalniveaus relevant.

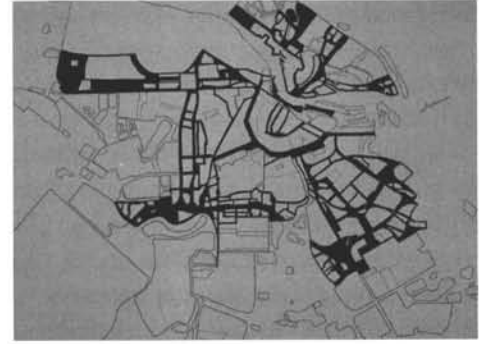
5. De stad als geheel van ruimtelijke systemen en grenszones

Ten behoeve van het Structuurplan van Amsterdam (1996) is een historische analyse gemaakt van de bestaande stad.⁴ Niet de feitenkennis is hier relevant, maar de systematiek die zich laat lezen uit de geschiedenis en die in wezen voor iedere stad geldigheid heeft. Als je naar een stad kijkt en de stedenbouwkundige geschiedenis en de karakteristieke elementen, de identiteiten en kwaliteiten wilt beschrijven, is de neiging groot om in te zoomen in het specifieke dat de verschillende historische perioden hebben nagelaten. In het geval van Amsterdam gaat het dan om de stegenstructuur van de middeleeuwse stad, de pracht van de grachtengordel, de negentiende

4. Deze paragraaf is al eerder in het ontwerp Structuurplan 1994 opgenomen en is, evenals de meer uitgebreide analyse, die daaraan ten grondslag ligt, gemaakt door de auteur van dit artikel, toentertijd werkzaam bij de dRO Amsterdam.



3.5 Amsterdam: ruimtelijke systemen.
Door: A. Vos ten behoeve van ontwerp
Structuurplan Amsterdam 1994.



3.6 Amsterdam: overgangszones.
Door: A. Vos ten behoeve van ontwerp
Structuurplan Amsterdam 1994.

eeuwse stratenverkavelingen, de met huizenmateriaal gevormde openbare ruimte in Berlages Zuid, de open verkaveling van het AUP in de Tuinsteden, de honingraatstructuur in de Bijlmer. In zo'n optiek bestaat de stad uit een optelsom van stuk voor stuk interessante delen, uit een lappendeken van in zichzelf coherente systemen. Het ene deel onderscheidt zich van het andere in de manier waarop grondgebied, morfologische structuur en stedelijke artefacten samenhangen. Zij zijn het resultaat van tijdgebonden maatschappelijke programma's en opvattingen over stedenbouw, volkshuisvesting en architectuur. Uiteraard spelen ook de productiewijze, het gehanteerde en beschikbare instrumentarium, het (veranderende) gebruik en de transformaties nadien een grote rol. Zo'n specifieke wijze van samenhang - datgene waarom wij de Pijp kunnen identificeren als verschillend van Zuid of Zuidoost - kan een ruimtelijk systeem worden genoemd.⁵ Zo kan een beeld van Amsterdam, of welke stad dan ook, worden geconstrueerd als een collage van historische ruimtelijke systemen.

Tussen die ruimtelijke systemen bevinden zich de overgangszones. De ontwikkeling van Amsterdam heeft zich in ruimtelijk scherp afgebakende stappen voltrokken. Wanneer de grenzen van een historische fase werden overschreden, heeft dit (toevallig dan wel gepland) geresulteerd in de vorming van bijzondere zones, bijzonder in die zin dat zij zich onderscheiden van het oude én van het nieuwe deel van de stad. Iedere fase in de groei van Amsterdam heeft zo niet alleen de al genoemde ruimtelijke systemen nagelaten, maar minstens evenzo karakteristieke overgangsgebieden.⁶ Deze oude grenzen zijn nooit helemaal uitgeweid. Integendeel, de voormalige grenszones zijn nog altijd duidelijk herkenbaar in de stad van nu, zowel ruimtelijk als qua gebruik.

5. Het begrip 'ruimtelijk systeem' is ontleend aan de nota *De Schoonheid van Amsterdam*.

Een kader voor het welstandbeleid, Schoonheidscommissie Amsterdam/ Stedelijke Woningdienst Amsterdam, februari 1993.

6. Ook in de nota *De Schoonheid van Amsterdam* is een aantal paragrafen gewijd aan die stukken stad, die zich als 'stedelijke scharnierpunten' en 'gebieden in verhevigde ontwikkeling' onderscheiden van de 'ruimtelijke systemen'.

De grensgebieden zijn allesbehalve 'leeg'. Meestal ligt er cruciale infrastructuur (kanaal, spoor, weg) - vaak ook de reden waarom de grens daar werd getrokken. We treffen er vaak incidentele en in vergelijking tot de aangrenzende systemen grootschalige bebouwing aan, functies met een relatief extensief grondgebruik, verouderde bebouwing, maar juist ook spiksplinternieuwe proeven van economische expansie. Soms is er sprake van 'probleemfuncties', soms van 'vergeten' fragmenten en verrassingen. Vaak ook bevinden zich juist in deze overgangszones veel van de 'bijzondere' functies die een grootstedelijk invloedsveld hebben (bijvoorbeeld industriële of culturele complexen). En bovendien blijkt dat de grenszones de gebieden zijn die relatief meer (en meer ingrijpende) veranderingen laten zien dan de meer geconsolideerde systemen. De op stapel staande transformaties van de Zuidas en de Ring West vormen daarvan een bewijs. Het meeste kan de Singelgracht overtuigen, de grens om de zeventiende eeuwse stad, die eerst in de negentiende eeuw en daarna de laatste decennia van deze eeuw ingrijpende wijzigingen heeft ondergaan.

Maar bijvoorbeeld ook in een stad als Utrecht zijn de grenszones markant aanwezig, niet alleen de Middeleeuwse, maar ook de negentiende eeuwse, zoals de spoorzones en het Merwedekanaal. En daar zijn ook de grote ruimtelijke interventies gaande. Wat is het Utrecht Centrum Project anders dan het herontwerp van een zeer oud grensgebied? De 'jongste' Utrechtse grenzen, die nu met de bouw van Leidsche Rijn worden overschreden, het Amsterdam Rijnkanaal en de A2, worden zelf ingrijpend bewerkt om de oude en nieuwe stad meer tot één geheel te maken. Het onderscheid tussen ruimtelijke systemen en overgangszones is in principe in iedere stad fysiek aanwezig en op vergelijkbare wijze werkzaam.⁷

6. De Westelijke Tuinsteden: de Schotse Ruit met vulling

Uit de ruimtelijke strategie die is ontwikkeld voor de vernieuwing van de Westelijke Tuinsteden - deel van het AUP - kan worden geconcludeerd dat op een lager schaalniveau éénzelfde type onderscheid tussen structuur en vulling relevant is.⁸

De karakteristiek van de Westelijke Tuinsteden is gelegen in de relatieve onafhankelijkheid van structuur en massa, van raster en vulling. De structuur bestaat uit een combinatie van een drietal ruimtelijke rasters voor respectievelijk de waterhuishouding, het groen en de wegen (inclusief openbaar vervoerlijnen). Ieder voor zich gedefinieerd, vormen zij samen een min of meer toevallig, complex systeem, dat de Schotse Ruit is genoemd. De Schotse Ruit vormt de ruimtelijke essentie van de Westelijke Tuinsteden.

7. Zie daarvoor bijvoorbeeld ook de Structuurvisie Nieuwegein (1991); de Structuurvisie voor Utrecht (1996); het Globaal Structuurplan Antwerpen (1990), zoals beschreven in Bekaert, Voorbij de stad aan de stroom. Projecten van Solà-Morales en Ito voor Antwerpen en Meyer, V.J., Het fragment en de stad, in: *Archis* 6-1993, pp. 62-80.

8. Zie daarvoor: Anna Vos e.a., 1995, *Parkstad*, dRO Amsterdam.



3.7 Vogelvluichtperspectief op de Westelijke Tuinsteden: vooraan de groenstrook, het huidige Rembrandtpark, begrensd door de gesloten wanden van de vooroorlogse stad en de reeks van flats langs de Ceintuurparkweg, nu Ringweg West; in het midden de Sloterplas. Uit: Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam 1934.

De vulling daarvan is betrekkelijk uitwisselbaar, zeker zoals in de naoorlogse productieslag de 'vakken zijn gevuld'. Zij dragen niet of nauwelijks bij aan de ruimtelijke articulatie van de structuurlijnen. Enkele uitzonderingen bevestigen de regel: de reeks van flats langs de huidige Ringweg en het Berghoefcomplex langs de Lelylaan. Dit laatste is buitengewoon zorgvuldig ingepast tussen de doorgaande Lelylaan en de straat erachter.

In de vernieuwingsstrategie die is ontwikkeld, namelijk om van de Tuinsteden een Parkstad te maken, vervult het herontwerp van de Schotse Ruit een cruciale rol. De ruimtelijke strategie houdt in dat alsnog vorm wordt gegeven aan de functionaliteit van water, groen en wegen, zoals die in het AUP was vastgelegd. De vormgeving en betekenisgeving zijn er in de haast en omvang van de naoorlogse bouw bij ingeschoten. Dat het AUP wel degelijk bedoelde om in de nadere uitwerkingen vorm te geven aan de structuur, kan worden afgeleid uit de vogelvluichten. Voor Ring West, het in het AUP bui-

tengewoon betekenisvolle grensvlak tussen vooroorlogse en naoorlogse stad, zijn door Van Eesteren wel suggesties gedaan voor de architectonische articulatie van dit overgangsgebied.⁹

Die kans om vorm te geven aan de structuur ligt voor het oprapen: de basisinvesteringen liggen er al (en qua maat en schaal kan een nieuwbouwwijk daar niet meer aan tippen). Dit geldt in versterkte mate voor de sublieme ingreep van de aanleg van de Sloterplas.

Een tweede aspect van de veranderingsstrategie is dat meer onderscheid wordt aangebracht tussen openbaar en privé. In de huidige ruimtelijke constellatie is de ruimte diffuus: overal is van alles, en dus is nergens iets. Opnieuw vormgegeven kan de Schotse Ruit tot de drager worden van een daadwerkelijk openbare ruimte, dit in onderscheid van de meer te privatiseren woongebieden.

Het herontwerp van de Schotse Ruit en de herontwikkeling van de velden komen in wisselwerking met elkaar tot stand. Maar de verantwoordelijkheden zijn duidelijk verdeeld. Het is de taak van de overheid om de essentie van de Schotse Ruit overeind te houden, beter nog: om die meer zeggingskracht te geven. Daarom zal de overheid daarin moeten herinvesteren. De vernieuwing van de velden moet door de eigenaren en beheerders, de private partijen, worden opgepakt.

De strategie impliceert ook zekerheid qua ruimte en flexibiliteit qua programma. De overheid stuurt op ruimtelijke hoofdlijnen: zij beperkt zich tot de ruimtelijke structuur, en laat het te realiseren programma over aan private actoren. De overheid schept zo de kwalitatieve voorwaarden voor nieuwe investeringen.

Met de Parkstadstrategie kunnen de gigantische investeringen van het AUP in de waterstructuur, het groen en de wegen, als het ware opnieuw te gelde worden gemaakt.

Het AUP blijkt een grote mate van flexibiliteit in zich te hebben.

Ten opzichte van de kwantitatieve, programmatische vlekkenplannen - naoorlogse uitwas van een ontspoorde planning - zijn we weer honderdtachtig graden gedraaid en teruggekeerd naar de kwalitatieve, ruimtelijke structuurplanning, waarvoor in essentie het AUP het pad heeft gebaand. We kunnen opnieuw leren van Van Eesteren.

7. Barcelona en Rome

Ondanks de (theoretische) voorbeeldigheid van de Nederlandse planning is men in deze steden voor de actuele opgave een eigen weg ingeslagen. Er is het laatste decennium geen sprake van een alomvattende integrale planning. Integendeel zelfs.¹⁰

In Barcelona is alweer de derde generatie plannen sinds het eind van de jaren zeventig, het einde van het bewind van Franco, in de maak. In de eerste stond de reeks van openbare ruimten centraal,



3.8 Westelijke Tuinsteden
Amsterdam: de Schotse Ruit. Door: A. Vos, Uit: Parkstad, dRO Amsterdam 1995.

9. Zie Intracity. *Een ontwikkelingsperspectief voor Ring West*, Analyse, Anna Vos e.a., dRO Amsterdam, 1996

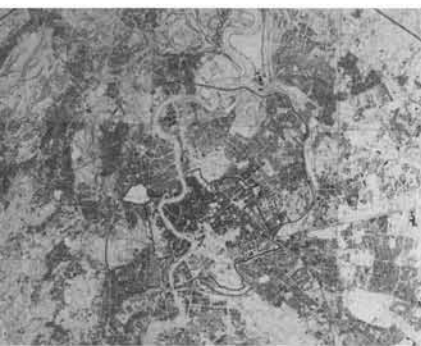
10. Onderstaande is mede gebaseerd op een tweetal recente gesprekken; over Barcelona met Josep Acebillo, directeur van Barcelona Regional S.A., op 26 september 1997; over Rome met Maurizio Marcelloni, directeur van het Dipartimento politiche del territorio, waarvan het Ufficio Speciale Piano Regolatore deel uitmaakt, op 7 oktober 1997.



3.9 Barcelona, la placa de les Glories: voorbeeld van de integratie van infrastructuur in de stad. Uit: Nuria Casas / Lourdes Mateo, Barcelona, Art i espais urbans, Barcelona 1997.

pleinen en parken, die strategisch gespreid de stad letterlijk opnieuw van kwaliteiten voorzag: kleine parels, die impulsen moesten uitlokken van particuliere investeerders in nabijgelegen onroerend goed. De tweede generatie omvat de plannen die met de Olympische Spelen (1992) samenhangen: de opening van de stad naar de zee staat hierin centraal, met daarnaast de ontwikkeling van een viertal Olympische locaties, die tegelijkertijd als doel hadden om een meerwaarde, een nieuwe context te verschaffen aan de directe omgeving.

Inmiddels is de derde generatie plannen in de maak. De schaal van de ingrepen is vergroot tot die van de luchthaven en de haven, tot de rol van de stad in de regio. Grenzen of overgangszones spelen een cruciale rol. Men schroomt zelfs niet de rivier te verplaatsen. De integratie van de infrastructuur vormt in deze generatie de centrale opgave: de uitbreiding en de verdiepte ligging van grootschalige wegen en railinfrastructuur wordt stelselmatig aangegrepen om de directe omgeving van nieuwe extra kwaliteiten te voorzien, in de vorm van openbare ruimten en door particulieren nader in te vullen bouwlocaties. Vanwege het hoofddoel om de infrastructuur tot deel van de stad te maken (en daarmee de stad meer tot een geheel te maken) worden al in het allereerste planstadium architecten bij de planvorming betrokken, ook al komt hun affiniteit pas echt tot haar recht op het moment dat ook daadwerkelijk een station of park moet worden ontworpen. Er is absoluut geen enkel voornemen meer om de stad uit te breiden, om nieuwe reserveringen te doen. Het gaat geheel en al om de begeleiding van transformatieprocessen middels de (voor-?) investeringen in infrastructuur.



3.10 Rome anno 1984: klonten en flarden stad in het landschap.

De stop op de stadsuitbreiding is ook in Rome aan de orde. En dat komt hard aan bij de Romeinse bouwondernemers, die in feite de naoorlogse ontwikkeling van de stad hebben bepaald met hun illegale bouwpraktijken. Voor het eerst in 35 jaar wordt weer een nieuw structuurplan gemaakt. Het laatste alomvattende plan dateert van 1962 en is behoorlijk ineffectief gebleken. Dit plan heeft ironisch genoeg de doorslag gegeven aan het zogenaamde abusivisme, het illegale bouwen, dat al decennia lang aan de gang was maar in de jaren zestig en zeventig tot ongekende proporties is uitgegroeid. De stedelijke uitbreiding in Rome is voor alles gedicteerd door de grondeigendom. Voor woningbouw bestemde gronden zijn (keurig volgens bestemming) bebouwd maar in zeer hoge dichtheid en zonder dat de randvoorwaarden in de vorm van infrastructuur zijn vervuld. Maar meer en meer zijn ook voor groen en landbouw gereserveerde gronden opgekocht en op een zelfde manier 'uitgenut'. Het plan heeft gefunctioneerd als speculatieleidraad voor de grondeigenaren en de bouwondernemers. De overheid heeft zich in een rol

laten manoeuvreren, waarin zij achteraf (tegen hoge kosten en zonder grondopbrengsten) alsnog infrastructuur aanlegt: van riolering tot wegen, hetgeen alleen al uit oogpunt van volksgezondheid bittere noodzaak was. Om dit te kunnen uitvoeren is het nodig om de illegale wijken een legale status te verlenen. Het plan van 1962 zelf heeft de 'opening' gegeven voor deze eindeloze cyclus, doordat het de illegale uitbreidingen uit de jaren '30-'60 heeft gelegaliseerd. Zo is in feite een vrijbrief gegeven voor de illegale bouw, meer nog, op deze manier is het abusivisme direct gestimuleerd. Keer op keer zijn de illegale uitbreidingen gelegaliseerd (in de vorm van varianten op het plan van 1962), waarbij overigens het feit dat een groot deel van het electoraat hier woonachtig is niet zonder betekenis is. En het is nog maar enkele jaren geleden dat de toenmalige regering Berlusconi een motie aannam om amnestie te verlenen aan bouwers van illegale panden, die bereid zijn hun overtreding met een boete af te kopen...

Het abusivisme heeft zo grote delen van het Romeinse grondgebied opgeslokt. Het resultaat is een hoeveelheid gigantische klonten gebouwen, zonder infrastructuur, drijvend in het niets.¹¹

De vorm en omvang die het particuliere initiatief in Rome heeft aangenomen middels het abusivisme, is in onze gereguleerde wereld echt ondenkbaar. Maar wat zeker is is dat ook in Nederland de markt in de ontwikkeling van bouwlocaties een grotere rol zal gaan spelen en meer vrijheden zal opeisen. Dat kan overigens ongekende mogelijkheden openen. In Rome blijkt de spontane bouw soms verrassende oplossingen met zich mee te brengen in de stedelijke fragmenten zelf, in de klonten stad die als eilanden in het landschap liggen: wie wil er nu niet een aquaduct als erfscheiding met de burens?

Het probleem in de Romeinse periferie - die overigens niet zomaar een randje is aan de stad, maar structureel het grootste deel van de stad omvat - is niet zozeer de uiteenlopende kwaliteit van de zelfbouw wijken, maar vooral het ontbreken dan wel ontoereikend zijn van de infrastructuur in werkelijk alle mogelijke betekenissen: straten, groen, riolen, elektra en glasvezelnet. Dat laatste staat (bovenaan?) op de agenda. Heel Rome hangt vol met een billboardreclame, waarin de aanleg van een glasvezelnet wordt aangekondigd als de weg naar het eenentwintigste eeuwse Rome.¹²

Dit zal ook de essentie moeten zijn van de nieuwe Romeinse structuurplanning: om, zij het achteraf, deze stad alsnog van de benodigde infrastructuur te voorzien.

Het voornemen met het nieuwe Structuurplan is daarnaast: planning by doing. Dat klinkt lichtelijk cynisch in een stad waar tot nu

11. De ongebreidelde groei van de periferie in Rome, de verschrikkingen en de verrassingen ervan zijn meer uitgebreid beschreven in: Anna Vos, *De periferie als opgave/De rand van de stad*, in: *Stadsontwerp in de jaren negentig*, Delft 1992, pp. 141-173.

12. Ook in Barcelona wordt de aanleg van een glasvezelnet als één van de cruciale stedelijke opgaven gezien.



3.11 Tor Bella Monaca, geplande wijk in Rome: schoonheid op afstand. Foto A. Vos.



3.12 Tor Bella Monaca, geplande wijk in Rome: grauweheid en lelijkte in de wijk. Foto: A. Vos.



3.13 Torre Maura, abusieve wijk in Rome: rommeligheid op afstand. Foto: A. Vos.



3.14 Torre Maura, abusieve wijk in Rome: aantrekkelijkheid in de wijk. Foto: A. Vos.

toe bijna alles zonder planning tot stand is gekomen. Maar het verschil zit in de strategie en de voorbeeldprojecten.

De grootte van de stad is meer dan toereikend: verdere uitbreiding is uit den boze. En dit staat dus dwars op de praktijk van de illegale bouwers, de palazzinari. Het gaat er in de nieuwe strategie niet om dit bij wet te verbieden, maar om de bouwers ertoe te verleiden daadwerkelijk te investeren in bestaand stedelijk gebied. Zo worden bijvoorbeeld prijsvragen uitgeschreven onder de constructeurs, waarin nieuwbouw in de bestaande stad wordt gecombineerd met een herstructureringsopgave.

Tegelijkertijd moet voor de te vrijwaren gebieden het restrictiebeleid plaats maken voor een actieve benadering: de realisatie van landschapsparken. Voor het eerst wordt in samenwerking met de Italiaanse NS ook een nieuwe impuls gegeven aan de openbare railinfrastructuur. De onmogelijkheid van een metro in een archeologisch dergelijk waardevol gebied wordt erkend en er wordt uitgeweken naar het herontwerp van de bestaande verouderde railinfrastructuur tot een nieuw metropolitaan systeem.

Het nieuwe Structuurplan voor Rome verkeert nog slechts in een eerste stadium en moet al doende worden uitgewerkt. Hopelijk krijgt het team van Maurizio Marcelloni daarvoor de tijd. Want hier en in Barcelona geldt dat er een zeer nauwe relatie bestaat tussen het stadsbestuur en de leiding van de verantwoordelijke diensten.

In Barcelona heeft dit tot buitengewone daadkracht geleid. In het politiek instabiele Italië maakt dit systeem tot nu toe de stadsplanning vrijwel onmogelijk. Voor de nadere uitwerking van de nieuwe vorm van structuurplanning is het dan ook te hopen dat de burgemeester en de verantwoordelijk wethouder een tweede termijn mogen blijven.¹³

8. Van programmatische schervenplanning naar ruimtelijke structuurplanning

Uit de analyses van Amsterdam en de korte excursies naar Barcelona en Rome kan een eerste aanzet worden gegeven voor de richting waarin de structuurplanning zich zou moeten ontwikkelen.

In de ruimtelijke planning stond tot voor kort de autonomie van het plandeel voorop: reden waarom wij de stad nu kunnen lezen als optelsom van een aantal in zichzelf ontwikkelde systemen.

Zoals ook al bij de strategie voor de Westelijke Tuinsteden expliciet is gesteld moet een stadsplan daarentegen vooral betrekking hebben op de verbindingen en intermediaire zones tussen afzonderlijke fragmenten, juist omdat de stad zich daar als complex en heterogeen systeem kan presenteren.¹⁴

13. Inmiddels is de uitslag bekend van de op 16 november 1997 gehouden gemeenteraadsverkiezingen en is duidelijk geworden dat de linkse Olijf coalitie, met Rutelli als burgemeester en Cecchini als verantwoordelijk wethouder, in Rome een tweede periode aanblijft (zoals overigens ook in Napels en Venetië). Daarmee is dus ook voor Marcelloni de weg vrij om het Structuurplan verder uit te werken en te effectueren.

14. Meyer, V.J., Het fragment en de stad, in: *Archis* 6 - 1993, pp. 62-80.

Juist de toenemende vrijheid voor marktpartijen maakt het van belang om het raamwerk, het stelsel waarin de stedelijke fragmenten zijn gevat stevig te maken. In tegenstelling tot de 'schervenplanning' in de eerste naoorlogse decennia ligt de opgave voor de overheid op dit moment vooral in de ruimtelijke herdefiniëring van de structuren, van de overgangsgebieden tusschen de scherven stad. Daarin zijn ook de randvoorwaarden gelegen op basis waarvan zich nieuwe stedelijke fragmenten kunnen ontwikkelen. De ontwikkeling van de fragmenten, van de delen kan aan de markt worden overgelaten op voorwaarde dat er een zekere mate van context voor de fragmenten wordt gegarandeerd.

Overigens moet mede naar aanleiding van de Romeinse ervaringen, twijfel worden geuit of de markt wel zo bereid is te investeren in de te herstructureren bestaande stad, zo lang er nog veel uitbreidingslocaties in ontwikkeling zijn. Dat eerste gaat immers met veel meer risico's gepaard dan de ontwikkeling van 'weilandsituaties'. Wanneer erkend wordt dat juist een gelijktijdige aanpak van uitbreiding en herstructurering nodig is (om selectieve migratie / segregatie tegen te gaan), moeten we ons dus afvragen in hoeverre stimulerende maatregelen nodig zijn voor investeringen in de bestaande stad dan wel aan investeringen 'in het weiland' paal en perk moet worden gesteld.

De planning van programmatische klonten stad door de overheid en de verplichting aan marktpartijen om daarbinnen hun concrete projecten te ontwikkelen, wordt binnenste buiten gekeerd.

De overheid geeft daadwerkelijk vorm aan de context, aan de infrastructuur - 'groen' en 'grijs' - en brengt samenhang aan.

De markt is verantwoordelijk voor de programmatische invulling binnen die context die door de structuur wordt geboden.

Daarmee wordt op projectniveau flexibiliteit geboden, vooral in het te realiseren programma. Het raamwerk van infrastructuur daarentegen garandeert een aantal ruimtelijke basiskwaliteiten.

Daarmee is ook de meerwaarde gegeven die deze kwalitatieve vorm van structuurplanning biedt voor de afzonderlijke projecten.

De differentiatie tussen de zogenaamde grijze en de groene infrastructuur - wegen en openbaar vervoer- of railinfrastructuur enerzijds, parksystemen en ecologische routes anderzijds - vormt een belangrijk aanknopingspunt voor de keuze welke stedelijke programma's in welke intensiteiten een plaats kunnen krijgen, voor de keuze voor 'stedelijkheid' dan wel voor 'leegte'.

Centrale opgave voor de overheid is de 'aanwijzing' tot, de herkenning van de structuur (die er dus in principe al ligt), maar vooral de vormgeving van de structuur. De structurele betekenis van de

grenszones (op het stedelijke en het regionale schaalniveau) staat in de huidige situatie in contrast met de onbepaaldheid op het lokale schaalniveau, zowel in ruimtelijke als in socio-culturele zin. Zoals Panerai het probleem formuleerde: "De snelweg heeft haar logica (...). Maar als je van de snelweg afkomt zou je ergens moeten komen waar je de aanknopingspunten met de stad kunt terugvinden. Deze ontbreken echter."¹⁵

Het is daarvoor nodig dat de aanleg en transformatie van de infrastructuur zelf als stedenbouwkundige opgave wordt geformuleerd, waarin de integratie van de infrastructuur met de fragmenten centraal staat.¹⁶

De wijze van structuurplanning, zoals hier geschetst, is in wezen relevant op meerdere schaalniveaus. Zij creëert samenhang: tussen buurten van een wijk, tussen wijken of stadsdelen van een stad, tussen steden, suburbs en dorpen in een regio, tussen regio's in een Randstad.

9. De bestuurlijke meerwaarde: vormgeven aan een gedeeld geheel

De betekenis van een structuurplan in de letterlijke betekenis van het woord zoals hier bedoeld heeft behalve een ruimtelijk-kwalitatieve ook een politiek-bestuurlijke component.

De papieren grenzen tussen wijken, stadsdelen of gemeenten vallen, logisch, voor een groot deel samen met de onderscheiden overgangszones. Met deze bestuurlijke grenzen is het gevaar groot dat de structureel belangrijke grenszones juist buiten beeld blijven. Deze overgangsgebieden bieden echter juist de kans om gestalte te geven aan het publieke domein.

Een structuurplan is in hoofdlijnen een plan voor het publieke domein, voor het domein dat gedeeld wordt in een bestuurlijk dan wel beheersmatig verdeeld geheel. En dit principe geldt voor meerdere schaalniveaus. Of het nou gaat om buurten (in een wijkstructuurplan), om wijken of stadsdelen (in een gemeentelijk structuurplan), of om gemeenten (in een regionaal structuurplan).

Structuurplanning houdt in essentie in de definiëring en vormgeving van het publieke domein op alle schaalniveaus van wijk, stad en regio.

10. Tot besluit

In de tot nu toe gangbare methode van ruimtelijke ordening worden integrale alomvattende plannen gemaakt, die 'bodembedekkend' zijn en programmatisch het gehele scala aan wetenschappelijk onderbouwde dan wel gewenste maatschappelijke activiteiten omvatten. Het AUP heeft als eerste integrale plan de basis gelegd voor deze Nederlandse traditie. De illusie van de eindplanning, die met het AUP is verbonden is met het jaar 2000 in zicht definitief vervlogen.

15. Bekkering, J., Sulsters, W., Zes interviews over de periferie, in: *Archis* 1992-12, pp. 13-14.

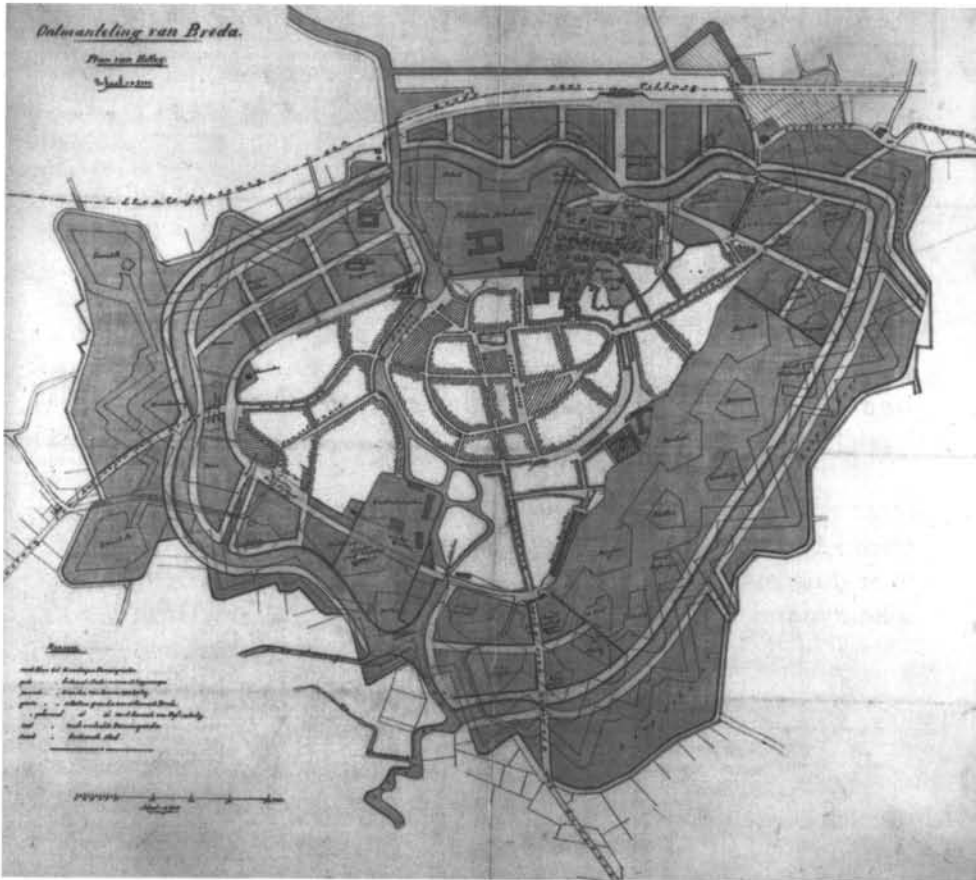
16. Zie voor een nadere uitwerking van deze ontwerpogave: Meyer, Han, *De verstedelijking van de infrastructuur als stedenbouwkundige ontwerpogave*, in deze bundel.

Hier wordt precies het omgekeerde voorgesteld: om in plaats van kwantitatieve, programmatische vlekkenplannen juist kwalitatieve, ruimtelijke structuurplannen te maken.

Hoezo dan (opnieuw) leren van Van Eesteren?

De ironie wil dat datzelfde AUP, wanneer de mist van de wetenschappelijkheid, de totaalplanning en de eindplanning is opgetrokken, in de keuze van de stedenbouwkundige middelen de essentie van ruimtelijke structuurplanning laat zien. Zoals vooral de vogelvluchten duidelijk weergeven behelst het plan de definiëring van structuren, de waterstructuur, de groenstructuur en de wegenstructuur. De 'velden' kunnen tal van (in de tijd veranderende en wisselende) programma's accommoderen.

Deze vorm van ruimtelijke structuurplanning beantwoordt meer effectief aan de actuele situatie, waarin de overheid garant staat voor duurzaamheid en openbaarheid en aan de markt de noodzakelijke dynamiek en flexibiliteit worden gelaten.



4.1 Breda, plan voor transformatie van de vestinggordel. Door F.W. van Gendt, 1873.

Stedebouw onder nieuwe voorwaarden stedelijke transformaties in Amsterdam, Rotterdam en Den Haag

Han Meyer / Willem Hermans / John Westrik

Vrijwel elke grote of middelgrote stad kent ze wel: de zogenaamde 'transformatiegebieden'. Dit zijn veelal verouderde haven- of industrieterreinen, of spoorwegemplacements die om een nieuwe invulling vragen. In veel steden krijgt het herontwerp van deze locaties bijzondere aandacht: extra bestuurlijke aandacht in de vorm van projectwethouders die deze gebieden 'adopter', extra vakinhoudelijke aandacht door speciale ontwerpteams voor deze gebieden op te richten, en extra financiële ruimte om 'kwaliteit' te realiseren. Kortom, het gaat niet om 'zomaar' een herinrichtingsopgave.

Deze gebieden zijn ontdekt als 'strategische locaties' die, mits op de juiste wijze vernieuwd, van essentieel belang geacht worden voor de gewenste 'revitalisering' van de stad als geheel. Eén en ander stelt hoge verwachtingen aan de stedebouwkundige planvorming. Op welke wijze komen de stedebouwkundige plannen voor deze gebieden nu tegemoet aan de hooggestemde verwachtingen - en in hoeverre is het voor de stedebouwkundige discipline überhaupt mogelijk om aan die verwachtingen tegemoet te komen? Voor een antwoord op deze vraag gaan we in deze bijdrage nader in op de ontwikkelingen rond dergelijke transformatiegebieden in de drie grote steden: het Oostelijk Havengebied in Amsterdam, de Kop van Zuid in Rotterdam en het Laakhavengebied in Den Haag.¹

1. Zie ook:

Meyer, Han, 1996, *De Stad en de Haven. Stedebouw als culturele opgave*. Londen, Barcelona, New York, Rotterdam, Uitgeverij Jan van Arkel, Utrecht;

Bout, J. van den en Erik Pasveer (red), 1994, *De Kop van Zuid*, Uitgeverij 010, Rotterdam;

Koster, E., 1995, *Oostelijk Havengebied Amsterdam, Eastern Docklands, New Architecture on Historic*

Grounds, uitgeverij Architectura et Natura, Amsterdam;

Hendrikse, M. e.a. (red), 1997, *De Haagse Hogeschool en de stedelijke vernieuwing van het Laakhavengebied*, NAi Uitgevers, Rotterdam.

1. Transformatie: what's in a name?

Zowel het Amsterdamse Oostelijk Havengebied, het Rotterdamse havencomplex de Kop van Zuid en het Laakhavengebied in Den Haag zijn in de negentiende eeuw aangelegd. Het waren voor die tijd nieuwe faciliteiten voor de groeiende transporteconomie, aan de rand van de stad, lineair van karakter en vooral bepaald door transporttechnische en civieltechnische randvoorwaarden.

In de twintigste eeuw zijn de steden als het ware om deze gebieden heen gegroeid. Door de grote maten en lineaire structuren werden deze gebieden grote barrières, die een heldere ruimtelijke samenhang van de stad in de weg stonden.

In de jaren tachtig en negentig zijn voor deze gebieden stedenbouwkundige plannen ontwikkeld die niet alleen een herinrichting van deze gebieden zelf beogen, maar deel uitmaken van een bredere strategie om een structurele verandering in de stad als geheel op gang te brengen. Het begrip *transformatie* (letterlijk: overbrenging in een andere vorm, omzetting) heeft niet louter betrekking op veranderingen van functies en ruimtelijke vormen en structuren binnen deze gebieden zelf, maar op de nieuwe positie en nieuwe betekenis die deze gebieden krijgen in de stadsplattegrond: de achterkant wordt een voorkant, het randgebied wordt een centrum, de barrière wordt een verbinding.

De vraag is welke doelen men gesteld heeft bij de huidige generatie transformatieprojecten, en welke stedenbouwkundige middelen ingezet worden om de transformatie van deze voormalige havengebieden te bewerkstelligen, en in hoeverre die middelen effectief zijn.

2. Twee verschillende fundamenteën van de Nederlandse stedenbouw

Bij de projecten voor het Oostelijk Havengebied, de Kop van Zuid en het Laakhavengebied speelt het *programma* een belangrijke rol in de stedenbouwkundige planvorming.

Die nadruk op programma's, de wens om de ruimtelijk-functionele organisatie van de stad te sturen, is historisch gezien op zijn minst opmerkelijk.

De Nederlandse stedenbouwkundige cultuur rust op twee belangrijke fundamenteën.

De eerste hangt samen met de aard van het grondgebied. In dit land van rivierendelta's, veenmoerassen en permanente dreiging van de zee, bestaat al een eeuwenoude noodzaak van collectieve afspraken en regelingen met betrekking tot het grondgebruik, vanwege de complexe situatie van de waterhuishouding en de waterkering. Deze noodzaak heeft tot een sterke landmeetkundige en civieltechnische traditie geleid, die tot het eind van de negentiende eeuw de structurering en vormgeving van de stedelijke groei domineerde. Deze traditie betreft in feite de *regulering van de mogelijkheden voor het grondgebruik*. Het programma, dat wil zeggen de ruimtelijk-functionele organisatie van de stad, speelde wel een rol in de stedenbouwkundige planvorming, maar vooral als *aanleiding* en als *onderdeel van de grondexploitatie*. Dat is bijvoorbeeld het geval bij de transformaties van de vestingwallen in de negentiende eeuw, die in plaats van veilige beschermingen veranderd waren in knellende en overbodige obstakels van de steden.²

De planvorming voor de ontmanteling van de vestingwerken stond in het teken van twee belangrijke doelstellingen. Ten eerste ging het erom ruimte te bieden aan nieuwe vormen van stedelijk grondge-

2. Zie voor een uitvoeriger documentatie van de transformatie van de 19e eeuwse vestingwerken: Finally, I., 1996, *Doorbroken Barrières. Architect F.W. van Gendt (1831-1900) en de negentiende eeuwse stadsuitbreidingen*, Bussum; Cremers, E., Kaaij, F., en Steenberg, C., 1981, *Bolwerken als stadsparken. Nederlandse stadswandelingen in de 19e en 20e eeuw*, Delft.

bruik, waaraan dringend behoefte was. De nieuwe stedelijke uitbreidingen moesten de ruimtelijke condities bieden voor deze nieuwe processen.

Ten tweede moesten de steden de kosten die gemaakt moesten worden voor verwerving van de gronden van het Rijk, de sloop van de vestingwerken en de aanleg van nieuwe openbare werken, zien terug te krijgen uit de opbrengsten van de gronduitgifte.

Wat dit laatste betreft, de grondexploitatie: een differentiatie in de stadsplattegrond met groene boulevards en singelwegen maakte het mogelijk de grondprijs te manipuleren en voor specifieke, riant gelegen locaties hogere grondprijzen te vragen.³ Uiteraard was er in dat geval ook sprake van een gereede verwachting dat er voldoende belangstelling zou zijn voor de duurdere percelen.

Het tweede fundament van de Nederlandse stedenbouwkundige cultuur bestaat uit de ambitie om niet alleen de mogelijkheden voor het grondgebruik, maar *het gehele maatschappelijke systeem via de stedenbouw te sturen en te reguleren*. Deze ambitie heeft de stedenbouwkundige praktijk van de twintigste eeuw sterk gedomineerd. Deze stedenbouwkundige praktijk ontwikkelde gaandeweg drie belangrijke elementen:

- een sterke vervlechting met het stelsel van de volkshuisvesting, hetgeen gestimuleerd werd door de woningwet van 1901;
- een juridisch instrumentarium, waarmee in stedenbouwkundige plannen bindende rechten en plichten konden worden vastgelegd;
- een wetenschappelijke benadering, dat wil zeggen de pretentie om via wetenschappelijk vooronderzoek nauwkeurige uitspraken te kunnen doen over toekomstige demografische, economische en sociale ontwikkelingen.

Het stedenbouwkundig plan werd niet meer zozeer als een conditie, maar steeds meer als een stuurwiel beschouwd waarmee maatschappelijke processen en de situering van specifieke programma's gereguleerd zouden kunnen worden. Stedenbouw werd als een belangrijk middel van een breed 'beschavingsoffensief' beschouwd, waarbij het te realiseren stedenbouwkundig plan de fysieke neerslag vormde van de ideale maatschappij. Een brede maatschappelijke en politieke consensus dekte deze ideologische lading van de stedenbouw gedurende lange tijd.⁴

Dankzij deze consensus kon op rijksniveau een uitgebreid financieringsinstrumentarium voor de volkshuisvesting worden ontwikkeld, dat in feite als een sturingsmiddel in de stedenbouwkundige planvorming werd gehanteerd. In het stedenbouwkundig plan kon precies vastgelegd worden waar welke soort woningen dienden te verrijzen.

3. Niet alleen bij de transformaties van vestingwerken werd deze grondexploitatie toegepast, ook de meeste 19e eeuwse uitbreidingsplannen waren op dit principe gebaseerd. Zie bijvoorbeeld de betekenis van de singels in de uitbreidingsplannen voor Rotterdam van de stadsarchitecten W.N. Rose en G.J. de Jongh, beschreven in Ravesteyn, L.J.C.J. van, 1974 *Rotterdam in de achttiende en negentiende eeuw*, Schiedam.

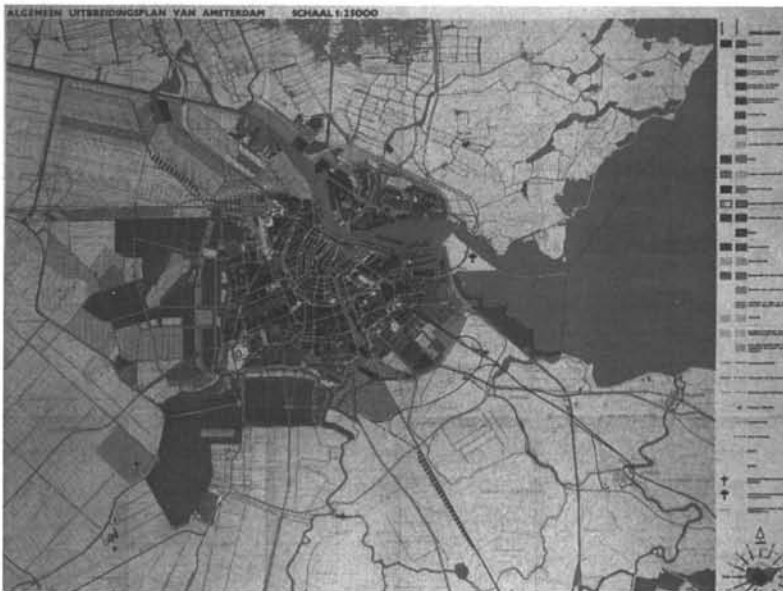
4. Zie hiervoor ook de bijdrage *De verstedelijking van de infrastructuur als stedenbouwkundige ontwerpogave*, elders in deze uitgave.

Via het subsidiemechanisme van de volkshuisvesting werd het grondprijsmechanisme als het ware buiten werking gesteld.

Verschillende territoriale en historische condities

De grote steden zijn in de twintigste eeuw de laboratoria geworden waarin de nieuwe stedenbouwkunde, vervuld van sociale en culturele aspiraties, in praktijk werd gebracht. Interessant is dat er niet sprake is van één eenduidige stedenbouwkundige praktijk, maar dat in elke stad een specifieke soort nieuwe stedenbouwkundige praktijk werd ontwikkeld.

Eén belangrijke reden hiervoor betreft de verschillende territoriale en historische condities van de drie steden. Alle drie de steden zijn gelegen op de uiterste rand van het 'continent' van het Hollandse veengebied: Amsterdam aan de noordzijde, als havenstad aan het IJ; Rotterdam aan de zuidzijde, als havenstad aan de Maas; en Den Haag aan de westelijke duinrand, waar de zandgronden een aantrekkelijke conditie voor een residentiële functie boden. Dit verschil, tussen de twee havensteden Amsterdam en Rotterdam en de *residentiële* stad Den Haag is essentieel. Het hangt samen met het verschil in politieke kleur van de steden, die in de politieke machtsstrijd van de twintigste eeuw naar voren komt:



4.2 Algemeen Uitbreidingsplan, 1934.

Amsterdam profileert zich vooral als een sociaal-democratische stad, waar de SDAP vanaf de jaren twintig een stabiele positie inneemt en een bijna onophoudelijk bestuursverantwoordelijkheid heeft en met name verantwoordelijk is voor de stadsontwikkeling en de volkshuisvesting. In deze 'rode stad' wordt de ambitie om via de stede-

bouwkundige planvorming de ontwikkeling van de stedelijke gemeenschap te reguleren op alle schaalniveau's in praktijk gebracht: gepoogd werd om vanaf de vormgeving van het afzonderlijke bouwblok tot en met de gedetailleerde vastlegging van de stadsplattegrond als geheel de esthetiek en het programma van de stad te reguleren. *Het Algemeen Uitbreidingsplan* van 1934 is het onbetwiste monument van deze nieuwe benadering en heeft decennia lang de stedenbouwkundige praktijk in Amsterdam beheerst.⁵

4.3 Basisplan voor de herbouw van de binnenstad van Rotterdam, 1946.



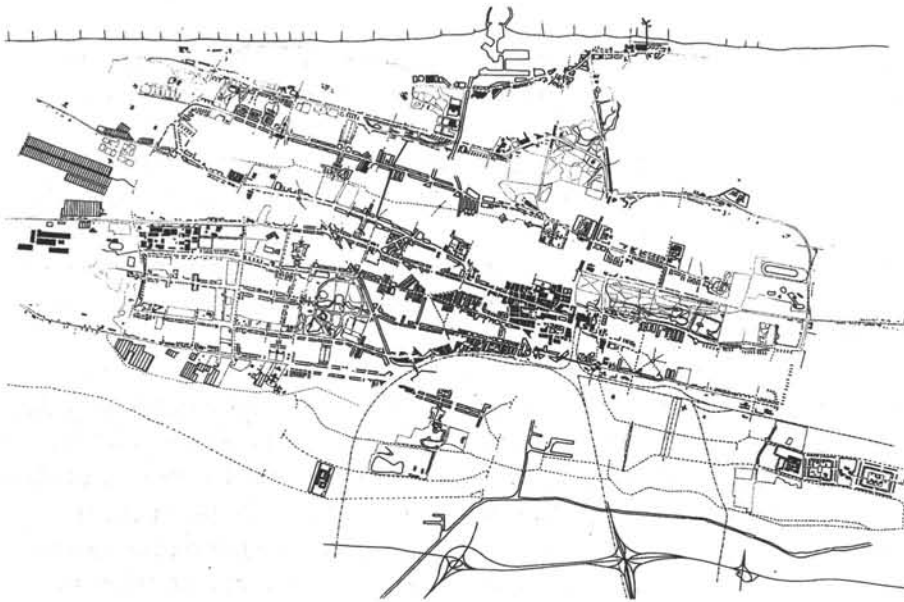
5. Zie o.a.: Hellinga, H. en P. de Ruyter (red), 1985, *Algemeen Uitbreidingsplan 50 jaar*, Amsterdam;

Rossum, V. van, 1993, *Het Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam. Geschiedenis en Ontwerp*, Rotterdam.

6. Zie o.a.: Wagenaar, C., 1992, *Welvaartstad in wording. De wederopbouw van Rotterdam 1940-1952*, Rotterdam; Andela, G. en Cor Wagenaar (red), 1995, *Een stad voor het leven. Wederopbouw Rotterdam 1940-1965*, Rotterdam.

In Rotterdam, dat vooral in de negentiende eeuw veel explosiever is gegroeid dan Amsterdam en daardoor een veel labielere arbeidersbeweging kende, werd meer een 'civic culture' ontwikkeld, waarin de sociaal-democratie en de zakenwereld tot een zekere toenadering en consensus kwamen. Ook deze 'shake-hands'-benadering heeft zijn eigen stedenbouwkundig monument, in de vorm van het *Basisplan voor de wederopbouw* van 1946. Terwijl de nieuwe naoorlogse woonwijken zowel programmatisch als esthetisch aan een strak regime werden onderworpen, vergelijkbaar met Amsterdam, werd voor de herbouw van het in de oorlog verwoeste stadscentrum een veel soepeler regulering ontwikkeld, die een grotere mate van flexibiliteit van grondgebruik en architectonische uitwerking toestond.⁶

Den Haag is altijd meer gedomineerd geweest door liberale en confessionele krachten, die niet zoveel affiniteit hadden met ambities



4.4 Den Haag, de lange-lijnen van de strandwallen. Door: Paul Broekhuizen.

om de stedelijke ontwikkeling als geheel aan strakke regels te onderwerpen. Den Haag dankt zijn allure van luxe residenties en landgoederen juist aan de vrijheid van het particulier initiatief, en heeft daaraan in de twintigste eeuw zo min mogelijk afbreuk willen doen. Verschillende pogingen om voor de stad als geheel een planmatig kader op te stellen, zijn vastgelopen in politieke meningsverschillen. Niettemin was deze stad de eerste die in 1914 een speciale stedenbouwkundige dienst oprichtte. Deze hield zich van meet af echter vooral bezig met de regulering van de esthetiek van de nieuwe arbeiderswijken, teneinde de traditie van luxe residentiestad geen geweld aan te doen.⁷

Wat betreft de grotere ruimtelijke structuren, heeft Den Haag lange tijd kunnen leunen op de structurerende lijnen van de strandwallen uit de landschappelijke ondergrond. Slechts incidenteel zijn in Den Haag in de loop der tijd nieuwe elementen aan deze hoofdstructuur toegevoegd, in de vorm van doorbraken dwars op de structuur van de strandwallen. Deze doorbraken zijn echter ook alle fragmentarisch gebleven en hebben nooit de continuïteit van de lange lijnen van de strandwallen kunnen evenaren.

De vervlechting tussen stedenbouwkunde en volkshuisvesting komt ten einde

De nauwe band tussen stedenbouwkunde en volkshuisvesting, leidend tot een nauwe samenhang tussen architectuur en stedenbouw, krijgt in de drie steden in de jaren zeventig nog een extra impuls met de nieuwe stadsvernieuwingspolitiek van die jaren. Het zijn de jaren van een ongekende machtspositie van de sociaal-democratie,

7. Aerts, J. en C. Boekraad, Berlage en de lotgevallen van de schone stad, in: Freijser, V. (red.), 1991, *Het veranderend stadsbeeld van Den Haag*, Zwolle.

die zowel op regeeringsniveau als op lokaal niveau alle bestuurlijke posities op het gebied van stadsontwikkeling en volkshuisvesting in handen heeft.

De stadsvernieuwingsimpuls van de jaren zeventig leidt vooral tot een grote hoeveelheid nieuwe stedelijke woningbouwensembles. Op het hogere schaalniveau is de stedenbouwkundige planvorming in die periode gereduceerd tot de productie van abstracte structuurplannen. Over de *fysieke* vorm van de stad als geheel bestaat dan nauwelijks nog enig idee.

De nieuwe impuls van de verstrengeling van stedenbouw en volkshuisvesting in de jaren zeventig was tevens de *laatste* impuls op dat gebied. In de jaren tachtig ontstaat zowel economisch als politiek een geheel ander klimaat in Nederland. Alle aandacht voor de stadsvernieuwing heeft niet kunnen voorkomen dat in de jaren tachtig grote economische problemen ontstaan, gepaard gaande met grote werkloosheid, die zich juist in de grote steden het meest extreem manifesteert. Op landelijk niveau moet de sociaal-democratie plaats maken voor een langdurige confessioneel-liberale coalitie, terwijl ook in de grote steden het draagvlak van de sociaal-democratie vanaf de jaren tachtig tanende is. Het door de staat geconstrueerde en ondersteunde stelsel van de volkshuisvesting wordt in de jaren tachtig afgebouwd en geprivatiseerd, waarmee ook een eind is gekomen aan de decennia-lange verbintenis tussen de stedenbouw en de volkshuisvesting.

Behalve de veranderende economische en politieke context en de scheiding tussen stedenbouw en volkshuisvesting, wordt in de jaren tachtig ook duidelijk dat de centrale positie van de grote steden in de context van hun regio's niet meer zo vanzelfsprekend is als voorheen. De vraag is of het mogelijk en wenselijk is de centrumpositie van de grote steden in het kader van de *regionalisering* een nieuwe inhoud en vorm te geven.

Op dat moment komt het vraagstuk aan de orde van de stedenbouwkundige transformatie van de oude negentiende eeuwse havengebieden: merkwaardige gebieden die een strategische positie in de steden innemen. Welke rol speelt het 'programma' nu in de plannen voor deze gebieden? In feite hinken deze plannen op twee gedachten. Enerzijds worden de oude havengebieden aangegrepen als gebieden waar een al aanwezige ruimtelijke kwaliteit (de contrasten tussen dichtbebouwde grondvlakken en lege watervlakten) uitgebuit kan worden en wordt gepoogd nieuwe vormen van grondexploitatie te ontwikkelen, waarbij verschillen in ruimtelijke kwaliteit (met name uitgedrukt in de ligging ten opzichte van het water en van de hoofdinfrastructuur) tot uiting komen in verschillende grondprijzen.

Aan de andere kant blijven de plannen gevangen binnen het heilige geloof dat stedelijke processen en programma's gestuurd moeten kunnen worden. Daarbij zijn weliswaar andere motieven een belangrijke rol gaan spelen. In de bijbehorende plantoelichtingen wordt vaak gerept van de noodzaak om 'hoogwaardige bedrijven' aan te trekken, teneinde de stad te behoeden voor een eenzijdigheid of marginalisering van de stedelijke economie. Zowel bedrijven als grote delen van de bevolking zijn 'foot-loose' geworden. Dankzij telecommunicatie en automobilititeit zijn zij niet meer strikt gebonden aan specifieke locaties. Ze kunnen kiezen uit een scala van mogelijkheden en kiezen die plaats die de meest aantrekkelijke condities biedt. Stedelijke overheden zien zich genoodzaakt om te dingen naar de gunsten van dit postmoderne nomadendom en zien het ontwerpen van 'ruimtelijke kwaliteit' als een middel om de gewenste categorieën bedrijven en bewoners aan te trekken en vast te houden.⁸

Naar een nieuwe definitie van stedenbouwkundige kwaliteit

'Ruimtelijke kwaliteit' betreft uiteindelijk niets anders dan de compositie van de stadsplattegrond. In de hedendaagse planvorming spelen vier 'kwaliteitscomponenten' een hoofdrol:

- a. de infrastructuur ten behoeve van de ontsluiting van het gebied en de aanhechting aan de stad;
- b. de vormgeving en inrichting van de openbare ruimte;
- c. de architectonische vormgeving van de gebouwen;
- d. de programmatische invulling van de gebouwen.

In het recente verleden heeft de nadruk steeds gelegen op de laatste twee componenten. De huidige nadruk op 'programma's' en architectonische vormgeving is in sterke mate te verklaren uit dit recente verleden. Het idee dat 'kwaliteit' is te vertalen in een specifiek soort grondgebruik leeft nog steeds hardnekkig voort en daarmee ook het geloof dat dat grondgebruik gestuurd kan en moet worden.

Weliswaar is het idee over het soort grondgebruik veranderd. In voorgaande decennia vormde het beeld van een harmonieuze woonomgeving de kern van het na te streven ideaal. Nu is dat vervangen door een beeld waarin meer sprake is van dynamiek, hectiek en intensiviteit. Ook dit beeld denkt men te kunnen en te moeten sturen door vast te leggen waar welke programma's moeten worden gerealiseerd. Dit hardnekkig voortlevende geloof blijkt steeds meer een fictie te zijn.

In Amsterdam heeft de fixatie op het aantrekken van 'hoogwaardige bedrijven en voorzieningen' ertoe geleid dat het IJ-oeverproject na verschillende vruchteloze pogingen nog steeds niet van de grond gekomen is. Het Oostelijk Havengebied is wél tot ontwikkeling gekomen, om de eenvoudige reden dat er een reële maatschappelijke

8. Zie hiervoor o.a.:

Harvey, D., 1990, *The condition of postmodernity. An Enquiry into origins of Cultural Change*, Cambridge (mas.);
 Castells, M., 1989, *The Informational City*, Oxford;
 Bosma, K. en Harm Tilman (red), 1990, *Verleidelijk Stadsbeeld*, Rotterdam.

behoefte bestond aan het specifieke programma (woningen) dat daar is gerealiseerd. Men kan zich afvragen waarom niet inmiddels ook grote delen van de IJ-oeveren ontwikkeld zijn als woningbouwlocaties.

Het Laakhavengebied in Den Haag is wel met een specifiek programma tot stand gekomen, dat dan ook een zware stempel drukt op het gebied. In feite is dit gebied in zijn geheel gemodelleerd rond dit specifieke programma, wat geleid heeft tot een onlosmakelijk geheel van programma, architectuur en stedenbouw.

Ook het plan voor de Kop van Zuid heeft van meet af in het teken gestaan van hooggestemde programmatische ambities, die vooralsnog alleen maar tot een verplaatsing van reeds in de stad aanwezige programma's hebben geleid (en dan nog hoofdzakelijk overheids- en semi-overheidsinstellingen). Overigens kan men zich afvragen of deze gerealiseerde programma's wel zo 'dynamisch' zijn. De dynamische uitstraling van kantoren op een locatie blijft meestal beperkt tot de spitsuren rond negen uur 's morgens en vijf uur 's middags. Ook in de Kop van Zuid is het uiteindelijk niet onwaarschijnlijk dat een flink deel van het kantorenprogramma door woningbouw zal worden vervangen. En het is de vraag of dat zo vreselijk erg is. Essentieel in het plan voor de Kop van Zuid is immers de nauwe samenhang die in het ontwerp is ontstaan tussen de hoofdinfrastructuur (stadsboulevard en nieuwe stadsbrug) en het netwerk van openbare ruimten, van straten, kaden en pleinen. Door die samenhang kan het gebied een betekenis krijgen als een nieuwe ruimtelijke schakel tussen twee voorheen gescheiden stadshelften. Uiteindelijk blijkt hier juist de uitwerking en samenhang van de eerste twee 'kwaliteitscomponenten', infrastructuur en openbare ruimte, van doorslaggevend belang te zijn.

Precies die uitwerking en samenhang ontbreekt in Amsterdam en Den Haag. Daar blijven hoofdinfrastructuur en het kleinschaliger stedelijk weefsel twee gescheiden werelden, die geen relatie met elkaar weten aan te gaan. Hier is het wederom het verschil in traditie in de drie steden dat parten speelt. Rotterdam kan bogen op een lange ervaring en een breed maatschappelijk draagvlak als het gaat om de aanleg van nieuwe infrastructuren. In Amsterdam liggen de debacles van de jaren zestig en zeventig nog te vers in het geheugen om vrijmoedig met het infrastructuurvraagstuk om te kunnen gaan. In Den Haag is de reeds aanwezige structuur van de strandwallen steeds als een vanzelfsprekendheid beschouwd die niet dringend om ontwerpinterventies vroeg.

Toch dringt het vraagstuk van het ontwerp van de infrastructuur, in combinatie met het ontwerp van de overige openbare ruimte, zich in alle drie de steden - en ook elders - op als belangrijkste ontwerpopgave voor de komende tijd. Het dienstbaar maken van het stedenbouwkundig ontwerp aan de realisering van specifieke, gewenste programma's, is achterhaald. Het stedenbouwkundig ontwerp kan condities scheppen voor specifieke programma's, maar dient ook ruimte te bieden, zeker op de langere termijn, voor wijzigingen in de programmatische invulling.

Dat laatste stelt des te meer eisen aan de ruimtelijke kwaliteit van het stedenbouwkundig plan, dat wil zeggen aan de kwaliteit van de compositie van de stadsplattegrond. Die zou zo sterk moeten zijn dat ook op langere termijn maatschappelijke processen en programmatische veranderingen kunnen optreden zonder dat die plattegrond steeds weer veranderd moet worden.

Op korte termijn kan de realisatie van bepaalde programma's van belang zijn in verband met de grondexploitatie. Vooral bij de aanleg van kostbare infrastructuren zijn stedelijke overheden genoodzaakt deze investeringen deels weer 'terug te verdienen' via het grondprijsbeleid.

Het sturingsmechanisme van de volkshuisvesting is zowel ideologisch als financieel-technisch achterhaald. De nieuwe financieringsbronnen van de Rijksoverheid voor de aanleg van nieuwe infrastructurele voorzieningen bieden daarentegen des te meer mogelijkheden om aandacht te besteden aan de eerste twee 'kwaliteitscomponenten', infrastructuur en openbare ruimte.

In het geval van een zorgvuldig ontworpen samenhang tussen infrastructuur en nieuwe stedelijke ensembles kunnen de nieuwe ensembles relaties aangaan met de bestaande stad, met bestaande centra, en daardoor deel van de stad worden en aan die stad een meerwaarde toevoegen. Dat is een kwaliteit die veel langer meegaat en wezenlijker is dan de vaak trendgevoelige programmatische invulling van de ensembles.

Dit betekent voor de stedenbouwkundige discipline dat ze ook in staat moet zijn om die kwaliteit te realiseren: een grotere aandacht voor het vermogen om ruimtelijke composities te kunnen ontwerpen die op meerdere schaalniveau's van betekenis zijn, en in het verlengde daarvan een grotere aandacht voor de (civiel-)technische grondslagen van de discipline, teneinde die composities te realiseren met materiaal, vorm en constructie.

Ter illustratie

Amsterdam: het Oostelijk Havengebied als stedenbouwkundig laboratorium

In Amsterdam is sinds het ontstaan van de grachtengordel een stedenbouwkundige traditie opgebouwd waarin stedenbouwkundige plannen voor grote delen van de stad in een zekere continuïteit en volledigheid werden uitgevoerd.

Kenmerkend voor de twintigste eeuwse stedenbouwtraditie in Amsterdam is niet alleen de alomvattende greep die de Dienst Stadsontwikkeling⁹ op de ontwikkeling van de stad als geheel lijkt te hebben, maar ook de steeds groter wordende samensmelting van stedenbouw en architectuur.



4.5 Oostelijk Havengebied, gezien vanaf het oosten, 1930.

De zeventiende eeuwse grachtengordel is nog een mooi voorbeeld van heldere stedenbouwkundige eenheden, die niet samenvallen met architectonische eenheden (onder stedenbouwkundige eenheid wordt de basiscomponent verstaan waarmee de stadspattemgrond kan worden ontworpen). Terwijl in de grachtengordel elke stedenbouwkundige eenheid een veelheid aan verschillende architectonische uitwerkingen toelaat, is vanaf Berlage's Plan Zuid sprake van een toenemend streven om de stedenbouwkundige eenheid ook tevens tot architectonische eenheid te maken. De apotheose van deze ontwikkeling wordt gevormd door de Bijlmermeer. De grote kritiek op deze ontwikkeling kwam vooral van de kant van de Dienst Volkshuisvesting.

9. De Dienst Stadsontwikkeling is in de jaren '80 van naam veranderd en heet nu de Dienst Ruimtelijke Ordening.

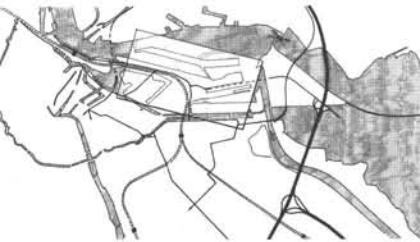


In de verdere ontwikkeling van Amsterdam-Zuid-Oost en later ook tijdens de stadsvernieuwing werd gekozen voor een kleinschaligere aanpak, gericht op een grotere woningdifferentiatie.

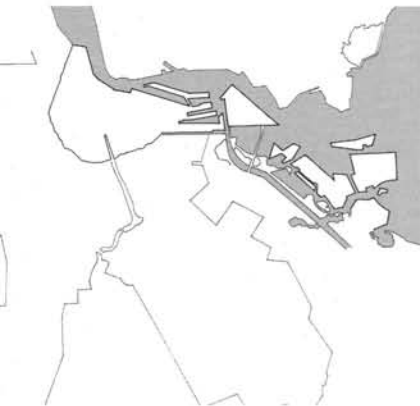
In de jaren tachtig en negentig worden twee nieuwe grote stedenbouwkundige projecten door de Dienst Ruimtelijke Ordening (DRO) voorgesteld. Ten eerste het integrale project IJ-oeveren, waarbij de transformatie van het oude havenfront van vitaal belang voor de revitalisering van de oude binnenstad beschouwd wordt. Ten tweede een nieuwe oostelijke 'lob' in het IJ-meer, tegenwoordig bekend als IJ-burg. Het Oostelijk Havengebied kreeg een belangrijke betekenis als strategische schakel tussen beide grote projecten.

Beide megaprojecten, IJ-oeveren en IJ-burg, zijn echter van meet af in maatschappelijk en politiek opzicht omstreven. Het integrale IJ-oever project, dat grotendeels gefinancierd zou worden door private partijen, bleek in het begin van de jaren negentig niet van de grond te komen, mede omdat de economische ontwikkeling (de kantorenmarkt) zich naar het zuiden van de stad verplaatste, richting de luchthaven Schiphol. Door kritiek van de milieubeweging op IJ-burg zag de gemeente Amsterdam zich genoodzaakt om in 1997 een referendum te organiseren.

- 4.6 Oostelijk Havengebied, gezien vanaf het oosten, 1997. Foto: Aeroview, D. Sellenraad.
- 4.7 Oostelijk Havengebied, gezien vanaf het westen, 1997. Foto: Aeroview, D. Sellenraad.
- 4.8 Oostelijk Havengebied, locatie in relatie tot de binnenstad en de ringweg.
- 4.9 Het Oostelijk Havengebied als deel van een nieuw stadsdeel in het water.
- 4.10 Stedenbouwkundig Masterplan, DRO, 1995.
- 4.11 Stedenbouwkundig plan KNSM-eiland, J. Coenen.



4.8



4.9



4.7



4.10



4.11

De commotie rond deze twee controversiële mega-projecten bracht voor het Oostelijk Havengebied het voordeel mee dat dit gebied in alle rust ontwikkeld kon worden, maar tegelijk betekende het een langdurige onzekerheid over de positie van het gebied in de grotere stedelijke context. De aandacht in het Oostelijk Havengebied werd geconcentreerd op het experimenteren met verschillende verhoudingen tussen stedenbouwkundige en architectonische eenheid.

Na een eerste structuurschets van de DRO voor het gehele gebied, zijn drie deelgebieden aangewezen die nader uitgewerkt dienden te worden. Hiervoor werden externe ontwerpers uitgenodigd. Jo Coenen kreeg de opdracht voor het KNSM-eiland, Sjoerd Soeters voor het Java-eiland en buro West 8 (Adriaan Geuze) werd na een meervoudige opdracht voor Borneo en Sporenburg gekozen. Als resultaat blijken drie varianten in de verhouding tussen stedenbouwkundige en architectonische eenheid te zijn ontstaan. Bij de eerste variant, het KNSM-eiland, zijn stedenbouwkundige eenheden tevens architectonische eenheden. Elke stedenbouwkundige eenheid (in dit geval het gesloten bouwblok) is door een architect als een architectonische eenheid ontworpen. Het resultaat is een stadsbeeld dat bestaat uit een verzameling grootschalige architectonische objecten.

Bij de tweede variant zijn binnen de stedenbouwkundige eenheid meerdere architectuuropgaven benoemd. Het ontwerp voor het Java-eiland is hier een voorbeeld van. Soeters heeft in zijn ontwerp gebruik gemaakt van vijf stedenbouwkundige eenheden (gesloten bouwblokken) welke van elkaar gescheiden zijn door vier nieuw aangelegde dwarsgrachtjes. Deze eenheden worden uiteindelijk ingevuld door meerdere architecten. Het aantal bouwlagen varieert van zeven tot negen lagen en past goed bij de grote maat van dit gebied, maar is wel drie tot vijf lagen hoger dan gebruikelijk in Amsterdam. Het ontwerp van Soeters is een knipoog naar de Amsterdamse grachten-gordel.

De derde variant, uitgewerkt door Adriaan Geuze voor de eilanden Borneo en Sporenburg, is in feite een combinatie van de eerste twee varianten. In Geuze's plan zijn drie grote blokken die zowel stedenbouwkundige als architectonische eenheden vormen. Deze blokken vormen echter monumentale verbijzonderingen in het totaal van het plan. Het grootste deel van dit plan wordt gekenmerkt door de principes van de tweede variant. Evenals Soeters heeft ook Geuze zich bij het ontwikkelen van zijn stedenbouwkundige eenheden laten inspireren door het Amsterdamse grachtenhuis en de positie die dit huis inneemt in het gesloten bouwblok. In tegenstelling tot Soeters en Coenen heeft Geuze de opdracht gekregen veel grondgebonden woningen te maken. In zijn stedenbouwkundige eenheden loopt de bebouwing van straat tot straat. Het binnenterrein van het gesloten bouwblok ontbreekt, wel zijn er per woning patio's ontwikkeld. Per stedenbouwkundige eenheid zijn diverse architecten belast met het ontwikkelen van de woningtypen. Met deze stedenbouwkundige eenheden en de drie 'sculpturale' blokken is de stadspatting ontworpen.

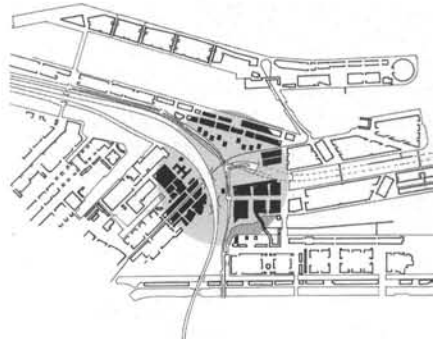
Tot slot is er ook nog sprake van een variant waar de stedenbouwkundige eenheid geheel ontbreekt. Dit is merkwaardig genoeg het geval in de Rietlanden, waarin juist de verbinding van het Oostelijk Havengebied met de stad en met de hoofdinfrastructuur geregeld wordt. In dit gebied is de nieuwe infrastructuur aangelegd die zorgt voor de ontsluiting van IJ-burg en tevens op de ringweg aansluit. Ter plaatse van het Oostelijk Havengebied is deze infrastructuur ondergebracht in een tunnel, gelegen in het havenbekken tussen de eilanden Borneo en Sporenburg. Behalve aan autoverkeer biedt deze tunnel ook plaats aan een sneltramspoor. De stedenbouwkundige uitwerking van de aansluiting van deze infrastructuur op het maaiveldniveau in het Oostelijk Havengebied is tot het laatst uitgesteld. Het resultaat is dat het gebied wordt gekenmerkt door een ruimtelijke fragmentatie van reststukken grondgebied, overgebleven na een

4.12 Stedenbouwkundig plan Java-eiland, S. Soeters.



4.13 Stedenbouwkundig plan Borneo-Sporenburg, A. Geuze / West 8.

4.14 Oostelijk Havengebied, Rietlanden: ruimtelijke fragmentatie rond de 'knoop' van infrastructuur.



wispelturige planvorming van de hoofdinfrastructuur. De DRO heeft gepoogd dit versnipperde gebied te ontwerpen als een parkzone, waar een aantal gebouwen in een architectonische compositie zijn geplaatst. De ruimtelijke relatie met de ontwerpen van de andere delen ontbreekt echter geheel.

Deels kan de commotie en chaotische besluitvorming rond de IJ-oevers en IJ-burg als oorzaak worden aangevoerd, maar deels is ook het ontbreken van een helder ruimtelijk concept debet aan deze verzameling restruimten.

Ter illustratie

Rotterdam, de Kop van Zuid: vormgeven aan een nieuwe relatie tussen stad en rivier

Van de drie steden heeft Rotterdam de meest wispelturige ruimtelijke ontwikkeling gedurende de laatste honderd jaar meegemaakt. De dominerende positie van de haven in de stedelijke ontwikkeling speelt hierin een belangrijke rol. In stedenbouwkundige zin is in Rotterdam een haat-liefde verhouding ontstaan tussen stad en haven: enerzijds wordt de haven voorop gesteld en gecultiveerd, anderzijds wordt gepoogd de stad juist minder afhankelijk te maken van de haven. Deze haat-liefde-verhouding tussen stad en haven komt tot uitdrukking in vier thema's, die sinds de negentiende eeuw de stedenbouwkundige planvorming hebben beheerst en vooral tij-



4.15 De Kop van Zuid, gezien vanuit het zuidoosten, 1975.
Foto Aerocamera, Hofmeester.



4.16 De Kop van Zuid, gezien vanuit het zuidoosten, 1996.
Foto Aerocamera, D. Sellenraad.

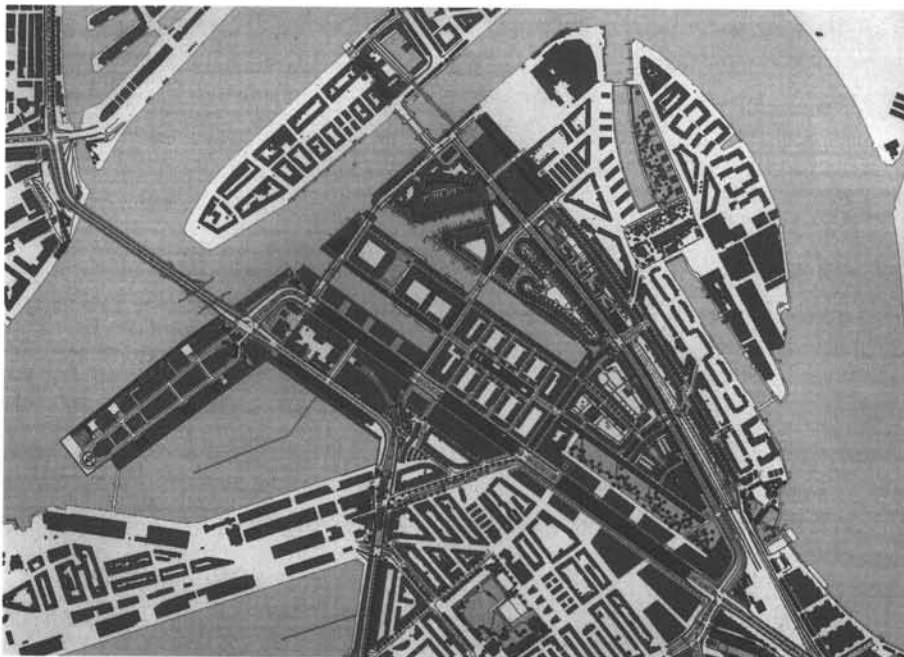
dens de wederopbouw in de jaren vijftig en zestig een grote impact hebben gehad op de ruimtelijke ontwikkeling van de stad. De vier thema's zijn:

1. de versterking en uitbreiding van de stedelijke economie en cultuur, teneinde de stad minder eenzijdig afhankelijk te maken van de havenconomie;
2. de plaatsbepaling van het stadscentrum, waarbij men zich herhaaldelijk afvraagt of de locatie van het stadscentrum aangepast moet worden aan de zich westwaarts verplaatsende haven;
3. de oriëntatie van het stadscentrum op de rivier, teneinde de stad visueel meer met haar fysieke bestaansredenen (de rivier) te verbinden;
4. de vormgeving van de infrastructuur als architectonische ontwerpogave, teneinde de grootschalige infrastructuur, kenmerkend voor deze stad van transport, in het stadsbeeld te integreren.

Met het plan voor de Kop van Zuid van Teun Koolhaas Associates. (1987) werd voor het eerst in 15 jaar weer een nieuw structuurconcept voor de stad als geheel gepresenteerd, dat voortbouwde op deze vier thema's van de Rotterdamse stedenbouwkundige cultuur. De belangrijkste drijfveer van het plan wordt gevormd door het streven de positie van het stadscentrum in regionale en internationale context te versterken. Deze strategie heeft betrekking op verschillende schaalniveau's.



4.17 De Kop van Zuid, gezien vanuit het noorden, 1996. Foto Aeroview, D. Sellenraad.



4.18 Stedenbouwkundig Masterplan Kop van Zuid, Projectbureau Kop van Zuid, 1996.

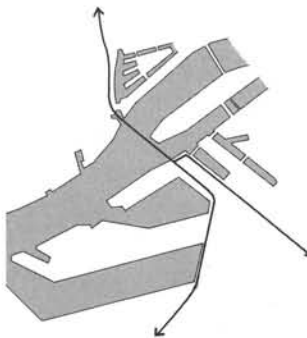


4.19 Stedebouwkundig
Masterplan Kop van Zuid,
Projectbureau Kop van
Zuid, 1996.

Op het schaalniveau van het *stadscentrum* zelf betekent de Kop van Zuid een aanmerkelijke kwantitatieve uitbreiding en een kwalitatieve verandering van het stadscentrum. De kwantitatieve uitbreiding betreft het geplande kantoorvloeroppervlak van 400.000 vierkante meter, dat grotendeels op de Wilhelminapier is gesitueerd. Deze concentratie van hoge gebouwen op een relatief kleine landtong heeft in het openbare debat een grote nadruk gekregen als het 'Manhattan aan de Maas'.

Daarnaast bevat het plan een woningbouwprogramma van circa 4.500 woningen, als stedelijk alternatief voor de suburbane woonmilieus waarnaar de stedelijke middengroepen en masse verhuisd zijn sinds de jaren zeventig.

De kwalitatieve verandering betreft de nieuwe oriëntatie van het stadscentrum op de rivier. De rivier is nu niet meer de rand maar het middelpunt van het stadscentrum. Aan beide zijden van de rivier worden de kaden en de oude havenbekkens herontwikkeld als metropolitane milieus. Het stadscentrum is nu over de rivier gesprongen: zowel aan het thema van de plaats van het stadscentrum als aan het thema van de *oriëntatie* op de rivier is een nieuw hoofdstuk toegevoegd.



4.20 Stadsboulevard als een
aaneenschakeling van
watervlakken.

Op het schaalniveau van de *stad als geheel* is het plan erop gericht Rotterdam-Zuid uit haar achtergestelde positie te bevrijden. In plaats van een verborgen stadsdeel achter de havens wordt het nu

een stadsdeel dat ook, evenals het noordelijk stadsdeel, aan de rivier is gelegen en waarop een deel van het stadscentrum gevestigd is.

Op het schaalniveau van de *regio* speelt de nieuwe stadsboulevard een belangrijke rol, die de Kop van Zuid en het stadscentrum met het snelwegennetwerk verbindt, en die het stadscentrum tot de ideale vestigingsplaats voor het logistieke zenuwcentrum van de moderne haven moet maken.

Op het schaalniveau van de *Randstad* wil Rotterdam zich profileren als de schakel tussen de twee belangrijkste economische corridors van West-Nederland. Aan de noordzijde bevindt zich de corridor van dienstverlenende bedrijvigheid langs het snelwegennetwerk van de stedenband Amsterdam - Leiden - Den Haag - Rotterdam. Aan de zuidzijde de corridor van havengebonden en industriële bedrijvigheid langs de lijn Rotterdam - Dordrecht - Breda - Antwerpen. Het nieuwe, vergrote stadscentrum en vooral de Kop van Zuid, of all places, wordt gepresenteerd als de verbindende schakel tussen beide zones.

In de uitwerking van het plan door de Dienst Stadsontwikkeling heeft vooral de nieuwe stadsboulevard met de nieuwe brug en het aanlandingsplein een grote nadruk gekregen. De realisering van het ontwerp voor de brug van Ben van Berkel vereiste een aanzienlijk groter budget dan een 'normale' brug naar ontwerp van de Dienst Gemeentewerken, maar de Gemeenteraad achtte deze extra investering de moeite waard. Wederom is de vormgeving van de infrastructuur, c.q. de stadsboulevard met de nieuwe brug en het aanlandingsplein, opgevat als een belangrijke bijdrage aan de architectuur van de stad.



4.21 Locatie De Kop van Zuid in relatie tot stadscentrum en ringweg.



4.22 Kop van Zuid, Aanlandingsplein met Erasmusbrug, gezien vanuit het oosten.
Foto: Hans Schouten.

De stadsboulevard als geheel is ontworpen als een element dat het gehele havenlandschap van de zeventiende eeuwse waterstad op de Rechter Maasoever en van de negentiende eeuwse overslaghavens op de Linker Maasoever met elkaar verbindt en definitief in de stadsplattegrond integreert. De havenbekkens worden nu een nieuw samenhangend stelsel van waterpleinen en waterparken, waarlangs de stadsboulevard als een nieuw type stadsweg slingert, en waarvan de rivier met de brug het middelpunt vormt.

Wie de mate van succes van de Kop van Zuid afmeet aan de mate waarin de aanvankelijke programmatische doelstellingen zijn gerealiseerd, zal geneigd zijn tot een zekere scepsis. In hoeverre het programma van kantoren en voorzieningen zal slagen, is nog maar de vraag. Op de schaal van de stad is het plan echter ontegenzeggelijk van grote betekenis, doordat de *ruimtelijke* transformatie van het gebied een geheel nieuwe dimensie aan de ruimtelijke structuur van de stad als geheel heeft teweeggebracht en een reeks stedelijke ruimten in een nieuw onderling verband aan de stad heeft toegevoegd. Terwijl de programmatische invulling van het gebied sterk samenhangt met relatief kortademige economische trends, is de nieuwe ruimtelijke kwaliteit van de Kop van Zuid iets waarvan de stad nog lange tijd zal kunnen profiteren.

Ter illustratie

Den Haag, Laakhavengebied: de stad verrijkt met een nieuw fragment

De stedenbouwkundige ontwikkeling van Den Haag wordt gekenmerkt door een tegenstrijdigheid. Enerzijds kent de stad een sterke ruimtelijke structuur met het onderscheid tussen het hoge, droge zand met het luxe wonen, de pruikenstad, en het lage, natte veen met de arbeiderswijken, de pettenstad. De afwezigheid van vestingwerken heeft de continuïteit van de lange lijnen uit het landschap als basispatroon van de stadsplattegrond gehandhaafd. Anderzijds kent de stad nauwelijks een stedenbouwkundige traditie waarin is voortgebouwd op deze structurele kenmerken. Wel is in Den Haag des te meer een traditie in de ruimtekunst op het lagere schaalniveau ontwikkeld; ensembles op het gebied van het stadsontwerp, waarin de combinatie van architectuur, openbare ruimte en landschap door de tijd heen rijk is ontwikkeld. Geïnspireerd door buitenlandse voorbeelden bezit de stad opvallende stadsruimten zoals het Plein met als bron Place des Voges, Plein 1813 en het Nassauplein, ontleend aan de Engelse squares en de Sportlaan annex het Rode Kruisplantsoen (architect Dudok, 1950) met als verwijzing de Amerikaanse urban motorway. Een excursie in Den Haag is dan ook een tocht van fragment naar fragment; soms via de lange lijnen uit



4.23 Laakhavengebied gezien vanuit het westen, 1997.



4.24 Den Haag en Laakhaven gebied, ca 1910.

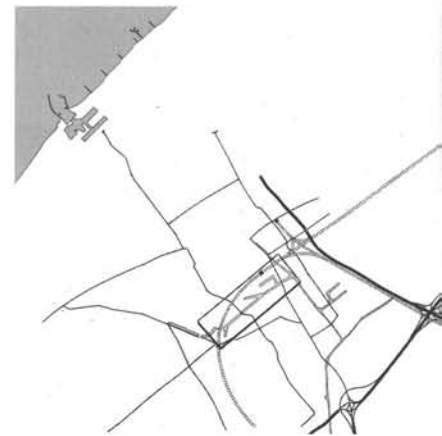
de ondergrond (Javastraat - Laan van Meerdervoort), soms via de ontworpen dwarsverbindingen, die zelf een stuk ruimtekunst vormen (Scheveningseweg, Constant Huygens, 1563 en de Vaillantlaan, architect Coenen, 1990).

Verspreid over de stad en gedeeld in aandacht vinden de transformaties van de Haagse stadsplattegrond plaats; niet in grote aaneengesloten gebieden maar als een reeks losse incidenten. De actuele ruimtelijke dynamiek van de stad beperkt zich tot bepaalde plekken in de stad en één van die situaties is het Laakhavengebied. Daar wordt gestudeerd op een betere ontsluiting van het stationsgebied Holland Spoor en het gebruik van de 'vergeten' entree aan de zuidkant. Het Laakhavengebied als object van bewerking wordt nog actueler als in 1986 een vestigingsplaats voor een informatica-universiteit en een concentratie van HBO-opleidingen gezocht wordt. Het Laakhavengebied is een planologisch, functioneel en technisch verouderd werkgebied, dat door het aflopen van de erfpacht rond 1995 weer grotendeels in gemeentelijk bezit komt. In 1985 wordt het gebied nog gekarakteriseerd door een slechte bereikbaarheid, marginale bedrijvigheid, onaantrekkelijkheid voor nieuwe investeringen en het verstopt zijn door barrièrewerking van de infrastructuur zoals spoor- en waterwegen.

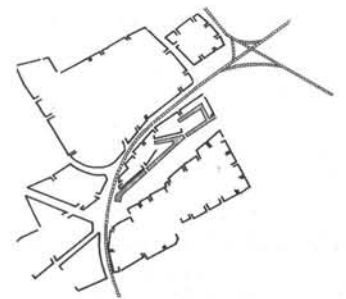
Voor het door leegstand en verpaupering geplaagde Laakhavengebied wordt een pragmatische aanpak voorgesteld. Dit houdt het verbeteren van de ontsluiting op stadsniveau in, het tegengaan van sluipverkeer door de aangrenzende Schilderswijk, waar stadsvernieuwing van de grond komt en het efficiënter indelen van de beschikbare terreinen.

Stadsvernieuwing als buurtgerichte activiteit stelt de positie van dergelijke locaties in de stad niet ter discussie. Ook programmatische wijzigingen zijn niet aan de orde, waardoor er na verbouw van de Schilderswijk een vernieuwde woonenclave blijft tussen het toekomstig transformatiegebied Laakhaven en het bestaande centrum.

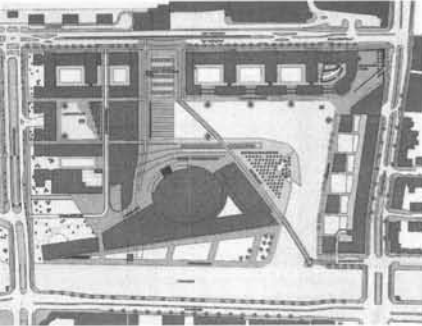
De betekenis van de locatie op stadsniveau is nooit echt ter discussie gesteld. Daarbij is het gemis aan een structuurplan voelbaar. Pas in 1990 verschijnt een ontwerpstudie, Laakhaven-total, waarin alle incidenten in een groter geheel gezien worden. Deze nota is opgesteld door stedenbouwers en architecten, die recentelijk van andere gemeenten waren aangetrokken. De discussie die daar gaande was over de positie en het belang van transformatieprojecten voor de stad, maar ook over het inhoud geven aan de vakgebieden architectuur, stedenbouw, landschap en infrastructuur werd daarmee naar de Haagse ambtelijke en politieke arena verplaatst.



4.25 Laakhavengebied in relatie tot de binnenstad en de autosnelweg A4.



4.26 Laakhavengebied als enclave tussen de enclaves.



4.27 Laakhavengebied, stedenbouwkundig masterplan, atelier PRO.



4.28 Laakhavengebied met Hogeschool, gezien vanuit het noordwesten, 1997. Foto Aeroview, D. Sellenraad.



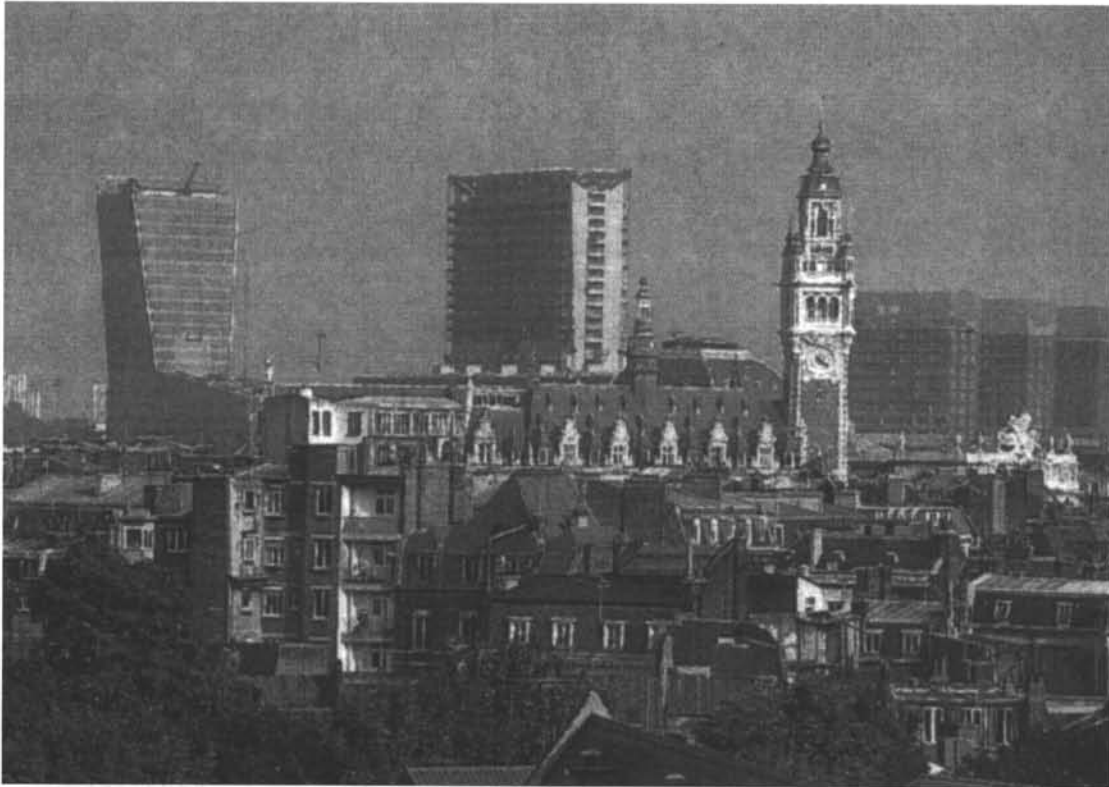
4.29 Laakhavengebied, nieuwe fiets- en looproute onder het spoor door.

Uiteindelijk wordt de ontwerpopdracht voor zowel het gebouwencomplex als voor het stedenbouwkundig plan aan atelier PRO verstrekt. De uitgebreide opdracht maakt het mogelijk dat de droom van een architect kan worden waargemaakt: een zelf ontworpen gebouw in een zelf te regisseren omgeving. Het stedenbouwkundig plan wordt daarmee een stedelijk bouwplan, de realiseringstermijn een bouwplanning en de situatie krijgt als openbare ruimte primair een architectonische signatuur. Het voorlopige eindresultaat (een deel van het totale programma is pas gerealiseerd) ligt voorbij het gemiddelde. Plek en gebouw verschijnen nu al op het stadsbeeld als een bijzondere Haagse situatie. De gekozen opzet om het grote programma in een reeks objecten te vertalen (slinger, strip en ovaal) en van een overdekte binnenruimte uit te gaan als centraal element (het atrium in het ovaal) past binnen de Haagse ontwikkeling van meer overdekte publieksruimten.

Door deze aanpak is een sterke wissel op architectuur als ruimte organiserende discipline getrokken. Het effect van het in één hand houden heeft de invloed van derden op de ruimtelijke verschijningsvorm van gebouwen en openbare ruimte beperkt. De compositie genereert geen stedelijke differentiatie in haar omgeving. Het gevolg is afleesbaar in de beleving van de weg van station naar schoolgebouw: de wanden van het complex begrenzen de zuid en westzijde van de situatie en hierna houdt deze wereld weer even op.

Het basisingrediënt om een transformatie te laten plaatsvinden blijkt ook in Den Haag de combinatie te zijn van een omvangrijk stedelijk programma (Haagse Hogeschool als generator) met infrastructuurle ingrepen om het gebied fysiek bij de stad te betrekken. Het vormgeven van ruim 80.000 vierkante meter onderwijsruimte in een opvallend gebouwenconcept versterkt het beeld van het andere en het nieuwe gebruik van deze plek in de stad. Op doeltreffende wijze is de nieuwe stationsingang met voorrijmogelijkheden voor auto's en stallingsgelegenheid voor fietsen gecombineerd met de tramtunnel onder het spoor.

Aan de andere kant wordt de ruimtelijke samenhang met bijvoorbeeld het Laakkwartier als woongebied door de wandwerking van de gebouwdelen niet versterkt. De brug over het water moet nog worden geslagen.



5.0 Euralille.

De vernieuwing van binnensteden

Paul Drewe

Each place, each city has its own genius, its own vocation. In this lies the main course for each downgrading, but also the more concrete prospect of recovery and development.

(F. Montanari & C. Bardazzi, Innovare e cooperare)

The Generic City is the city liberated from the captivity of center, from the straitjacket of identity.

(R. Koolhaas, Generic city)

1. Binnensteden in het stadsgewest van de toekomst

In de bijdrage 'Een veranderende maatschappelijke context...' elders in deze bundel is al gewezen op de opkomst van de 'netwerkstad'. Dit heeft gevolgen voor de binnensteden, zeker als de toepassing van informatietechnologieën toeneemt.¹ Bovendien wordt deze opkomst nu al in de hand gewerkt door de automobilititeit. Een concreet voorbeeld zijn winkelcentra buiten de steden - zoals Alexandrium II - op locaties met goede snelwegverbindingen en parkeermogelijkheden. Het stadscentrum van Rotterdam ervaart hierdoor de grootste omzetting. Ook beconcurrert Alexandrium II Oosterhof, de naburige voorloper van deze "geconcentreerde grootschalige detailhandelsvestiging".² Met de plannen van Albert Heijn om winkels te gaan openen bij een groot aantal Shell-stations, lijken de perifere ontwikkelingen een nieuwe fase te hebben bereikt. Wie hiërarchisch denkt, zoals ruimtelijke ordenaars gewend zijn, zal dit soort ontwikkelingen als ongewenst, als afwijkingen beschouwen. Van binnen naar buiten, van boven tot onder kijkend en ontwerpend, onderscheidt men:

- de binnenstad (het denkbeeld van de voetgangersstad);
- vooroorlogse stadswijken;
- naoorlogse woongebieden;
- meer recente stadsuitbreidingen (expansie en annexatie, inclusief Vinex-locaties);
- de periferie (kleine kernen en het nabije platteland).

1. Drewe, P., 1996, *De netwerkstad VROM, bijdrage van informatietechnologieën aan nieuwe concepten van ruimtelijke planning*, Faculteit Bouwkunde,

Technische Universiteit Delft.

2. Gantvoort, J.T. en Guyt, P., 1996, *Hoe functioneert Alexandrium II? Resultaten van een eerste verkennende studie bij deze GDV*, Delftse Universitaire Pers.

boekwinkels	→	bitwinkels
bibliotheken met hun boekenstellingen	→	'servers'
theaters	→	amusementsinfrastructuur
schoolgebouw	→	virtuele campus
ziekenhuizen	→	tele-geneeskunde
gevangnissen	→	elektronische surveillance programma's
bankgebouwen	→	ATMs of 'automated teller machines'
beursgebouwen	→	elektronische beurssystemen
warenhuizen	→	elektronische winkelcentra
werken	→	netwerken

5.1 Tabel 1: Traditionele gebouwen naar iets nieuws.

Maar in het stadsgewest van de toekomst kan beter óók van buiten naar binnen en vanonder naar boven worden gekeken en ontworpen.

Dit kan leiden tot een nieuwe positionering van de binnensteden. Elk deel van het stadsgewest dient allereerst te worden beoordeeld op zijn eigen potenties, en niet of het in de behoefte kan voorzien van 'bovengeschikte' stadsdelen. Het ontwerp dient een multifunctioneel functioneren van elk deel te waarborgen, geënt op zijn specifieke potenties: een kwestie van meervoudige programma's. De woning is het centrum van waaruit men opereert. Telewerken of flexibele werkvormen zullen dit alleen maar versterken.³ Hierdoor wordt de kwaliteit van de woonomgeving van cruciaal belang. Dit is echter geen voorrecht van de nieuwe woongebieden. Het geldt ook voor de oudere woongebieden die tegenwoordig vaak als probleemgebieden worden gezien, maar waarvan de potenties - van binnen en van boven gezien - worden onderschat. Telediensten kunnen een belangrijke bijdrage leveren tot de verbetering van grootstedelijke woongebieden⁴, bijvoorbeeld voor kwetsbare groepen zoals ouderen. Binnensteden blijven locaties van hoofdkantoren en belangrijke voorzieningen. Maar de bewoners van het stadsgewest zullen kunnen kiezen tussen een bezoek aan bestaande publieke gebouwen of aan hun virtuele equivalent.⁵

Door een toenemende toepassing van informatietechnologieën verwaagt het verschil tussen publiek en privaat nog meer. Deze eenvoudige tweedeling zal niet langer voldoen.⁶ Een groot deel van het 'publieke' leven speelt zich nu reeds af in ruimten die in privébezit zijn (warenhuizen, winkelcentra of winkelpromenades, vrijetijdscomplexen). Dat bepaalde ruimten een 'openbare' eigenaar hebben (bij-

3. Van Reisen, F., 1997, *Ruim baan voor telewerken? Effecten van flexibele werkvormen op ruimtelijke ordening en mobiliteit als gevolg van veranderend tijd-ruimtegedrag*, proefschrift Technische Universiteit Delft, Nederlandse Geografische Studies, Utrecht.

4. Caso, O. en Tacken, M., 1993, *Telematics in residential areas, spatial effects for dwellings and neighbourhood*, Publikatieburo Bouwkunde, Technische Universiteit Delft.

5. Mitchell, W.J., 1995, *City of bits-space, place and the info-bahn*, MIT Press, Cambridge, Mass. & London.

6. Wilson, E., 1995, The rhetoric of urban space, *New Left Review*, nr. 209, pp. 146-160.

voorbeeld gemeentelijke wooncomplexen), hoeft nog niet te betekenen dat zij ook toegankelijk zijn voor het grote publiek. En enkele van hun meest kwetsbare bewoners zouden zelfs bang kunnen zijn om de wooncomplexen te verlaten. Sommige ruimten zijn eigenlijk noch publiek, noch privaat maar juist beide (van oudsher café's, musea of concertzalen, warenhuizen en, meer recent, luchthavens en 'malls').

Wat de meeste binnensteden ook voornamelijk blijven, zijn historische stadsdelen, historisch erfgoed. De bijzondere stedenbouwkundige waarde van binnensteden is afhankelijk van de:

- eigen waarde of de intrinsieke stedenbouwkundige kwaliteit;
- verwijzende, representatieve waarde van het gebied (zijn bijzondere historische betekenis);
- waarde of stedenbouwkundige betekenis van een gebied in zijn ruimere omgeving;
- gaafheid;
- zeldzaamheid.⁷

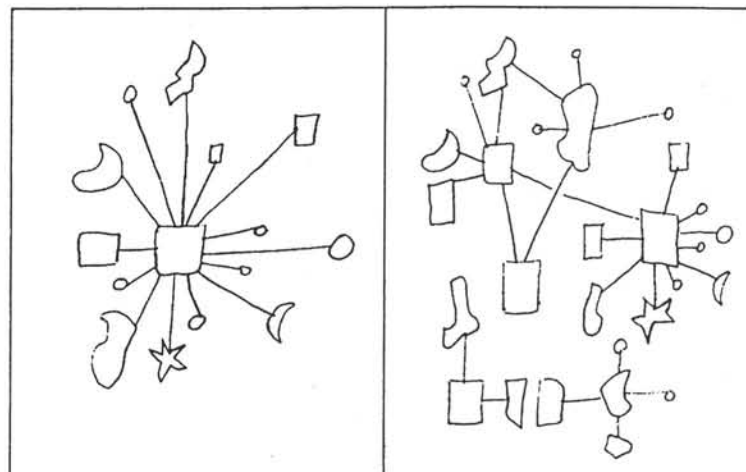
(Deze criteria zijn in principe ook van toepassing op andere delen van het stadsgewest: andere stedelijk ingerichte gebieden, niet-stedelijk ingerichte gebieden, gebieden zonder woonfunctie, en lineaire ontwikkelingen en hoofdinfrastructuur).

Historische stadsdelen dreigen te verschrallen tot een soort openluchtmuseum, een monocultuur. Hun toekomst als volwaardige stadsdelen vraagt om een integrale, multifunctionele aanpak.⁸ Deze opvatting staat haaks op die van sommige postmoderne architecten: "Ik denk dat je in Europa zult zien dat bepaalde steden gereserveerd worden voor toeristische lawines. Ze zullen slijtage ondervinden, om die slijtage tegen te gaan zullen ze gerestaureerd worden. En omdat ze steeds meer gerestaureerd worden zullen ze steeds meer vervalsd worden".⁹

7. Van Voorden, F.W. (red.), 1987, *Stedenbouwkundige ontwikkelingen (1850-1940)*, Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Zeist.

8. Drewe, P., 1995, *Studies conservation of European cities, a synthesis report prepared for the European Parliament*, Faculteit Bouwkunde, Technische Universiteit Delft.

9. Tromp, J., 1994, Architect tussen modder en mythe, *de Volkskrant*, 19 november, Vervolg (een interview met R. Koolhaas), p. 3.



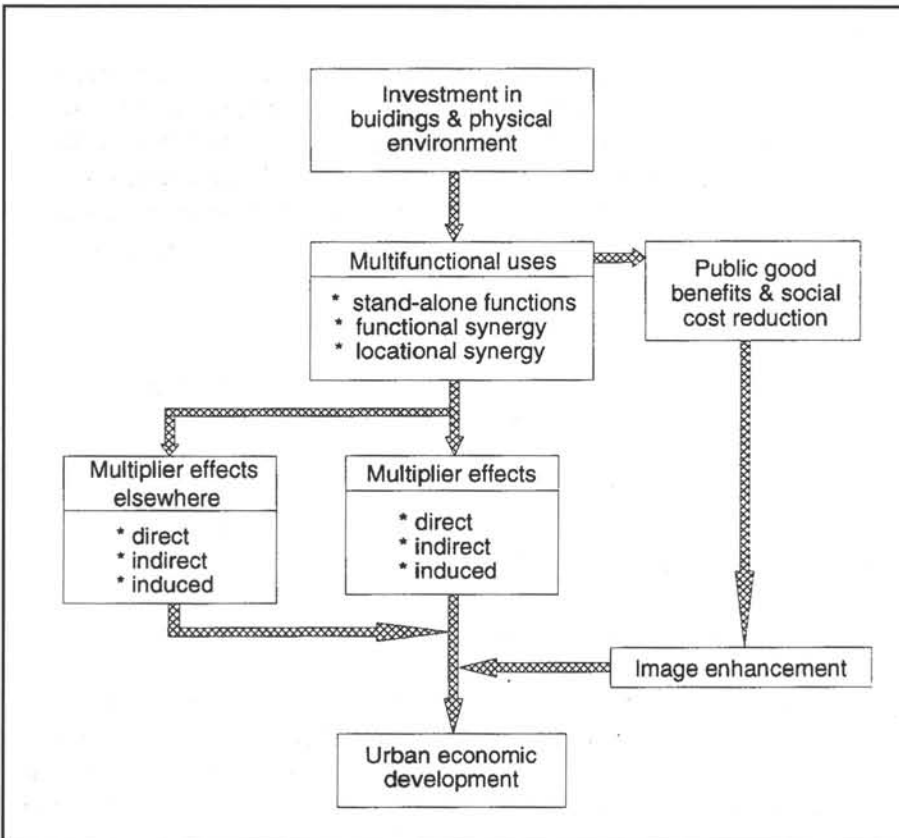
5.2
Figuur 1:
De gemeente:
van topje van
een hiërarchi-
sche structuur
naar archipel
van partners.

Als er van buiten naar binnen, van onder naar boven, wordt gekeken en ontworpen ontstaat er dan niet een onsamenhangend geheel van nevensgeschikte delen, een 'niet-stadsgewest'? Het principe van een hiërarchische, ruimtelijke orde - met de binnenstad als top van de hiërarchie - biedt immers geen houvast meer. De situatie is vergelijkbaar met de veranderde positie van de gemeente. Zie figuur 1.¹⁰ Het beeld van het stadsgewest van de toekomst en de plaats van de binnenstad daarbinnen is niet compleet zonder vermelding van de manier waarop samenhang kan worden bewerkstelligd.

Wat zijn de belangrijkste ontwerpprincipes? Hierover kan uitsluitend worden verkregen door middel van een effectanalyse van transformatieprojecten.

2. Effectanalyse transformatieprojecten

Als kapstok dient het schema in figuur 2. Dit schema is ontwikkeld voor revitalisatieprojecten in historische stadsdelen.¹¹ Maar het is eveneens van toepassing op transformatieprojecten in het algemeen, bijvoorbeeld ook op nieuwe projecten in het bestaand stedelijk gebied, zoals Euralille (geafficheerd als een nieuw binnenstadsdeel). Hierover later meer.



5.3 Figuur 2: Effectanalyse transformatieprojecten.

10. Ter Braak, H.J.M. en Monsma, 1996, *Choreografie van een gemeente, van bureaucratie naar menselijke maat*, Sdu Uitgevers, Den Haag, p. 107.

11. Drewe, 1995, op.cit.

De transformatie van een binnenstadsdeel vraagt om een bepaald type van ruimtelijke investering: meervoudig gebruik met ruimte voor marktwerking (tabel 2).¹²

	Gebruik	Enkelvoudig	Meervoudig
		Aanwezigheid Kenmerken collectief goed	Aanzienlijk
	Weinig	kantoorpand	binnenstadsdeel

5.4 Tabel 2: Typologie van ruimtelijke investeringen.

In de terminologie van de institutionele belegger genereert een multifunctioneel project een *drievoudige cash flow*:

- per functie ('stand alone')
- afgeleid; gebaseerd op de samenhang van functies of de functiesynergie;
- afhankelijk van de uniciteit van het project oftewel de locatiesynergie.

Elke *functie* op zich beschouwd stelt bepaalde eisen aan de locatie. Elke locatie heeft bepaalde potenties. Het is zaak functies en locaties met elkaar in overeenstemming te brengen, te 'matchen' (bijvoorbeeld volgens de zogenaamde REN, de 'Real Estate Norm'.¹³ *Functiesynergie* wordt bepaald door het aantal bezoeken per gebruiker. Neem bijvoorbeeld de bezoekfrequenties in Scheveningen-Badplaats (tabel 3).¹⁴

12. Bakker, R.C.L., 1989, Gereedschap voor publiek-private samenwerking, *Economisch Statistische Berichten*, 77, p. 677.
13. Louw, R., 1996, *Kantoorgebouw en vestigingsplaats*, proefschrift, Delftse Universitaire Pers, pp. 81-82; Netherlands Economic Institute, in cooperation with DTZ Zadelhoff & Oranjewoud International, 1997, *New Holland, development plan, final report*, Rotterdam.

14. Bakker, op.cit., p. 678.

Aanleiding bezoek aan MPF	Theater	Winkel centrum	Woningen	Kurhaus
Theater	1	0,1	0	0,2
Winkelcentrum	0	1	0	0,1
Woningen	0	0,1	1	0
Kurhaus	0,1	0,2	0	1

5.5 Tabel 3: Gemiddelde bezoekfrequentie in een multifunctioneel project.

Van elke tien bezoekers aan het theater besteed er één ook iets in een winkel en verbinden er twee het theaterbezoek met een bezoek aan het Kurhaus. Bezoekfrequenties zijn niet beperkt tot bezoekers die van buiten komen, maar hebben ook betrekking op bewoners en personen die in Scheveningen-Badplaats werken.

In de vastgoedwereld hanteert men bepaalde checklisten over de mate van synergie tussen verschillende functies. Belangrijk is hierbij de koppeling tussen, enerzijds, marktfuncties zoals winkels, woningen, kantoren, horeca en, anderzijds, specifieke functies die de kenmerken hebben van een collectief goed (bijvoorbeeld theaters, musea, en dergelijke). Een dergelijke koppeling biedt een basis voor publiek-private samenwerking ofwel PPS.¹⁵ Deze samenwerking biedt onder andere de mogelijkheid tot kosten- en opbrengstenverevening tussen rendabele private en 'onrendabele' publieke of collectieve functies.

Locatiesynergie ontstaat als een (transformatie)project als 'iets enigs in zijn soort' wordt beschouwd, als het schaarse scheidt, vergeleken met andere, bestaande of geplande locaties in de stad.

Locatiesynergie komt niet tot stand als de verschillende locaties elkaar beconcurreren. Het is de symboolfunctie van het Kurhaus die ertoe kan bijdragen dat in het geval van Scheveningen-Badplaats een relatief prijsvoordeel ontstaat. Geconcentreerde grootschalige detailhandelsvestigingen moeten worden gereserveerd voor de volumineuze detailhandel, bijvoorbeeld als meubelboulevard. Dit om (verdere) omzetting in de binnenstad te voorkomen.¹⁶

Majeure projecten dienen op elkaar te worden afgestemd. Zo bijvoorbeeld in Utrecht: Leidsche Rijn, het Utrecht Centre Project, Lombok en het Museumkwartier. De vraag is ook of Euralille bijvoorbeeld voldoende is afgestemd op het bestaande centrum (inclusief het oude Lille). Mocht dit project ten koste gaan van winkels, diensten, huisvesting, vrijetijdsvoorzieningen en dergelijke elders in de stad, waaronder het bestaande centrum, dan heeft men op projectbasis met Euralille bruto vooruitgang geboekt, maar niet noodzakelijk ook netto in Lille. Uit een enquête is gebleken dat vooralsnog het bestaande centrum, althans wat de vrijetijdsactiviteiten betreft, de trekker is voor de bewoners van Euralille.¹⁷

Tot zover de drie cash flow-componenten van een transformatieproject.

In tweede instantie heeft een project *multiplicatorwerking*.

Productie, inkomen en werkgelegenheid vermenigvuldigen zich in het plangebied, maar ook elders in de stad (in het stadsgewest). Dit gebeurt:

- rechtstreeks bij de bezochte functies en bedrijven en hun werknemers;
- indirect door benodigde inkopen gedaan door de betrokken bedrijven bij andere bedrijven;
- en afgeleid, omdat er met het verdiende inkomen andere diensten en goederen in de stad worden gekocht.

Een onderzoek in Edinburgh bevat een berekening van dit soort

15. Overleg over Ruimtelijke Investerings (ORI), 1991, *Publiek-private samenwerking bij grootstedelijke projecten*, Den Haag; Netherlands Economic Institute, op.cit.

16. Boekema, F., Buursink, J. en van de Wiel, J. (red.), 1996, *Het behoud van de binnenstad als winkelhart*, Van Gorcum, Assen.

17. Menerault, P. en Stissi-épée, P., 1996, *Euralille: territoire des réseaux?*, *Transport Urbains*, 93, pp. 31-36.

multiplicatoreffecten toegespitst op het toerisme.¹⁸ Maar niet alleen een toename van het aantal toeristen kan dit soort economische effecten teweegbrengen, ook nieuwe bewoners (bijvoorbeeld meer wonen boven winkels), nieuwe werknemers (nieuwe openbare of bedrijfsfuncties) of meer andere bezoekers aan het plangebied kunnen hiertoe bijdragen.

Bijzondere stedenbouwkundige waarden (zie paragraaf 1) hebben tevens een intrinsieke waarde als collectief goed voor niet-gebruikers.¹⁹ Daarom is het van belang dat er ook rekening wordt gehouden met de *niet-geldelijke voordelen* of baten van een transformatieproject (evenals met eventuele *niet-geldelijke nadelen* of kosten zoals verkeersoverlast, mits deze niet als kosten van parkeervoorzieningen zijn opgenomen in de economische projectkosten).

Rest nog een heel specifieke relatie tussen ruimtelijke investeringen in de vorm van transformatieprojecten en economische ontwikkeling. Dit soort projecten kan het imago van een stad helpen opkrikken en zodoende aantrekkelijker maken voor zogenaamde mobiele investeringen van buitenaf. Hierbij lijkt een speciale (maar niet exclusieve) rol weggelegd voor de binnensteden. Hoe negatiever de beeldvorming van een stad - neem bijvoorbeeld de vele steden in industriezones met een afnemende economische activiteit die Europa rijk is - hoe belangrijker de *imagoverbetering*. Dit is ook een stedenbouwkundige opgave, geflankeerd door een passend city marketingconcept (bijvoorbeeld dat van een 'moderne industriestad').²⁰ Let wel het gaat hier om een hypothetisch verband. Eurallille, bijvoorbeeld, heeft tot nu toe nog niet kunnen bijdragen aan de ontwikkeling van Lille tot een 'nouvelle ville internationale'. De interacties beperken zich tot de agglomeratie en tot Parijs. Van een strategische locatie tussen Parijs, Brussel en Londen kan echter geen sprake zijn. Bovendien is het bouwprogramma voor de eerste fase inmiddels aanzienlijk gereduceerd. De "quantumsprong naar een radicale toekomst" blijkt moeilijk.²¹

Het voorbeeld van Lille toont aan dat de vernieuwing van binnensteden niet beperkt is tot beschermde historische binnenstadsdelen. In de Westeuropese steden gaat het tevens om de transformatie van stadscentra, braakliggende industriegebieden (waaronder 'waterfronts') en (andere) binnenstedelijke probleemgebieden. Zoals uit tabel 4 blijkt²², verschillen deze zones qua:

- 'ontwikkelaar';
- 'beeldvorming';
- economisch programma;
- sociaal-ruimtelijke gevolgen van ingrepen.

18. EDAW CR Planning en Surrey Research Group, 1994, *The impact of tourism on the Old Town of Edinburgh*, Edinburgh.

19. Nijkamp, P., 1988, Culture and region: a multidimensional evaluation of monuments, *Environment and Planning B*, 15, pp. 5-14.

20. Leeuwenkamp, H., 1996, De synergie van city-marketing en corporate communication: ervaringen in Tilburg, in G. Allaert en P. de Klerck (red.), *City-management*, Academia Press, Gent, pp. 83-99.

21. Menerault en Stissi-Épée, op. cit.; Koolhaas, R., 1994, Eurallille: le saut quantique, in: Centre G. Pompidou (red.), *La ville*, Paris.

22. Shurmer-Smith, L. en Burtenshaw, D., 1992, Urban Decay and rejuvenation, in Pinder, D.A. (red.), *Western Europe: challenge and change*, Belhaven, London en New York, p.133.

TYPES OF INNER URBAN LOCATION

	City Centre Space	Protected 'Historic' Space	Redundant Industrial Space		Deprived Inner-City Space
			Waterfront	Other Urban	
Instigators of Redevelopment	Municipal enterprise in partnership with local business interests	National & local state conservation societies	Public-private sector pro-growth coalitions		Public sector with private agencies
Mode of Image Generation	Urban boosterism	Conservation	'Rebirth' - 'Revitalisation'		Improved physical environment
	Commercial dynamism Smart' communications	Architectural patrimony	New urban lifestyle New 'soft' infrastructures		Community architecture design
Commercial Emphasis	Exclusive retailing	Heritage Tourism	Mixed-use developments		Maintained housing stock
	Finance	Elite private housing	Heritage tourism	Retailing	Sale of public sector housing
	Recreation & leisure	Specialist quality retailing	Recreation	Arts	Decline of private rented sector
Socio-Spatial Outcomes	Displaced original population				Welfare support services
	Municipal self-confidence	<- Filtering ->	Urban recycling		Continuing deprivation
	Commercial prosperity	<- Generation ->	New economic/cultural activities Service sector class housing & second homes		Upgrading by single/ young married

5.6 Tabel 4: Processes of inner-urban rejuvenation and change: a suggested framework.

West-Europa is rijk aan voorbeeldprojecten. Vaak worden bijvoorbeeld genoemd de Kop van Zuid en Emscher Park (Internationale Bauausstellung).²³ Zie ook de door de Europese Commissie geïntimeerde en financieel ondersteunde transformatieprojecten (vergelijk de bijdrage 'Een veranderende maatschappelijke context...' elders in deze bundel).

3. Op zoek naar samenhang

Funciesynergie is een wezenlijke voorwaarde voor een volwaardig stadsdeel. Binnensteden vormen hierop geen uitzondering. Blijft echter de vraag hoe samenwerking kan worden bewerkstelligd tussen de binnenstad en de andere stadsdelen, functioneel en ruimtelijk gezien. Dit niet hiërarchisch, maar binnen het stadsgewest van de toekomst. De voorafgaande effectanalyse biedt hiervoor aanknopingspunten.

Als er door middel van een project een deel van de stad wordt getransformeerd, kan *locatiesynergie* samenhang helpen scheppen tussen stadsdelen. Er wordt immers iets unieks toegevoegd aan de stad. Als het project niet complementair is ten opzichte van het reeds bestaande, dan wordt de concurrentie aangewakkerd. Samenhang veronderstelt dus complementariteit. Het binnenstedelijke winkelapparaat, als onderdeel van een breder, multifunctioneel aanbod, dient bijvoorbeeld te verschillen van de winkels op een meubelboulevard (die bovendien vooralsnog een monocultuur vormt). Hetzelfde geldt voor bioscopen in de binnenstad versus megabioscopen aan de stadsrand (zoals in Brussel). Maar er zijn ook gemeenten die toestaan dat een megabioscoop zich in de binnenstad vestigt.

Samenhang ontstaat tevens door de *multiplicatorwerking* van een project buiten het plangebied, dat wil zeggen elders in de stad of in het stadsgewest zoals aangetoond voor de Old Town van Edinburgh. Maar deze samenhang is economisch van aard.

Tenslotte zijn er nog mogelijke *imagoverbeterende effecten* van een transformatieproject (met een speciale rol voor de binnensteden). Ook deze effecten hebben invloed op de samenhang. Zij beïnvloeden het beeld van de stad als geheel, haar positie in een groter geheel en, niet in laatste instantie, haar identiteit. Op die manier kunnen binnensteden veranderen in virtuele centra.

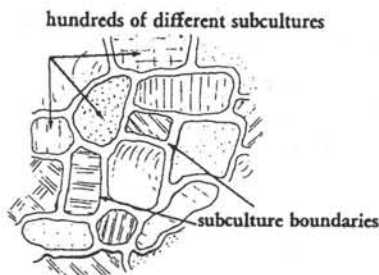
Het zoeken naar samenhang is ook een stedenbouwkundige opgave. Hoe valt de nieuwe complexiteit te organiseren? Hiervoor kunnen enkele voorbeelden worden gegeven.

In de Gentse visie zorgen grote natte aders, autosnelweg- en spoorwegaders voor de verbinding tussen grote ontwikkelingszones en een centrale multifunctionele zone, gesymboliseerd door de drie

23. Falini, P. (red.), 1997, *I territori della riqualificazione urbana*, Officina Edizioni, Università degli studi di Roma 'La Sapienza'.

Torens van Gent. Dit via systemen van bestaande en nieuwe vormen van gemeenschappelijk vervoer (zie de bijdrage 'Een veranderende maatschappelijke context...' elders in deze bundel en met name figuur 4). In het stadsgewest van de toekomst zijn tevens informatie-technologische netten van belang. De Europese Raad heeft het over "informatiesnelwegen door de stad".²⁴

Op zoek naar samenhang kan men ook te rade gaan bij bestaande stedenbouwkundige concepten. Volgens de patronentaal kan de stad worden gezien als een "mozaïek van subculturen": een stad bestaande uit een groot aantal kleine verschillende subculturen, elk met een eigen grondgebied en elk in staat haar eigen levensstijl te ontplooiën. Het mozaïek is opgebouwd uit gemeenschappen van 5.000 tot 10.000 inwoners en herkenbare buurten die beide overeenkomen met subculturen en die beide door grenzen gescheiden zijn.²⁵ Let wel, deze patronen dienen niet letterlijk te worden opgevat, dat wil zeggen te worden gekoppeld aan levensstijlen, bijvoorbeeld van etnische groepen.²⁶ Het mozaïek van subculturen is slechts een inspiratiebron voor de zoektocht naar samenhang (figuur 3).²⁷



5.7 Mozaïek van subculturen.

Zoekend naar samenhang, kan het ontwerpen van nieuwe, intermediaire openbare ruimten wellicht uitkomst bieden? Welk arrangement biedt de beste kansen:

- het arrangement van een stabiel eindbeeld van de stedelijke fragmenten: een scheiding tussen stedelijke fragmenten en stedelijke netwerken; of
- het arrangement van een veelzijdig gebruik van de stad: de vormgeving van de vervlechting van netwerken van verschillende schaalniveaus? ²⁸

Of kan bijvoorbeeld de "horizontale wolkenkrabber" een antwoord geven op de volgende vragen:

"Kunnen binnensteden nog een rol van betekenis spelen en liggen de 'edges' daadwerkelijk zo ver van de oude centra? Is er überhaupt geen sprake meer van hiërarchie in de manier waarop de stad als geheel ontsloten wordt?"²⁹

24. Keus, E., 1995, *Digitale steden aan de elektronische snelweg*, Stichting Maatschappij en Onderneming, Den Haag.

25. Alexander, C. e.a., 1977, *A pattern language*, Oxford University Press, New York.

26. Drewe, P., 1983, *Etnische groepen in Nederlandse steden, 'enclave' of 'getto'*, Instituut voor Stedenbouwkundig Onderzoek, Afdeling Bouwkunde, Technische Hogeschool Delft.

27. Alexander e.a., op. cit., pp. 50.

28. Meyer, V.J., 1996, *De stad en de haven*, proefschrift, Uitgeverij Van Arkel, Utrecht.

29. Eijking, B., 1996, *Horizontale wolkenkrabber, lineair stedenbouwkundig model*, afstudeerproject, Faculteit Bouwkunde, Technische Universiteit Delft, p. 5.

30. Salet, W., 1996, *De conditie van stedelijkheid en het vraagstuk van de maatschappelijke integratie*, VUGA Uitgeverij, 's-Gravenhage.
31. Augé, M., *Non-lieux, introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Editions du Seuil, Paris.
32. Tromp, op.cit.;
- Koolhaas, R., 1995, *Generic city*, Sikkens Foundation, Sassenheim.
33. Dupuy, G., 1991, *L'urbanisme des réseaux*, Armand Colin, Paris, p. 117.
34. European Commission, Directorate-General XVI, 1995, *Studies conservation of European cities, a synthesis report prepared for the European Parliament*, Brussel; RECITE Office, Directorate-General for Regional Policy and Cohesion of the European Commission, 1995, *Urban pilot projects, second interim report*, Brussels & Birmingham.
35. Neem bijvoorbeeld BURA, de British Urban Regeneration Association ('Best Practice Awards', een voorbeeld dat is nagevolgd door de 'Award for Partnership in Regeneration' van het Department of the Environment); het Italiaanse ANCSA (Associazione Nazionale Centri Storico-Artistici) met onder andere de 'Premio Gubbio' en - in Duitsland - het 'best practice'-initiatief, op weg van Habitat II naar 'Urban 2000', het wereldcongres voor stedenbouw.

4. Samenhang, een gepasseerd station?

Samenhang betekent ruimtelijke integratie van transformatieprojecten of projecten van stedelijke herstructurering. Het is een pleidooi voor stedelijkheid waarvoor met name de Verenigde Staten veel leerstof biedt. De meeste Amerikaanse (binnen)steden lijken hun positie - na de piek van suburbanisatie in het midden van de jaren zeventig - weer redelijk hebben weten te herstellen. Ook al is de stedelijkheid van de Amerikaanse steden per saldo nog altijd niet optimaal.³⁰

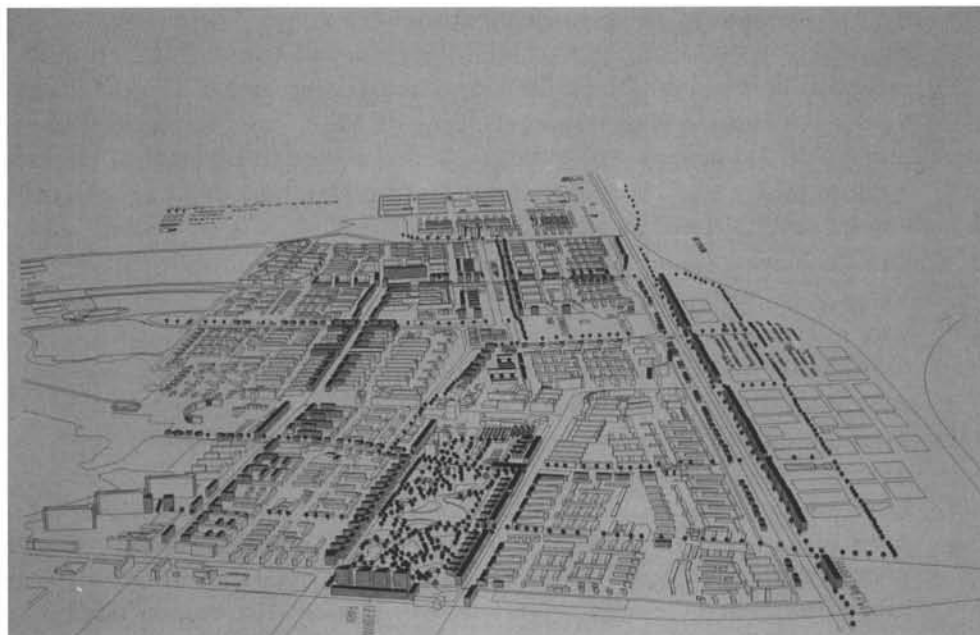
Volgens de 'antropologie van het hier en nu' leven we in een tijdperk van 'overmoderniteit'. Een overmaat aan gebeurtenissen, ruimte (dankzij de mobiliteit) en individualisering produceert 'niet-plaatsen' zoals luchthavens, stations, grote hotelketens, vrijetijdsparken. 'Niet-plaatsen' zijn gespeend van identiteit, sociale relaties en geschiedenis of herinneringen.³¹

Deze 'overmoderniteit' staat op gespannen voet met de zoektocht naar samenhang en identiteit. "Alles is op iedere plek mogelijk... Het hele idee van compositie, van samenhang is... opgeheven, en niettemin functioneert de stad... Hoe sterker de identiteit, hoe minder gemakkelijk het is om de stad levend te houden".³²

Men zou kunnen tegenwerpen dat het blijvend gewicht van de bestaande stedelijke centra in Europa niet mag worden onderschat.³³ Of dat de spreiding in Europa - en in het bijzonder in Nederland - uiteindelijk vermoedelijk niet zulke extreme vormen zal aannemen. Beter lijkt het het oude principe van een hiërarchische ruimtelijke orde op te geven en op zoek te gaan naar nieuwe manieren om de toenemende complexiteit te organiseren.

Beter lijkt het ook bewust te kiezen voor het behoud van stadsdelen (of stadsdelen van bijzondere stedenbouwkundige waarde) als plaatsen van herinnering en als een tastbare uitdrukking van de Europese culturele identiteit wiens hoofdkenmerk de diversiteit is: door hun integrale revitalisatie op de Europese agenda te plaatsen.³⁴ Vandaar het speciale belang van communautaire initiatieven met betrekking tot stedelijke aangelegenheden (waarvan reeds in de bijdrage 'Een veranderende maatschappelijke context...' sprake is geweest).

Belangrijker dan nieuwe studies, zijn innovatieve acties in de vorm van stedelijke pilotprojecten. Niet alleen 'Brussel' is op zoek naar goede praktijkvoorbeelden ('good' of 'best practice'). Ook in de lidstaten worden er initiatieven ontplooid.³⁵



6.0 Vogelvlucht Geuzenveld/Slotermeer na transformatie van de 'lange lijnen' en de parkzones.
Door: T. van Heusden. In Van Heusden, T., 1995, Tuinstad van de 21e eeuw, TU Delft.

De vernieuwing van naoorlogse woonwijken: renoveren of transformeren

Edward Hulsbergen en John Westrik

1. Inleiding

De woonwijken die gebouwd zijn in de jaren vijftig tot begin jaren zeventig staan volop in de belangstelling. Er wordt veel over geschreven in de vakliteratuur, maar ook in de dag- en weekbladen, en de beroepspraktijk wijdt er studiedagen aan. Die vakmatige en publieke interesse zijn echter niet eenduidig. De publicaties bestrijken uiteenlopende onderwerpen, zoals de vorm, de functie, de kwaliteit, de bevolking en de verwachte ontwikkelingen. De beoordeling van de wijken kan heel verschillende onderwerpen betreffen, zoals 'goedkope woningvoorraad', 'probleemgebieden' of 'waardevol erfgoed'.

Jarenlang is er over deze woonwijken vooral in algemene, categorische termen gedacht en gesproken. Veelal: "dit zijn nieuwe wijken: normaal onderhoud en beheer volstaan" of "dit zijn de probleemgebieden van nu of van de nabije toekomst: weg ermee". In die houding lijkt een kentering aan de gang. Hiervoor zijn de volgende redenen aan te voeren:

- de wijken beslaan grote oppervlakken en omvatten veel woningen, ook is er sprake van een veranderende positie in het stedelijke gebied;¹
- het besef neemt toe, dat er enorm veel werk te doen is bij een diversiteit aan onderhoud- en verbeteropgaven, en dat het onverstandig is die omvang en diversiteit te negeren;
- er zijn opvallende verschillen in de aanpak van de vernieuwing en het oplossen van problemen, bij gemeenten en eigenaren. Tegelijkertijd groeit de interesse in elkaars benaderingen bij beleids(uit)voerders in verschillende steden;
- de algemene maatschappelijke tendens is dat de stedelijke vernieuwing meer en meer wordt overgelaten aan de markt. De landelijke overheden willen minder verantwoordelijkheid. Zij hechten meer dan vroeger belang aan partnerships met private investeerders en privaat leiderschap en zien zich minder dan vroeger als coördinator en financier (terugtrekkende overheid). De stede-

1. Van de ruim 6 miljoen woningen in Nederland is ruim een kwart gebouwd in de periode jaren '50-'70. De meeste maken onderdeel uit van wijken in de grote en middelgrote gemeenten. Zie: Rohde, W., Schellekens, M., Seijkens, T., & Kupers, R., 1995, *Naoorlogse wijken in beeld*, Rigo, Amsterdam; Directoraat-Generaal van de Volkshuisvesting, 1995, *Volkshuisvesting in cijfers*, Den Haag.

lijke overheden hebben hun handen vol aan allerlei delen van hun territorium;

- tenslotte is er de diversiteit aan actoren met een verscheidenheid aan belangen: eigenaars, bewoners, ondernemers, politici, deskundigen (waaronder bouwkundigen), ontwikkelaars, financiers, maatschappelijke instellingen, enzovoorts. Deze actoren kunnen publieke en private instellingen zijn, gebruikers van de wijk, of op een andere manier belanghebbend zijn. Een moeilijkheid in de planvorming is het vinden van raakvlakken ofwel gemeenschappelijke belangen. Ook is het moeilijk om bij ingrepen de juiste balans te vinden tussen de lange en korte termijneffecten.

Het geheel biedt de aanblik van een waslijst aan probleemdefinities, vanuit een groot aantal deelbelangen. Die deelbelangen resulteren vaak in conflicterende visies op wat er nodig is.

Ook binnen de stedenbouwkunde zijn er diametraal tegenover elkaar staande opvattingen. Enerzijds valt te vernemen, dat deze wijken als waardevol erfgoed aangepast moeten worden. Anderzijds is er de opvatting dat dit wijken zijn met veel toekomstperspectief onder de voorwaarde dat omvangrijke ingrepen worden geaccepteerd, waarbij programmatische toevoegingen een essentieel onderdeel vormen.

In dit hoofdstuk wordt eerst kort ingegaan op de historische (inter)nationale achtergronden van de wijken. Vervolgens worden enkele gebruikelijke, maar nogal eenvoudige probleemdefinities besproken. Belangrijke vragen zijn hoe de problematiek stedenbouwkundig gedefinieerd moet worden en wat de stedenbouwkundige opgave is (*zie Intermezzo 1 aan het einde van deze bijdrage*). Hierbij is de integrale aanpak een centraal discussiepunt.

2. De nieuwe wijken van toen

De woonwijken van de jaren '50-'70 zijn in hun vorm en beoogde functie verwant aan een stroming die wordt aangeduid met 'Het Nieuwe Bouwen'. De stedenbouwkundige ideeën werden in de jaren twintig en dertig door de CIAM-beweging geformuleerd. De groot-schalige toepassing van die ideeën kwam pas in de jaren vijftig op gang door arbeidsbesparende bouwwijzen, nieuwe constructietechnieken en de stimulering van de overheid om in korte tijd veel woningen te realiseren (niet talmen maar bouwen). Op de achtergrond speelden de oudere idealen van de tuinstad en het recentere idee van de wijkgedachte een rol.²

Gestapelde bouw zonder lift, gecombineerd met laagbouw en incidenteel hoogbouw domineren het beeld van deze wijken. Tussen de bebouwing is veel openbare ruimte. Ook is er veel ruimte bestemd

2. Van der Woud, A., 1983, *Het Nieuwe Bouwen Internationaal, CIAM, Volkshuisvesting Stedenbouw*, Delft University Press, Rijksmuseum Kröller-Müller, Otterlo

voor infrastructuur, omdat men per verkeersoort een apart systeem heeft ontwikkeld. De fysieke scheiding van de functionele elementen - woningen, voorzieningen, verkeer en werkgelegenheid - is eveneens kenmerkend. Aan de periode met deze bouwwijze is betrekkelijk abrupt een einde gekomen. Er werd overgegaan op hoogbouw wijken waarin de rationalisatie van de bouwwijze en de ideeën van de modernen (functionalisten) extremer werden doorgevoerd, en eigenlijk misbruikt (1965-1975).³

Achteraf gezien lijkt het wel alsof met de oplevering van deze wijken het denken erover als stedenbouwkundige opgave is gestopt. Hun problematiek werd en wordt vooral gezien als onderwerp van de volkshuisvesting, als een probleem van het beheer van de woningvoorraad. Bij de zogenaamde probleemcomplexen wordt meestal gedacht aan intensief beheer in combinatie met architectonische maatregelen (het opknappen van het uiterlijk van de bebouwing en de omgeving). Zelfs recente vraagstukken van de (on)veiligheid, selectieve in- en uitstroom van de bevolking, de verdichting en de betere benutting van de openbare ruimte worden niet opgevat als een stedenbouwkundig vraagstuk. De plannen hebben eerder als vertrekpunt hoe doorstroming in de wijk mogelijk te maken is (woon-carrière) en hoe het woningaanbod in de wijk aan te vullen is met (duurdere) woningen waarmee naar verwachting wordt voorzien in de behoefte van bewoners met hogere inkomens.⁴

De discussie over deze wijken is aan het veranderen. De beheerplannen hebben vaak onvoldoende effect, de verliezen en achterstallige huur baren zorgen, de investeringen zijn vaak hoog en de bedoelde verbeteringen niet altijd effectief. Daarbij is de communicatie met de bewoners moeizaam, onder meer omdat in de gebieden met een ongunstige positie op de woningmarkt vaak relatief veel migranten wonen. Het samengaan van de fysiek-ruimtelijke veroudering en slijtage en de sociaal-economisch-culturele veranderingen maakt de verbeteropgave complex. Het is de vraag hoe die complexiteit moet worden gedefinieerd, en welke deskundigheid nodig is om aan plannen en oplossingen te werken.⁵ Tenslotte is het van belang de stedenbouwkundige opgave te onderkennen. Is er een stedenbouwkundige opgave, en zo ja welke.

3. Enkele gebruikelijke probleemdefinities

Wat zijn de problemen van de woonwijken uit de jaren '50-'70? Hierop bestaat geen eenduidig antwoord. Er is een scala van veronderstelde, vaak grove en simplistisch geformuleerde problemen. Deze kunnen worden ingedeeld in vijf categorieën:

- a. de bouwperiode;

3. De Vreeze, N., 1993,

Woningbouw, Inspiratie en ambities, proefschrift, Nationale Woningraad, Almere

4. Zie de publicatiereeks van het OTB Voorraadbeheer en woningmarktonderzoek. Voor een overzicht, bijvoorbeeld: Heeger, H., 1993, *Aanpak van de naoorlogse*

probleemcomplexen, proefschrift, Publikatieburo Bouwkunde, TU Delft.

5. Vergelijkbare discussies zien wij in de omringende landen.

Vergelijk: Hulsbergen, E.D., 1995, *Stedelijke 'Probleemgebieden'*, Publikatieburo Bouwkunde, TU Delft.

Power, A., 1993, *Hovels to Highrise. State Housing in Europe since 1850*, Routledge, London and New York.

- b. de bouwwijze en de structuur;
- c. de bevolkingssamenstelling;
- d. de positie in de stad, en
- e. de aard en omvang van de vernieuwingsopgave.

Deze probleemomschrijvingen zijn beperkt, maar in het kader van dit hoofdstuk worden zij beschouwd als nuttige (zij het categorische) stapstenen op weg naar een stedenbouwkundige probleemstelling.

a. De bouwperiode

De bouwperiode is een grove en op zich een betrekkelijk neutrale categorie om een gebied te typeren. De afbakening in de tijd lijkt willekeurig, maar binnen de bouwkunde is zo'n categorisering zinvol omdat er stijl- en functionele kenmerken aan te verbinden zijn: vanuit de architectuur, bijvoorbeeld de in- en uitwendige vorm van de gebouwen; vanuit de stedenbouwkunde, bijvoorbeeld de structuur van de gebouwde omgeving en de scheiding van functies; vanuit de volkshuisvesting, bijvoorbeeld het prijsniveau, het woningaanbod, de woningvraag en het beheer; en vanuit het vastgoed, bijvoorbeeld de waardeontwikkeling gekoppeld aan de bouwperiode.

De wijken zijn anno 1997 tussen de 25 en 40 jaar oud. Zo nieuw zijn zij dus niet meer. Door de typerende bouwkundige kenmerken te benoemen kan er gericht vergelijkend onderzoek worden gedaan, op zoek naar probleemdefinities, aanpakken en oplossingen die bruikbaar zouden kunnen zijn voor de opgave voor een bepaalde locatie.

Wie de bouwperiode gebruikt als belangrijkste indicator om problemen aan te duiden, lijkt van mening dat de betreffende gebouwde omgeving niet goed functioneert voor de mensen die er gebruik van (moeten) maken, of is van oordeel dat deze omgeving hoe dan ook ongeschikt is voor mensen.

b. De bouwwijze en structuur

Het lijkt bijna een algemene gewoonte om de gestapelde bebouwing met veel collectieve ruimten uit de jaren '50-'70, vooral de groot-schalige hoogbouw, nu als probleemgebieden te zien, of te veronderstellen dat deze wijken op een hellend vlak liggen.

Dit is een stereotype zienswijze, die begrepen kan worden vanuit de huidige dominante ideeën over modern, goed wonen en over eigendom: grondgebonden eengezinswoningen met tuin, in eigendom van de bewoner, met zo weinig mogelijk collectief grondgebruik.

Het is van belang om in herinnering te roepen, dat in de tijd dat de wijken '50-'70 werden gebouwd, er over de oude wijken van de bestaande stad ook gesproken werd alsof die hadden afgedaan. De stadsvernieuwing is ook daar niet zonder slag of stoot op gang gekomen. Het duurde enige tijd voor het duidelijk werd dat deze woning-

voorraad maatschappelijk niet kon worden gemist. Naast de concepten van de expanderende stad (woningen, bedrijvigheid), kwam er ook een herwaardering van het stedelijk centrum. Voormalige stadsrandlocaties, zoals spoorwegstations en bedrijfsterreinen, waren inmiddels centrale locaties geworden. Nieuwe visies op de stad worden gevoed vanuit technische ontwikkelingen als telematica.

c. De bevolkingssamenstelling

De samenstelling van de bevolking in een gebied kan op verschillende manieren worden gedefinieerd. Veel voorkomende trefwoorden zijn: het aantal en de samenstelling van de huishoudens, de leeftijdsgroepen, het niveau van inkomen, opleiding en beroep, en - tegenwoordig erg in zwang - de etnische oorsprong. Bij de bevolkingssamenstelling als probleem wordt vaak gewezen op het vermindere aantal bewoners met als gevolg verminderd draagvlak voor voorzieningen, te veel jongeren of ouderen, te veel lage en te weinig middeninkomens, en te veel migranten.

Wie de samenstelling van de bevolking als probleem ziet lijkt van oordeel dat het met een gebied beter gaat als er andere mensen zouden wonen. Vaak wordt in één adem het slechte imago van de wijk genoemd. In die zin zou het beleid erop gericht moeten zijn bewoners te laten verhuizen in ruil voor andere bewoners, dan wel voldoende gewenste bewoners toe te voegen.

De samenstelling van de bevolking kan echter niet los worden gezien van de aard en de kwaliteit van de bebouwing en de omgeving. Gebieden met problemen blijken vaak ook de gebieden te zijn waar mensen terecht komen met een geringe keuze op de woningmarkt. Zij hebben daar juist een kans omdat er anders leegstand zou zijn.⁶

d. De positie in de stad

De positie van een wijk in het stedelijk gebied wordt eveneens vaak als probleem aangeduid. Die betreft dan vooral het (homogene) type en (betrekkelijk lage) prijsniveau van het aanbod van woningen in relatie tot de kapitaalkrachtige vraag. In positieve zin worden genoemd de (gunstige) ligging ten opzichte van het centrum, de verbindingen, de relatie met de infrastructuur en de aanwezigheid of de bereikbaarheid van voorzieningen.

In dit geheel van de stedelijke ontwikkeling (uitbreiding, vergroting van het bebouwd gebied) wordt nu de positie van de wijken '50-'70 een steeds belangrijker discussiepunt. De oorspronkelijke idealen van modern en goed wonen vervlogen en werden vervangen door woorden van teleurstelling. Die fase lijkt nu grotendeels voorbij. Rijk, gemeenten en eigenaars (meestal woningcorporaties) erkennen de noodzaak van investeringen. Schoorvoetend wordt ook de (poten-

6. We moeten dan ook de ogen niet sluiten voor de aandacht die bewoners (huurders en eigenaars) vragen voor bijvoorbeeld de feitelijke of beleefde bevolkingsdruk en de waardeontwikkeling van de woningen, in bepaalde delen van de wijken. Maar vanuit stedenbouwkundig perspectief moeten we alert zijn op al te gemakkelijke beslissingen om de gestapelde woningbouw te vervangen door laagbouw-eengezinswoningen.

tiële) kwaliteit een argument om de wijken als deel van de verstedelijking te herwaarderen. De zogenaamde Vinex-locaties (stedelijke uitleglocaties) hebben een geheel andere kwaliteit dan de oudere wijken, en zijn bovendien gericht op bewoners met een meer dan modaal inkomen.

e. De aard en omvang van de vernieuwingsopgave

De redenering is als volgt. Deze wijken zijn in een 'levensfase' waarin rehabilitatie in de zin van groot onderhoud, vervanging en herstructurering, centraal staat. De verbeteringen vergen veel werk en veel geld, en de investeringen moeten een positief effect hebben. De vernieuwingsopgave betreft voor een belangrijk deel de lange termijn visie op die wijken. Het ontwerpen van de toekomst van deze wijken heeft weliswaar als vertrekpunt een bestaand bebouwd gebied, maar kent net zoals het ontwerpen van nieuwe gebieden tal van onzekerheden. Er is ook een duidelijk verschil met het ontwerpen van nieuwe locaties: er wonen (veel) mensen, er zijn eigenaars, er is beleid en er zijn politici, er zijn andere belanghebbenden en geïnteresseerden. En dus zijn er even zovele critici die serieus genomen willen worden: vanuit het gebruik, vanuit de financiering en vanuit de samenleving.

Alle voorgaande probleemdefinities zijn min of meer vergaande reducties van de complexe stedelijke werkelijkheid. Bovendien heeft de rehabilitatie van deze wijken zo langzamerhand een geschiedenis:

- in de jaren tachtig werd de fysieke ruimte op een laag schaalniveau aangepakt: woningen en bouwblokken, daarna werd de woonomgeving erbij betrokken, en de infrastructuur op wijkdeelniveau;
- momenteel is de wijkaanpak in zwang waarin de fysieke ruimte en bevolkingssamenstelling worden gekoppeld; één en ander leidt vooral tot fysiek-ruimtelijke maatregelen (wijkcentra, infrastructuur), woonmilieudifferentiatie (typologisch, prijsklasse) en beheer. Zeer problematisch is de koppeling met de sociale vernieuwing. Vooral de wijkgerichte aanpak van de (langdurige) werkloosheid heeft nauwelijks resultaat.

Hoe kunnen wij van hieruit naar een integrale stedenbouwkundige visie komen? De stedenbouwkunde kan de belangrijkste maatschappelijke problemen waaronder armoede en langdurige werkloosheid, niet oplossen. Maar wat is dan, te midden van al die vernieuwingsactiviteiten, het stedenbouwkundig werk?

4. Naar een stedenbouwkundige probleemdefinitie en opgaven

Uit een plananalyse van drie recente stedenbouwkundige plannen in de drie grote steden, Amsterdam, Den Haag en Rotterdam, blijkt dat

op dit moment de stedenbouwkundige hoofdopzet centraal staat. In de plannen gaat het erom de structuur van wegen, voorzieningen, groen en water te versterken. Dit geldt voornamelijk voor de groenstructuur, omdat deze voor een belangrijk deel gezien wordt als karakterbepalend voor dit soort vroeg naoorlogse stadsdelen. Dit in ieder geval door de bewoners, maar ook is deze opvatting te vinden bij politici en ontwerpers. In geen van de drie geanalyseerde plannen voor vernieuwing wordt de hoofdopzet ter discussie gesteld⁷ (zie *Intermezzo 2*). Toch is daar wel degelijk aanleiding toe. "Voor een succesvolle vernieuwing is een aanpak op het niveau van de wijk, die door alle betrokken partijen wordt gedragen, een voorwaarde. Het stedenbouwkundig ontwerp speelt daarbij een cruciale rol", aldus Te Velde.⁸ Het onderscheid privé - openbaar is onduidelijk geworden: "Wat eerst van iedereen was, is nu van niemand", aldus Reijndorp.⁹ Het is nodig om opnieuw de collectieve ruimte te definiëren en af te bakenen. Naast de privé- en de collectieve ruimte moet ook de echte openbare ruimte ingericht en versterkt worden. Voor de discussie hierover is het begrippenpaar 'publieke ruimte - private ruimte' van toepassing. Hierin zijn de begrippenparen 'collectief - individueel' en 'openbaar - privé' opgenomen.¹⁰ Het gaat hierbij niet alleen om de herdefinitie van de publieke ruimte; ook het grondgebruik gerekend in vierkante meters speelt hierbij een rol. Uit diverse recente rapporten en artikelen over het grondgebruik van dit soort vroeg naoorlogse woonwijken blijkt dat met name de bruto woningdichtheid laag is (circa 20 woningen per hectare) ten opzichte van de netto woningdichtheid (50 woningen per hectare). Dit duidt er op dat veel ruimte versnipperd dan wel inefficiënt gebruikt wordt. Dit geldt met name voor de bestemmingen 'verkeer' en 'groen'.¹¹

Bij het 'groen' is het noodzakelijk dit genuanceerd te benaderen. Enerzijds is er een overmaat aan slecht onderhouden en weinig gebruikt groen. Anderzijds is de groenstructuur belangrijk voor de wijk en dient daarom verduidelijkt te worden. Tevens moet het groen worden gekoppeld aan het wonen: wonen aan lanen en singels, en wonen aan de park-, water- en stadsrand. Dit verschaffen van duidelijkheid heeft ook te maken met de al eerder genoemde herdefinitie van wat onder de publieke ruimte verstaan moet worden en met de in die publieke ruimte gewenste sociale veiligheid. Omdat het hier wijken betreft met vooral een woonfunctie is het ook noodzakelijk dat het wonen goed geïntegreerd wordt met het verkeer, de voorzieningen en de werkbestemmingen. Eigenlijk komt dit neer op het opheffen van de *monofunctionele opbouw!* De lage brutowoningdichtheid houdt in dat er ruimte is om

7. Eys, E., 1996, *Vergelijking 3 gemeentelijke documenten over de aanpak van naoorlogse wijken*, Interne rapportage ten behoeve van het VF-deelproject Vernieuwingsstrategieën voor de moderne (naoorlogse) stadswijk, Vakgroep Stedenbouwkunde, TU Delft.

8. Te Velde, G.J., 1996, Utopie in praktijk, *Bouw, themanummer Naoorlogse wijken*, april 1996, p.28.

9. Reijndorp, A., 1995, Een heuvel met mooie bloemen. In: Vos, A., 1995, *Parkstad, een veelzijdig perspectief voor de Westelijke Tuinsteden*, Gemeente Amsterdam, p.115-130.

10. Heeling, J., 1997, zie het voorgaande hoofdstuk *Een zoektocht naar de grondslagen van de stedenbouwkunde*.

11. Werkgroep Toekomstige Ontwikkelingen in de Bouwnijverheid, 1995, *Ruimte gespaard*, SISWO, Amsterdam.

programma (vooral, maar niet uitsluitend woningen) toe te voegen in de gebieden die in de huidige opbouw geen woonbestemming hebben. Efficiënter met de ruimte omgaan is op die manier: *het verhogen van de brutodichtheid op basis van een stedenbouwkundig plan*. Er is geen sprake van verdichting van de huidige nettowoongebieden, maar er is sprake van verstedelijking. Een bijkomend probleem dat opgelost moet worden is dat het woonoppervlak vergroot moet worden zonder dat dit ten koste gaat van de woningdichtheid. Het samentrekken van te kleine woningen is dus niet de oplossing, tenzij het verlies in aantal woningen gecompenseerd wordt.

In een recent onderzoek van de TU Delft heeft deze benadering ertoe geleid dat er ruimte is gevonden voor het verhogen van de woningvoorraad met vijftieng procent¹² (zie *Intermezzo 3*). De verstedelijking van de wijken jaren '50-'70 is interessant om verschillende redenen. Naast de betere, efficiëntere benutting van de ruimte zijn er de sociale, financiële, planologische en milieutechnische argumenten (duurzame stedenbouw) waarvoor het goed uitkomt dat er nog ruimte beschikbaar is voor extra programma. In de plannen moet dan wel uitdrukkelijk verduidelijkt worden, dat de stedenbouwkundige structuur wordt aangepast ten gunste van het gehele gebied. De bewoners zijn vaak (terecht) bevreesd, dat de verandering van hun leefmilieu (woongebieden, velden) leidt tot de aantasting daarvan, en tot een verslechtering van hun leefsituatie.

5. Een integraal stedenbouwkundig concept

De integrale aanpak van de vroeg naoorlogse wijken is het noodzakelijk streven, met de ruimtelijke, de sociale en de economische vernieuwing als inzet. Deze aanpak dient te omvatten: een stedenbouwkundig plan op wijk- en stadsdeelniveau, en een toegevoegd strategisch programma. Het gaat hierbij niet om de verdichting, maar om een betere benutting van de onbebouwde ruimte.

Bij de vernieuwing van dit soort wijken is het tevens van belang aandacht te schenken aan de 'netwerkstad', "de stad in het informatietijdperk".¹³ De voortgaande technologische ontwikkelingen moeten niet aan deze wijken voorbij gaan. Een 'restauratie' van de wijken op basis van de technische infrastructuurnetwerken uit hun ontstaansperiode kan ertoe leiden dat de veranderde stedelijke en regionale positie niet kan worden benut dan wel uitgebuit. Het probleem is, dat op dit moment nog niet duidelijk is wat de mogelijkheden en beperkingen zijn met betrekking tot de fysieke ruimte van al de nieuwe technologische ontwikkelingen. De kans is groot, dat deze wijken door de privatisering en liberalisering rondom deze nieuwe netwerken een 'cold spot' status zullen krijgen. Dit wil zeggen, dat

12. Van Heusden, T., 1995, *Tuinstad van de 21e eeuw, Een onderzoek naar het vergroten van het herbergend vermogen in het naoorlogse stadsdeel Geuzenveld/Slotermeer*, Vakgroep Stedenbouwkunde, TU Delft.

13. Drewe, P. & E. Hulsbergen, 1997, het voorgaande hoofdstuk *Een veranderende maatschappelijke context: nieuwe stedenbouwkundige opgaven*.

de geringe vraag naar telecommunicatienetwerken en -diensten er toe zal leiden dat dit soort investeringen uitblijven, met als risico het ontstaan van een nieuw soort 'social dumping' gebieden.¹⁴

Een gevolg van de integrale aanpak zal zijn, dat in de bijbehorende stedenbouwkundige plannen nieuwe legenda-eenheden nodig zijn. Deze legenda-eenheden moeten uitdrukking geven aan de gewenste nieuwe functiemix en de bestemmingveranderingen die noodzakelijk zijn om de in het verleden 'gemorste' ruimte alsnog zinvolle bestemmingen te geven: de overgedimensioneerde wegen, het 'rest'groen en de extensieve bedrijventerreinen.

Voor de functie wonen gaat het dan ook niet om het verhogen van de netto woningdichtheid (verdichting) maar om het verhogen van de bruto dichtheid (verstedelijking). Kwantitatief is bij de verstedelijking een toename van de woningvoorraad met minimaal vijftwintig procent denkbaar (zie *Intermezzo 3, 4 en 5*). Deze toename van de woningvoorraad dient gepaard te gaan met een verhoging van de kwaliteit van de resterende openbare ruimte in de wijk.

Voor de werkgelegenheid dient het programma gericht te zijn op het vergroten van het aantal vierkante meters bedrijfsvloeroppervlak ten behoeve van geschikte arbeidsplaatsen voor onder andere de aanwezige bevolking.

Een dergelijke aanpak heeft gevolgen voor de stadspolitiek, de ruimtelijke ordening, de volkshuisvesting, het milieu (duurzame stedenbouw) en het sociaal-economisch perspectief van de huidige bewoners. In de volgende paragrafen worden deze uiteengezet.

6. Stadspolitiek (grondpolitiek en investeringsstromen)

Op dit moment spelen de (vroeg) naoorlogse woonwijken geen rol van betekenis in de stads- en Randstadproblematiek, terwijl toch zo'n kwart van de totale woningvoorraad hier gelegen is.

Als één van de oorzaken kan genoemd worden, dat het uitbreiden van dorpen en steden (Groekernen, Vinex-uitleg locaties en dergelijke) een stuk eenvoudiger is dan het inbreiden, zeker als het om grote aantallen woningen gaat. Hierbij komt, dat de rijksoverheid (nog) niet veel investeert in de naoorlogse woonwijken. Deze wijken staan heel laag op de politieke agenda. Letterlijk en figuurlijk geldt: de stadsdelen mogen het zelf oplossen.¹⁵

Wanneer de landelijke en gemeentelijke politiek het toevoegen van een nieuwe stedenbouwkundige laag met ruimte voor extra programma serieus zou nemen en onderzoek daarnaar zou stimuleren, dan zou dit beeld wel eens drastisch kunnen veranderen.

Ter illustratie de in paragraaf 4 genoemde drie onderzochte stads-

14. Graham, S. & S. Marvin, 1996, *Telecommunications and the City, Electronic spaces, urban places*, Routledge, London and New York, p.236.

15. De huidige fysiek-ruimtelijke vernieuwing van de Bijlmermeer is een uitzondering, al is het wel zo, dat vrijwel alle financiële middelen worden gebruikt voor de volkshuisvesting. Zie Vernieuwing Bijlmermeer, in *Archis*, 1997 nummer 3.

delen. Als hier vijftientig procent aan de woningvoorraad zou worden toegevoegd, betekent dit ten opzichte van de hier genoemde Vindex-locaties in de betrokken steden:

Amsterdam Westelijke Tuinsteden:	+ 9000 = 1/2 IJburg
Rotterdam Zuidelijke Tuinsteden:	+ 5500 = 1/2 Midden IJsselmonde
Den Haag Zuidwest:	+ 7500 = heel Wateringse Veld

Ook vanuit de grondpolitiek en het onderhoud aan de publieke ruimte zijn er aantrekkelijke kanten te noemen. De grond die benut zou kunnen worden voor het verhogen van de brutodichtheid is nu in handen van meestal de gemeente en soms van de corporaties.

Het gaat erom de woon- en werkgebieden (beter nog de mix) te vergroten, en daarmee het efficiënte gebruik van die grond.¹⁶

Door deze gronden te bestemmen en uit te geven voor wonen, werken en voorzieningen snijdt het mes aan twee kanten. De onduidelijke en inefficiënte, soms onveilige publieke ruimte neemt in omvang af. Door andere exploitatie of verkoop komen financiën ter beschikking. Wanneer de opbrengst van de uit te geven grond niet naar de algemene middelen gaat, maar wordt geïnvesteerd in de buitenruimte van de wijken en stadsdelen zelf, dan hebben de huidige bewoners er ook belang bij.¹⁷ De overblijvende (echt) publieke ruimte kan kwalitatief worden verbeterd omdat daar nu geld voor is. Bovendien kan bij het herontwerp de sociale veiligheid worden meegenomen, bijvoorbeeld in de vorm van veilige nachtroutes.

Hetzelfde kan gelden voor de winsten die ontstaan bij het ontwikkelen van marktconforme woningen en bedrijven. Er is veel te verwachten van een aanpak waarbij een belangrijke rol is weggelegd voor de corporaties die al veel bezit hebben in deze gebieden.

Wanneer deze corporaties de nieuwbouw ontwikkelen, kunnen de gemaakte winsten geïnvesteerd worden in de grondige renovatie van de huidige voorraad, zonder dat de huren drastisch hoeven te stijgen. Ook hiervan kunnen de huidige bewoners profiteren en daarmee het belang van de vernieuwing ondersteunen.

7. Ruimtelijke Ordening

De rijksoverheid heeft zich op het terrein van de ruimtelijke ordening teruggetrokken op haar kerntaken. Dit betekent dat zij geen (financiële) middelen ter beschikking stelt voor de vernieuwing van de naoorlogse woonwijken, en evenmin voor de ontwikkeling van nieuwe woonwijken. Zij beperkt zich bij nieuwbouwlocaties tot subsidies voor de grondaankoop, de bodemsanering en de benodigde infrastructuur. De rijksoverheid bepaalt wel, in overleg met de provincies en de lokale overheden, waar de nieuwbouwlocaties komen

16. Vergelijk de grondproblematiek bij Vindex-woningbouwlocaties.

17. In IJburg financiert de gemeente Amsterdam uit de algemene middelen ongeveer vijftientigduizend gulden per woning. Zie het *Concept ontwerp voor IJburg, Nota van uitgangspunten*, paragraaf 12 Financiële haalbaarheid.

en wat de vereiste woningdichtheid is (Vinex-beleid). Maar de financiering en de realisatie van de woningbouw wordt geheel aan de marktpartijen over gelaten.

Hierdoor dreigt de rijksoverheid het spoor bijster te raken op het gebied van de toenemende ruimteconsumptie en de toenemende (auto)mobilititeit per individu, met als gevolg toenemende milieuproblemen. De te overbruggen afstanden voor allerlei activiteiten (werken, winkelen, recreëren, en dergelijke) nemen toe. Met haar huidige ruimtelijke ordeningsbeleid subsidieert de rijksoverheid verkeerd gelegen locaties, en dan ook nog de bevolkingsgroepen die voor deze subsidie niet in aanmerking zouden moeten komen.

Als gevolg van onder andere de nieuwe aandacht voor de inrichting van Nederland en de steden (waaronder het Vinex-beleid) worden de steden danwel bepaalde stadsdelen bedreigd (verarming, selectieve leegloop, marginalisering). Tegelijkertijd zijn er op grond van de potenties, van de ontwikkelingsmogelijkheden van de stedelijke milieus, de bebouwingsvoorraad, de infrastructuur en het groen en water, de bevolking en de culturen ook mogelijke nieuwe betekenissen voor het verstedelijkt gebied. De naoorlogse wijken hebben hierbij nu al een gunstige ligging. Zou het niet veel verstandiger zijn de Vinex-gelden te investeren in het toevoegen van programma in de naoorlogse stedelijke gebieden, in plaats van omvangrijke gelden toe te leggen op de Vinex-locaties? Bovendien komen deze investeringen dan ten goede aan een veel grotere groep mensen. Ook de bestaande en nieuw aan te leggen Hoogwaardige Openbaar Vervoerlijnen (HOV) zullen beter worden benut en de reistijden zullen gezien de ligging van deze wijken ten opzichte van het centrum en in de regio, korter zijn dan bij het huidig beleid.

8. Volkshuisvesting

De vernieuwing van de negentiende eeuwse en vooroorlogse wijken is geschied met veel subsidies, vooral vanuit de volkshuisvesting. De vernieuwing van de vroeg naoorlogse woonwijken dient, volgens de huidige opvattingen, marktconform te geschieden. Met andere woorden zonder grootschalige subsidie van de overheid.¹⁸ Het geld is er wel, maar het gaat in allerlei vormen als subsidies naar de Vinex-woningbouwlocaties. Ook van belang is, dat als (mogelijk) gevolg van de Vinex-operatie de kapitaalkrachtigen uit deze woonwijken verdwijnen of er niet gaan wonen. Het ziet er naar uit dat de vroeg naoorlogse woonwijken langzaam maar zeker bij uitstek de goedkope woningvoorraad gaan vormen. Deze goedkope voorraad zal steeds meer nodig zijn voor de huisvesting van de minst draagkrachtigen, waaronder grote aandelen ouderen, allochtonen en langdurig werklozen.

18. Markt is een containerbegrip. Een aandachtspunt is de tijdelijkheid van de huidige marktverhoudingen. Kritiek vanuit de stedenbouwkunde op het primaat van de markt wordt nogal eens afgedaan met 'romantische stedenbouwkunde'. Wij beschouwen deze reactie als een modeverschijnsel, waarbij een debat over de verstedelijking van Nederland uit de weg wordt gegaan.

Een stedenbouwkundig plan dat, als het ware, een nieuwe stedenbouwkundig laag toevoegt aan de wijk, biedt een kader om een aantal van de geschetste problemen op te lossen. In de uitwerking van het programma kan dan strategisch bijgebouwd worden. De gedachtegang is als volgt. Twee voorbeelden. Ten eerste, het bijbouwen van woningen voor ouderen. Deze ouderen wonen veelal in een (kleine) eengezinswoning. Deze woningen komen vrij, kunnen worden vergroot en gerenoveerd en komen weer beschikbaar voor gezinnen. Ten tweede, het bijbouwen van duurdere (koop)woningen. De redenering is vergelijkbaar aan het voorgaande voorbeeld. Deze duurdere (koop)woningen kunnen ervoor zorgen dat de uittocht van wijkbewoners naar Vinex-locaties onnodig wordt.

9. Duurzame stedenbouw

Duurzame stedenbouw is een populair begrip. Het wordt te pas en te onpas gebruikt. Meestal gaat het om niet meer dan energiezuinig wonen en het toepassen van milieuvriendelijke bouwmaterialen, onderwerpen die wel belangrijk zijn, maar nauwelijks iets te maken hebben met duurzame stedenbouw.

De eeuwenoude steden zijn het levend bewijs dat de stedenbouwkunde één van de disciplines is die al eeuwen lang weinig weggooit, en steeds opnieuw de maatschappelijke eisen vertaalt in een transformatie van het bestaande stedelijke weefsel.¹⁹

Dit principe kan ook de basis zijn van de vernieuwing van de vroege naoorlogse woonwijken. De duurzaamheid in de stedenbouwkunde gaat met name over efficiënt ruimtegebruik en beperking van de noodzakelijke mobiliteit, nu vooral de automobiliteit. Bij het vernieuwen van het bestaande gebied zijn plannen nodig die voorkomen dat de bestaande voorraad op grote schaal wordt gesloopt. Stedenbouwkundig betekent dit het toevoegen van een nieuwe laag. In tegenstelling tot het dichte weefsel van de steden tot en met de negentiende eeuw, is in de twintigste eeuw met ruimte 'gemorst', zeker in de naoorlogse wijken. Maar dit 'morsen' van toen heeft twee opvallende, positieve keerzijden. Ten eerste een hoeveelheid inefficiënte over-ruimte, die in de nieuwe plannen een andere bestemming kan krijgen. En ten tweede de huidige ruimtelijke positie. De vroeg naoorlogse woonwijken zijn op dit moment zeer centraal gelegen in de stadsregio. Vaak beschikken zij over hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) of zijn er geplande HOV-lijnen. De capaciteit van deze HOV-lijnen staat toe dat er zonder problemen meer reizigers vervoerd kunnen worden.

Duurzame stedenbouw betekent ook, dat de groenstructuur zodanig wordt herontworpen dat de kwaliteit en integratie van groen toeneemt. Dit kan bijvoorbeeld in de vorm van: wonen aan het park,

19. Heeling, J., 1990, Historische continuïteit, In: *Economische Zaken*, 1990, Architectuur in bedrijf, Gemeente Groningen.

aan de stadsrand, aan lanen en singels, of in de vorm van aandacht voor de veiligheid. Hetzelfde geldt min of meer voor het watersysteem.

Het geluid, vooral de hinder van het verkeer, is een probleem. De Wet op de geluidshinder maakt het op dit moment vrijwel onmogelijk om langs de lange verkeerslijnen woningen te bouwen. Feitelijk komt het erop neer, dat er een 'bouwverbod' heerst in de stedelijke gebieden. Dit is nooit de bedoeling geweest van deze wet. Het lijkt noodzakelijk de relatie tussen wonen en verkeer opnieuw te bezien. Wellicht is een versoepeling in de uitvoering nodig. Dit om te voorkomen dat kostbare grond 'braak' blijft liggen omdat één functie, te weten het verkeer, veel meer 'claims' legt op de ruimte dan noodzakelijk en verantwoord is. Ook dit is ruimte morsen!

Tenslotte is veel te verwachten van meervoudig grondgebruik, zoals ondergronds bouwen, zeker bij de ringwegen en HOV-lijnen. Dit onderwerp wordt nu serieus onderzocht.²⁰

6.10 Maatschappelijk perspectief

In de vernieuwing van de wijken uit de jaren '50-'70 zijn er heel wat actoren die veelal tegenstrijdige belangen hebben, zoals de gemeente, de corporaties, de particuliere eigenaars, de bedrijven, de winkeliers en de bewoners. Die belangenconflicten komen voort uit feitelijke of vermeende schaarste: financieel en ruimtelijk. Het toevoegen van programma, met name woningen, kantoren en bedrijfsgebouwen, zou een oplossing kunnen bieden. Hierdoor wordt het voorstelbaar dat er een eind komt aan de belangenstrijd van de participanten, en dat er uitzicht komt op een daadwerkelijke wijkverbetering. Van belang is, dat de huidige bewoners en ondernemers vertrouwen krijgen in een toekomst waarin de lasten én baten worden gedeeld. Meer programma, dat wil zeggen meer gebouwd oppervlak in de wijk, betekent baten voor de investeerders, terwijl het lasten zijn voor de bewoners. Wanneer dit gepaard gaat met een verhoging van de kwaliteit van de publieke ruimte en de bestaande voorraad, zijn er ook baten voor het leefmilieu in de wijk. Dit vertrouwen kan gestimuleerd worden door een duidelijk beeld te schetsen van die ruimte en de kwaliteit. Met dit ruimtelijk beeld kunnen de diverse participanten ieder vanuit hun specifieke verantwoordelijkheid aan de slag, zonder de voortdurende dreiging van ruimtelijke fragmentatie, die kenmerkend is voor de activiteiten die nu ontplooid worden.²¹

In de integrale aanpak van de woonwijken '50-'70 heeft de stedenbouwkunde een zinnvolle en belangrijke taak. Integraal wil zeggen dat fysiek-ruimtelijke, sociale, culturele, economische, technologische en beheersaspecten in de planvorming en uitvoering expliciet

20. Bach, B. e.a., 1996, *Verdichtingspotenties, metrostationsgebieden Oost- en Ringlijn Amsterdam*, Vakgroep Stedenbouwkunde, TU Delft.

21. Middelkoop, G.W., 1996, *De onzichtbare spaarpot*, Bouw, themanummer Naoorlogse wijken, p.40-42.

aandacht krijgen, al naar gelang de problematiek van het plangebied. De stedenbouwkunde kan niet de fundamentele problemen in de samenleving oplossen, zoals die te vinden zijn in de wijken in de vorm van langdurige werkloosheid, uitsluiting en armoede, en conflicten tussen groepen. Bovendien zijn de problemen in ieder gebied anders. Maar de stedenbouwkundige inbreng is wel degelijk belangrijk.

11. Naar een vervolg

In dit hoofdstuk is uiteengezet dat de naoorlogse wijken voldoende ruimte hebben voor een nieuwe stedelijke laag. Tevens is op het belang gewezen van de stedenbouwkundige analyse die nodig is om die ruimte voor de actoren zichtbaar te maken. Het stedenbouwkundig plan kan de basis bieden voor het vertrouwen van actoren dat een situatie mogelijk is waarin voor iedere participant winst is te boeken.

Deze stellingname is niet gebruikelijk. De taken en mogelijkheden van het rijk, de provincie, de gemeente, de corporaties, de ondernemers, de maatschappelijke instellingen en de bewoners worden daarmee ter discussie gesteld en hergedefinieerd. Onderzoek zal uitsluitend moeten bieden, onderzoek waarin een vergelijking wordt gemaakt tussen de door ons voorgestelde integrale aanpak voor de '50-'70-jaren wijken en het huidige ruimtelijke ordeningsbeleid ten opzichte van nieuwbouwlocaties.

Dit onderzoek zou als volgt kunnen worden opgezet:

Een naoorlogs stadsdeel wordt gekozen waar door herontwerp van de stedenbouwkundige hoofdopzet ongeveer vijftienvijftig procent bebouwing (programma) wordt toegevoegd en dit wordt vergeleken met qua programma-omvang gelijke Vinex-locaties. Voor iedere grote stad (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht) wordt één casus onderzocht. Door op de door ons genoemde punten een vergelijking (multi-criteria, kosten-baten) te maken worden argumenten geleverd die er toe kunnen bijdragen dat er een eind komt aan het niet of nauwelijks investeren in de vernieuwing van de stedenbouwkundige hoofdopzet van de goed gesitueerde naoorlogse woonwijken. Door wel te investeren in die stedenbouwkundige hoofdopzet en een toegevoegd strategisch programma kan aan dit soort wijken een toekomstperspectief worden geboden waarin verdere verstedelijking een vanzelfsprekend gegeven is: van monofunctionele woonwijken aan de stadsrand naar centraal gelegen multifunctionele gebieden in de stadsregio.

Intermezzo 1

De stedenbouwkundige kernvraag

- De wijken '50-'70 zijn gebouwd als stedelijke uitbreiding aan de rand van de bestaande stad. Sinds de realisatie hebben er omvangrijke sociale, culturele, economische en ruimtelijke veranderingen in de samenleving plaatsgevonden.
De verhouding tussen vraag en aanbod van woningen en voorzieningen is veranderd ten nadele van het aanbod in deze wijken. Tegelijkertijd hebben de wijken vaak een nieuwe en gunstige, centrale positie gekregen in de ontstane regio's.
- De investeringen in deze wijken zijn onvoldoende. De rehabilitatie betreft vooral fysiek-ruimtelijke ingrepen; de sociale vernieuwing stagneert. In de politiek, het beleid en de praktijk worden de problemen veelal gedefinieerd in termen van voorraad en beheer, en niet als herverstedelingsopgave.
- De stedenbouwkundige structuur van de wijken biedt (letterlijk) ruimte voor verandering. Het verschil tussen bruto- en nettowoningdichtheid is zichtbaar in de bovenmatige verkeersinfrastructuur en de kwantiteit aan overige publieke ruimten, waaronder veel groen.
Dit groen wordt enerzijds gezien als specifieke kwaliteit, en is anderzijds een last die bijdraagt aan het imago van verwaarlozing.
- Ook al zijn de wijken vergelijkbaar qua bouwvorm, monofunctionaliteit, functiescheiding en problematiek, de verschillen zijn groot en maatwerk is nodig. Het merendeel van deze wijken heeft (nog) geen (ernstige) problemen.

De kernvraag van de verstedelijking is, hoe:

- a. de kwaliteit aan ruimte te benutten voor het vergroten van de kwaliteit van het leefmilieu (aantrekkelijk, veilig, schoon, en dergelijke);
- b. de regionale voordelen uit te buiten;
- c. nieuwe initiatieven van veranderd gebruik (wonen, bedrijvigheid, telecommunicatie) toe te laten.

De randvoorwaarden hierbij zijn:

- a. de rehabilitatie mag niet ten koste gaan van de huidige bewoners, zij moeten delen in de winst; en
- b. de kernvoorraad aan goedkope woningen moet in absoluut aantal minstens gelijk blijven gezien de vraag naar (relatief) goedkope woningen.

Intermezzo 2

Drie gemeentelijke documenten over de aanpak van een naoorlogse wijk¹

De drie documenten

1. *Parkstad, een veelzijdig perspectief voor de Westelijke Tuinsteden*, door A. Vos (1995), Gemeente Amsterdam.
Dit rapport biedt vooral een studie naar het zogenoemde tuinstadkarakter. Het behoud hiervan vormt het uitgangspunt voor de aanpak van deze wijken. Daarnaast is het de vraag wat het tuinstadkarakter van/voor de Westelijke Tuinsteden in de toekomst kan inhouden.
2. *Voorontwerp integraal uitvoeringsplan Den Haag Zuidwest*, door Ontwikkelingsmaatschappij Den Haag Zuidwest, architectenbureau A.S. van Tilburg (z.j.), Gemeente Den Haag.
De strekking van het rapport is, dat Zuidwest een 'goedkoopte eiland' dreigde te worden met een eenzijdige bevolkingssamenstelling, met negatieve gevolgen voor het leefklimaat in de wijk en voor het draagvlak van de voorzieningen.
3. *Nieuwe toekomst voor de Zuidelijke Tuinsteden*, door Dienst Stedebouw en Volkshuisvesting (1992), Gemeente Rotterdam.
Dit is een samenvattende eindrapportage van het project Zuidelijke Tuinsteden, waarin visies zijn ontwikkeld voor de wijken Pendrecht, Zuidwijk en Lombardijen.

Overeenkomsten

In alle drie de plannen wordt gestreefd naar behoud, waar nodig verbetering of versterking van de hoofdstructuur en van het groene karakter. In Rotterdam en Den Haag wordt vervolgens ook vernieuwing nodig geacht, met name met betrekking tot de voorzieningen en de differentiatie in de woningvoorraad. In Amsterdam wordt het aan de invullers van de geselecteerde wijkdelen overgelaten in welke mate vernieuwing nodig is. Verdichting wordt in Rotterdam en Den Haag langs de randen van de wijken, langs de groengebieden en rond de centra voorgesteld. In Amsterdam wordt toegevoegde bebouwing een mogelijk middel geacht om de hoofdstructuur vorm te geven.

Verschillen

Bij de Westelijke Tuinsteden in Amsterdam gaat het om een studie naar de ruimtelijke structuur. In het algemeen wordt vernieuwing nodig geacht om het onderscheid tussen openbaar, collectief en privé te verbeteren. Een verschillende aanpak per deelgebied is mogelijk. Waar nodig kunnen voorzieningen verplaatst worden naar de groenzones. Er wordt niet veel gesproken over financiering. Uit

1. Samenvatting, gebaseerd op Eys, E., 1996, *Vergelijking 3 gemeentelijke documenten over de aanpak van naoorlogse wijken*, Interne rapportage t.b.v. het VF-deelproject Vernieuwingsstrategieën voor de moderne (naoorlogse) stadswijk, Vakgroep Stedebouwkunde, TU Delft.

enkele voorbeelden is op te maken, dat men investeerders probeert aan te trekken door eerst zelf investeringen te doen, met name in de hoofdstructuur.

Voor Den Haag Zuidwest zijn bestaande en te maken plannen samengevoegd tot een uitvoeringsplan met de nadruk op de financiële aspecten. Behoud van de woningvoorraad is uitgangspunt, waarvan al een groot deel is gerenoveerd. Sloop en nieuwbouw op enkele plaatsen en de herstructurering van de winkelgebieden, scholen, sportparken wordt aangegeven. Men probeert kapitaal aan te trekken in enkele projecten en de opbrengsten te gebruiken voor projecten waar geld tekort is. Hiervoor zijn in de ontwikkelingsmaatschappij afspraken gemaakt tussen de verschillende investerende partijen.

Bij de Zuidelijke Tuinsteden in Rotterdam gaat het om een algemeen kader voor de plannen op lagere schaalniveaus. Behoud van de woningvoorraad is uitgangspunt, met vernieuwing in enkele buurten. De aanpak is buurtgewijs. Voorzieningen worden aangepast en met verdichting moet het draagvlak voor de voorzieningen worden behouden. De corporaties moeten de woningvoorraad in stand houden en de deelgemeenten de buitenruimte. Voor de financiering wordt gesproken over subsidies en fondsen en over de noodzaak van particuliere investeerders voor de projecten. Slechts in het Rotterdamse rapport wordt vermeld, dat er naast ruimtelijke ingrepen ook sociale nodig zijn.

Vragen

1. In geen van de drie rapporten wordt gesproken over grote problemen. In Amsterdam: wat is het tuinstadkarakter van de Westelijke Tuinsteden en wat kan dit karakter betekenen voor de in de toekomst? Het tuinstadkarakter zelf staat boven iedere twijfel. In Rotterdam: wie wonen er over vijftien jaar en welke voorraad en omgeving horen daarbij? De bevolkingsontwikkelingen worden kenbaar en beheersbaar geacht. In Den Haag: een stedenbouwkundige uitwerking van een marktvisie op wonen, winkelvoorzieningen en werkgelegenheid, voor na het jaar 2000. Zijn er geen echte problemen?
2. De aanpak in de wijken is vooral herstel, aanpassing en aanvulling volgens de hedendaagse mode. De woningen en voorzieningen worden aangepast aan de huidige en gewenste (gevarieerde) bewoners. De hoofdstructuur, met name het groen, wordt in ere hersteld. De nieuwe positie in het verstedelijkt gebied wordt wel genoemd, maar niet benut. Zijn de plannen wel vernieuwend genoeg?

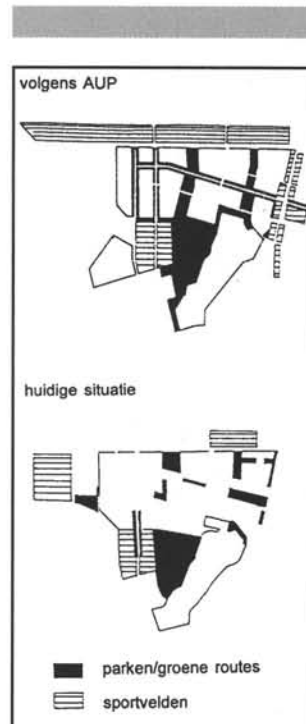
Intermezzo 3 De casus Geuzenveld/Slotermeer

Twee recente onderzoeken waaraan de TU Delft, Vakgroep Stedebouwkunde heeft deelgenomen, hadden als casus het herverstedelijken van het Amsterdamse stadsdeel Geuzenveld/Slotermeer. In het onderzoek *Tuinstad van de 21e eeuw*¹ is de huidige woningvoorraad vergroot met ongeveer 25 procent en in *Ruimte gespaard*² is deze vergroot met ongeveer 50 procent (zie respectievelijk Intermezzo 4 en 5).

Geuzenveld/Slotermeer

	Woningen	Inwoners	Gem. woonbezetting	Netto woon-dichtheid	Ha woon-gebied
A.U.P. 1934	17.500	60.000	3.4	70	250
Gerealiseerd:					
1965	14.600	55.000	3.8	-	-
1975	15.300	44.000	2.9	-	-
1995	16.600	37.000	2.2	49	345 ³
VHV-Plan '95					
Stadsdeel ⁴	18.000	40.000	2.2	52	345
Onderzoek					
Tuinstad van de 21e eeuw	21.000	46.000	2.2	61	345
Onderzoek					
Ruimte gespaard	26.600	58.500	2.2	70	380

Tabel 1 Overzicht van de woningdichtheid, de gemiddelde woningbezetting en aantal hectares voor woongebied, vanaf AUP (1934) tot en met de twee TU-studies (1995).



6.1 Figuur 1: Groenstructuur Geuzenveld/Slotermeer.

1. Van Heusden, T., 1995, *Tuinstad van de 21e eeuw, Een onderzoek naar het vergroten van het herbergend vermogen in het naoorlogse stadsdeel Geuzenveld/Slotermeer*, Vakgroep Stedebouwkunde, TU Delft.

2. Werkgroep Toekomstige Ontwikkelingen in de Bouwnijverheid, 1995, *Ruimte gespaard*, SISWO, Amsterdam.

3. Bureau O en S, Amsterdam 1994. 345 hectare = 34% van het grondgebied van het stadsdeel.

4. VHV-plan is opgesteld door buro Zandvoort.

Intermezzo 4 Tuinstad van de 21ste eeuw

Onderzoek naar het vergroten van het herbergend vermogen in het naoorlogse stadsdeel Geuzenveld/Slotermeer¹

1. Het onderzoek is in opdracht van het Wijkopbouworgaan Geuzenveld en de Milieufederatie Noord-Holland uitgevoerd. Bij het onderzoek zijn de Universiteit van Amsterdam (UvA), BRON BV, De Technische Universiteit Delft (TUD), het Planologisch Demografisch Instituut van Amsterdam, de provincie Noord-Holland, en het interuniversitair instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek (SISWO) betrokken.

Het onderzoek bestaat uit twee delen. Het eerste deel betreft een studie naar de mogelijkheden en voorwaarden van een voorraadstrategie in het stadsdeel Geuzenveld/Slotermeer (UvA/BRON BV). Het tweede deel, beschreven in dit intermezzo, betreft een ontwerpstudie (TUD): Van Heusden, T., 1995, *Tuinstad van de 21e eeuw, Een onderzoek naar het vergroten van het herbergend vermogen in het naoorlogse stadsdeel Geuzenveld/Slotermeer*, Vakgroep Stedebouwkunde, TU Delft. Hierin wordt gezocht naar nieuwe inrichtingsmogelijkheden van de bestaande stedebouwkundige structuur gericht op zowel het vergroten van het herbergend vermogen, als versterking van de ruimtelijke kwaliteit van het stadsdeel Geuzenveld/Slotermeer.

Introductie

In het huidige volkshuisvestingsbeleid wordt bij de uitwerking van grote bouwopgaven doorgaans uitgegaan van de ontwikkeling van onbebouwd, vaak landelijk gebied. Dit toenemend ruimtegebruik kan negatieve gevolgen hebben voor het leefmilieu, door enerzijds aantasting van ecologisch en landschappelijk waardevol gebied, anderzijds door uitholling van bestaand stedelijk gebied.

Getracht is om een stedebouwkundige strategie te ontwikkelen, als een mogelijk alternatief voor nieuwbouw, die erop gericht is het herbergend vermogen in bestaand stedelijk gebied te vergroten, rekening houdende met nieuwe, hedendaagse kwaliteiten.

Probleemstelling

Met welke stedebouwkundige middelen kan het herbergend vermogen in het stadsdeel Geuzenveld/Slotermeer vergroot worden met respect voor de oorspronkelijke structuur en waar mogelijk met vergroting van de ruimtelijke toekomstwaarde?

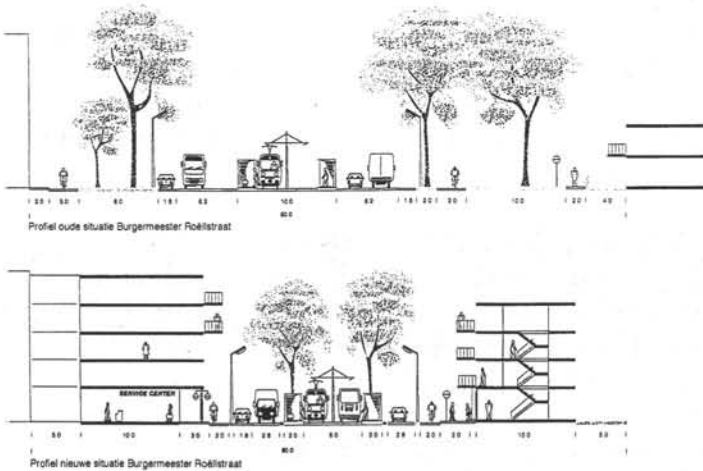
Uitgangspunten

De belangrijkste uitgangspunten voor het ontwerp waren: te refereren aan het Algemeen Uitbreidingsplan; het versterken van het tuinstadkarakter; het opvoeren van het herbergend vermogen; het tegengaan van het 'filtering-down' proces; het terugdringen van de (auto)mobiliteit; en een betere afstemming tussen de woningvoorraad en de bevolkingssamenstelling.

Nieuw ruimtelijk model voor het stadsdeel Geuzenveld/Slotermeer
Het ruimtelijk model bestaat uit een nieuwe ontwerpplaa, welke wordt toegevoegd aan het bestaande ontwerp. De nieuwe ontwerpplaa refereert aan de oorspronkelijk tuinstadgedachte door onder andere het groen als structurerend element te gebruiken. Het programma is echter aangepast aan de huidige maatschappelijke ontwikkelingen.

De dragers van het nieuwe model bestaan uit een aantal 'lange lijnen' zoals lanen, singels en centrale parken, waaraan en waarlangs gewoond en gewerkt wordt. De programmatische invulling wordt onder meer door het concept Service Stad gedragen. De kern van het concept bestaat uit diensten die de vervoersbehoefte (en daarmee het vervoer zelf) terugdringen. De nieuwe woningdichtheid van

het stadsdeel en de diensten van Service Stad zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden: enerzijds verbeteren de diensten het leefklimaat in het stadsdeel door onder andere het voorzieningenniveau te vergroten en de (auto)mobiliteit te beperken, anderzijds vormt de hogere woningdichtheid een draagvlak voor de nieuwe diensten.



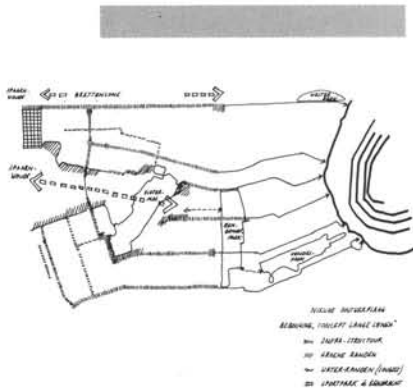
6.3 Profiel oude situatie Burgemeester Roëllstraat (boven).
 Profiel nieuwe situatie Burgemeester Roëllstraat (onder).



6.4 Plattegrond Geuzenveld/Slotermeer.

Conclusies

Door het ontwerp van een aantal 'lange lijnen' wordt het aantal woningen in het stadsdeel Geuzenveld/Slotermeer vergroot met ongeveer 4.500 woningen wat neer komt op een vergroting van 25 procent van de huidige woningvoorraad. Door bovendien de groenstructuur te gebruiken als een van de structurerende elementen en deze duidelijk te benoemen wordt het typische tuinstadkarakter versterkt. Verder biedt uitbreiding van de woningvoorraad ruimte voor strategische nieuwbouw en vormt het een voldoende draagvlak voor huidige en nieuwe voorzieningen.



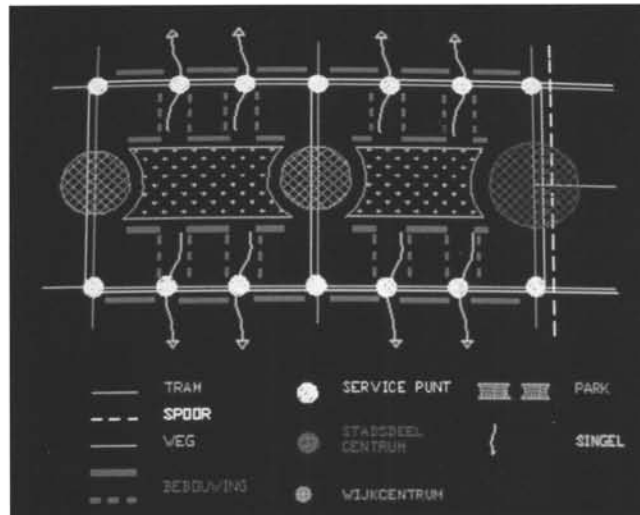
6.5 Figuur 1:
Concept 'Lange lijnen'.

Intermezzo 5 Ruimte gespaard

Ruimte gespaard, de mogelijkheden tot herverstedelijking nader verkend.¹

Casus-studie Geuzenveld/Slotermeer

Voor de wijk Geuzenveld/Slotermeer zijn de mogelijkheden tot herverstedelijking in de praktijk bekeken. Het blijkt dat er zelfs met behoud van het tuinstadsconcept omstreeks 10.000 woningen extra te plaatsen zijn. Nodig is dat niet, maar het zou kunnen. En als het op zo'n moeilijke locatie al kan dan is dat elders in Nederland zeker mogelijk.



6.2 Figuur 2:
Nieuw ruimtelijk
model voor het
Amsterdamse stads-
deel Geuzenveld/
Slotermeer.

Overwegingen

In de naoorlogse wijken zijn ontwikkelingen te onderkennen die door het herontwerp in gunstige zin kunnen worden beïnvloed. De volgende overwegingen liggen aan het herontwerp ten grondslag:

- tegengaan van het 'filtering-down'-proces, dat wil zeggen het vertrek van draagkrachtige bewoners tegengaan door in de wijken zelf voor deze categorie bewoners nieuwe/gerenoveerde woningen te realiseren;
- rekening houden met de vergrijzende bevolking van deze wijken
- bestrijden van een deel van de sociale onveiligheid door middel van (stede)bouwkundige maatregelen;
- het genereren van voldoende draagvlak om het voorzieningenniveau te kunnen handhaven c.q. verbeteren (winkels, openbaar vervoer en sociaal-medische voorzieningen);
- terugdringen van onnodige (auto-)mobiliteit en ontwikkelen van hoogwaardig openbaar vervoer;

1. Werkgroep Toekomstige
Ontwikkelingen in de
Bouwnijverheid, 1995, *Ruimte
gespaard*, SISWO, Amsterdam

- streven naar een evenwichtige bevolkingssamenstelling qua leeftijdsopbouw, inkomenspositie en afkomst;
- het benutten van de aan te leggen metro-ringlijn.

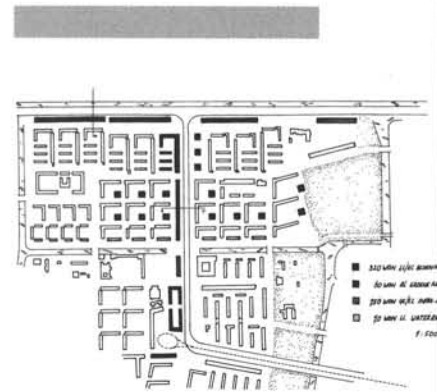
Ruimtelijk concept

Met deze uitgangspunten is een ruimtelijk concept voor een tuinstad ontwikkeld voor de beide wijken. Een concept dat past in de opbouw van Amsterdam-West.

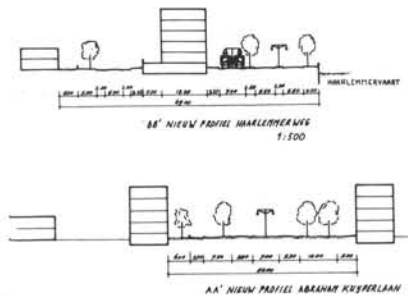
Het concept is gebaseerd op de volgende overwegingen:

1. Het tuinstadkarakter krijgt inhoud door het concreet benoemen van de ruimtelijke elementen, zoals lanen, singels en parken, waaraan en waarlangs gewoond wordt (herontwerp van de 'lange' lijnen).
2. De ontworpen groenstructuur moet recht doen aan het tuinstad-idee, bestaande uit een ecologische hoofdstructuur (recreatiegebied Spaarnwoude-Sloterpark/plas-Rembrandtpark-Vondelpark), met daarop aansluitend het stelsel van lanen, singels en parken in Geuzenveld-Slotermeer. Sportvelden en volkstuinten worden niet tot deze groenstructuur gerekend. Net zo min als functieloos groen en kijkgroen.
3. De ruimtelijke concentratie van voorzieningen (winkels), verkeer inclusief parken en groen, moet niet leiden tot een mono-functionele invulling.
4. Woonvriendelijke zones voor ouderen.
5. Sociaal veilige langzaam verkeer routes en openbare vervoers-haltes.

Zo ontstaat een stedenbouwkundig ontwerp, een nieuwe ontwerp-laag, welke wordt toegevoegd aan het bestaande ontwerp. Het accent komt te liggen op bewoonbare lange lijnen (lanen, singels en stadsranden) die in de plaats komen van de huidige mono-functionele hoofdverkeerswegen, grachten en stadsranden. Onderstreept dient te worden dat het hier uitsluitend gaat om mogelijke ruimtelijke verbeteringen en oplossingen. Door compact te bouwen en te wonen kunnen de milieuproblemen (althans die van buiten de stad) beperkt blijven. De afstanden tussen woon-, werk- en andere bestemming nemen relatief minder toe waardoor het autogebruik vermindert. Meer klanten per hectare zorgt er bovendien voor dat de voorzieningen in het bestaand stedelijk gebied op peil kunnen blijven. Vervalprocessen en de achteruitgang van het leefklimaat in de steden worden tegengegaan. Een dure stadsvernieuwingsoperatie, zoals in de jaren zeventig nodig was, kan op deze wijze worden voorkomen. Het lijkt de moeite waard de resultaten van deze globale verkenning nader in de praktijk te toetsen.



6.7 Figuur 3: Proefverkeveling voor 1.200 extra woningen.



6.8 Figuur 4: Nieuwe profielen: Haarlemmerweg en Abraham Kuijperlaan.

6.6 Figuur 1: Tabel 1 (bij ruimtelijke concept).

Samengevat in tabelvorm:

● Herontwerp 'lange lijnen'	
herprofilering hoofdinfrastructuur	3.000 woningen
ombouwen van waterwegen tot singels	1.000 woningen
herontwerp van de 'groene' randen	1.000 woningen
	<hr/> 5.000 woningen
● Herbestemming t.b.v. woningbouw (uitbreiding)	
bebouwen sportpark De Eendracht	1.500 woningen
ombouwen overbodige voorzieningen (scholen, winkels, enz.)	500 woningen
permanent bewoonbaar maken volkstuinten	500 woningen
nieuwbouw rond metro-stations	1.000 woningen
	<hr/> 3.500 woningen
● Verdichten woongebieden	
verdichten 'enkele' hoekverkaveling	1.000 woningen
sloop-nieuwbouw bejaardenwoningen	500 woningen
	<hr/> 1.500 woningen
 Totaal aantal woningen	 10.000 woningen



7.1 De Maasboulevard te Rotterdam: verkeersweg en hoofdwaterkering. Foto Piet Rook.

De verstedelijking van de infrastructuur als stedebouwkundige ontwerpogave¹

Han Meyer

Inleiding en samenvatting

De twintigste eeuw wordt in stedenbouwkundig opzicht gekenmerkt door een problematische positie van grootschalige infrastructurele netwerken (autowegen, spoorwegen, havens, luchthavens) ten opzichte van stedelijke nederzettingen. Grote infrastructuren worden overwegend opgevat als een paradoxale combinatie van ballast en noodzaak: zij worden beschouwd als barrières, ze produceren overlast, enzovoorts, en tegelijkertijd kan de stad niet zonder. Dat is wel eens anders geweest.

In voorgaande eeuwen en zelfs tot ver in de twintigste eeuw werden grootschalige infrastructuren ontworpen als *onderdeel* van het stedelijk weefsel, en hadden deze infrastructuren meerdere gebruiksmogelijkheden en meerdere betekenissen.

De verhouding tussen grootschalige infrastructuur en stedelijke openbare ruimte is in de huidige periode weer een actueel vraagstuk. *Vernieuwing van de infrastructuur* staat momenteel in alle grote steden boven aan het prioriteitenlijstje, met de aanleg van nieuwe rond- en invalswegen, nieuwe railsystemen, enzovoorts. Tegelijk hebben gemeentebesturen de kwaliteit van de openbare ruimte hoog in het vaandel staan.

Merkwaardig genoeg zien we tegenwoordig zelden een combinatie van die twee doelstellingen, terwijl van oudsher juist daarin zo'n sterke traditie bestaat. Het feit dat er geen of nauwelijks sprake is van een combinatie, heeft van alles te maken met een leemte die op dit gebied is ontstaan in de stedenbouwkundige discipline, zowel in theoretisch en conceptueel opzicht als in technisch opzicht. Lange tijd is zowel het ontwerp van de infrastructuur als het ontwerp van de openbare ruimte overgelaten aan specialisten op het gebied van de disciplines, zoals verkeerskundigen en groenontwerpers, terwijl ook andere belanghebbende instanties zoals waterschappen, spoorwegmaatschappijen, energiebedrijven en verkeerspolitie, claims legden op de inrichting van de infrastructuur en het openbaar gebied. Nu het belang van een integrale benadering van het openbaar

1. Deze tekst is een gecomprimeerde en bewerkte versie van het inleidende hoofdstuk van het proefschrift van Han Meyer, *De Stad en de Haven - Stedebouw als culturele opgave in Londen, Barcelona, New York en Rotterdam*, uitg. Jan van Arkel, Utrecht 1996.

gebied als stedenbouwkundige ontwerpopgave langzamerhand weer 'herontdekt' is, wreekt zich de langdurige 'absentie' van de stedenbouwkundige discipline op dit gebied en de versnippering van complexe infrastructuurvraagstukken over vele verschillende deeldisciplines.

Waar sprake is van complexe confrontaties tussen grootschalige infrastructurele systemen en stedelijke nederzettingen, is het de opgave deze confrontaties met integrale stedenbouwkundige ontwerpen aan te pakken, teneinde de infrastructuur méér te laten zijn, meer betekenis en gebruiksmogelijkheden te geven, dan alleen die van infrastructuur. Deze aanpak zouden we de *verstedelijking van de infrastructuur* kunnen noemen. Deze aanpak stelt echter specifieke eisen aan zowel de theoretische concepties als aan de technische vaardigheden van stedenbouwkundigen.

In theoretisch opzicht is het nodig dat de stedenbouwkundigen inzicht verkrijgen in de betekenis van het openbaar gebied in de huidige stedelijke samenleving, en dat zij met dat inzicht in staat zijn een conceptuele grondslag voor het ontwerp van de openbare ruimte in een concrete stedelijke situatie te ontwikkelen.

In technisch opzicht is het nodig dat de stedenbouwkundigen gewaard zijn met voldoende kennis van en inzicht in de fysieke randvoorwaarden en mogelijkheden van het grondgebied, en van de (civiel-) technische mogelijkheden voor integratie van infrastructurele elementen in een stedelijke of landschappelijke context.

Confrontaties en relaties tussen verschillende schaalniveau's

Wat wordt onder 'grootschalige infrastructuur' verstaan en wat is eigenlijk het probleem? Met grootschalige infrastructuur wordt hier dat deel van de netwerken van vaar-, auto-, spoor- en luchtwegen bedoeld dat in eerste aanleg bestemd is voor interlocaal of internationaal verkeer, alsmede op het stelsel van waterkeringen.

'Grootschalig' betreft twee kenmerken van deze infrastructuren. Ten eerste gaat het om fysiek-ruimtelijke netwerken die van belang zijn voor de samenhang van grote gebieden en waarvan het belang de schaal van de afzonderlijke steden overstijgt. Ten tweede heeft het 'grootschalige' betrekking op de fysiek-ruimtelijke vormen en afmetingen van deze infrastructuren: ze vereisen een relatief groot ruimtebeslag, in tweedimensionaal en vaak ook in driemensionaal opzicht.²

Deze dubbele grootschaligheid vormt tegelijk het stedenbouwkundige probleem. Als interlocaal of internationaal netwerk zijn de grootschalige infrastructuren voor de stad van essentieel belang: als ontsluiting van de stad, als essentiële voorwaarde voor de stad om 'mee te tellen' in grotere, regionale of internationale verbanden, als voor-

2. Ook de infrastructuren voor energievoorziening, watervoorziening, rioolwaterafvoer, en telecommunicatie, hebben veelal betrekking op grotere territoriale gebieden dan afzonderlijke steden. Ze zijn in stedenbouwkundig opzicht van belang omdat ze veelal in nauwe samenhang met de netwerken van openbare straten en wegen worden ontworpen. Ze vallen echter buiten het bestek van de problematiek van deze bijdrage, omdat ze in het algemeen niet beschouwd worden als systemen die conflicterend zijn met de schaal van de stad.

3. De essentie van openbaarheid, als een onvermijdelijke aspect van de moderne maatschappij, is in de tweede helft van de twintigste eeuw opnieuw onderwerp van debat geworden, onder andere gestimuleerd door Amerikaanse auteurs als Hannah Arendt, Marshall Berman en Richard Sennett. De filosofe Hannah Arendt heeft in de jaren '50 de toon gezet voor een debat over de noodzaak van openbaarheid als grondslag voor een open, democratische samenleving, en die tegelijk de noodzaak van het leren omgaan met openbaarheid inhoudt. Voor Arendt is de essentie van het openbaar domein dat het de mogelijkheid biedt van zoveel mogelijk verschillende ervaringen en de wereld vanuit zoveel mogelijk perspectieven te kunnen zien. Het voortbestaan van het openbare domein als zodanig veronderstelt dat de burgers die zich in dit domein bewegen, voortdurend open staan voor nieuwe ervaringen en indrukken en in beginsel niemand uitsluiten van toegang tot en gebruik van het openbaar domein. Het betekent de aanvaarding van de mogelijkheid dat alles morgen ineens weer anders kan zijn, want "all that is solid melts into air", zoals Marshall Berman zijn prachtige boek over het ontstaan van de moderne tijd en het modernisme noemt. 'Modern zijn' veronderstelt een bereidheid tot onthechting van een bestaande context, de bereidheid afstand te doen van

waarde voor nieuwe economische en maatschappelijke dynamiek, en als plek waaraan gevestigde groepen en instellingen in de stad zich naar de 'buitenwereld' kunnen representeren.

De grote afmetingen van deze infrastructuren verhinderen echter een probleemloze aansluiting op of inpassing in de stad. Vanwege de afmetingen van vaar-, voer- of vliegtuigen, snelheid, en tegenwoordig ook in toenemende mate luchtvervuiling en geluidsoverlast, gelden voor de grootschalige infrastructurale netwerken eigen regels en voorwaarden, die afwijken van normen en waarden die voor het gangbare stedelijke stratennetwerk gelden.

Zoals elk probleem kan ook dit probleem beschouwd worden als een opgave om het probleem op te lossen of althans aanvaardbaar te maken. De opgave zou kunnen luiden: *ontwerp de grootschalige infrastructuur zodanig, dat er plaatselijk een situatie kan ontstaan die de functie van de infrastructuur zelf in tact laat en tegelijk een meerwaarde oplevert voor de directe stedelijke context.*

Er zijn verschillende redenen om grootschalige infrastructuur aan deze opgave te onderwerpen.

1. openbaarheid van de openbare ruimte

De eerste reden is van principiële aard: de openbare toegankelijkheid van netwerken die van structurele betekenis zijn voor het stedelijk leven, is een basisvoorwaarde voor een democratisch functionerende maatschappij, waarin vrijheid en politieke gelijkheid centrale begrippen zijn. Juist aan die netwerken waarmee de grootste publieke investeringen gemoeid zijn, kan de eis gesteld worden dat ze ten alle tijde voor iedereen vrij toegankelijk moeten zijn, dat ze voor verschillende soorten gebruik geschikt moeten zijn en verschillende betekenissen toegekend kunnen krijgen. Het is een conditie om de wereld "vanuit zoveel mogelijk verschillende perspectieven te kunnen zien".³

2. conditie voor stedelijke vitaliteit

De tweede reden betreft het uitgangspunt dat de ruimtelijke vorm van de openbare ruimte als een conditie kan functioneren voor de ontwikkeling van maatschappelijke dynamiek, die tot uiting komt in de ontwikkeling van diverse stedelijke activiteiten en programma's. Die maatschappelijke dynamiek is van tevoren nooit geheel 'maakbaar', verloopt zelden precies volgens een vastgesteld plan, maar is grotendeels nog onbekend. Dit hoeft niet als bedreigend en subversief beschouwd te worden, maar is juist een wezenlijk kenmerk van maatschappelijke vitaliteit. Een goede openbare ruimte, die langere tijd 'meegaat', kan in de loop der tijd meerdere functies en betekenissen krijgen, waarbij de functies die primair de aanleiding vormden voor de aanleg van de openbare ruimte, na verloop van tijd weer kunnen verdwijnen.

3. duurzaamheid

Hiermee komen we op een derde uitgangspunt, namelijk de duurzaamheid van de openbare ruimte en van grootschalige infrastructuren. Die duurzaamheid heeft een financieel-pragmatische en een culturele kant. De financieel-pragmatische kant betreft het feit dat met de aanleg van grootschalige openbare netwerken nu eenmaal grote publieke investeringen gemoeid zijn, waarvan het zonde is als die na verloop van tijd nutteloos zouden zijn geworden. De culturele kant betreft de noodzaak van een historische gelaagdheid en complexiteit in de stedelijke structuur, als basis van een rijk en veelzijdig stedelijk leven.

4. efficiënt grondgebruik

De meest voor de hand liggende reden, zeker in een dichtbevolkt land als Nederland, is nog niet eens genoemd: het efficiënt en spaarzaam omgaan met de beschikbare ruimte. Grootschalige infrastructuren worden vaak gekenmerkt door een zeer extensief ruimtebeslag. Zo worden delen van het snelwegennetwerk, havens en luchthavens, zeker in de nabijheid van stedelijke gebieden, omzoomd met brede 'bufferzones', waardoor het feitelijke ruimtebeslag veel groter is dan dat van de infrastructuur zelf. Naarmate er steeds meer grootschalige infrastructuur wordt aangelegd, wordt dit aspect van inefficiënt grondgebruik steeds problematischer.

Deze vier argumenten hebben de laatste decennia nauwelijks enige rol van betekenis gespeeld bij de planvorming en het ontwerp van infrastructuren. Integendeel, er is een breed gedragen vooronderstelling ontstaan dat grootschalige infrastructuren en bestaande stedelijke milieus per definitie strijdig met elkaar zijn. Het zonder meer handhaven van die vooronderstelling wordt des te problematischer, nu er tal van grote infrastructurele projecten op stapel staan. Tegen het eind van de twintigste eeuw is het debat over de betekenis van grootschalige infrastructurele ingrepen in Nederland volop opgelaaid.

Voor de uitbreiding en verbetering van bestaande en de aanleg van nieuwe infrastructuur is door de regering in 1997 voor de periode 1997-2005 het enorme bedrag van ruim 200 miljard gulden gereserveerd. De gedachte dat al deze investeringen zouden leiden tot projecten die per definitie afbreuk doen aan de kwaliteit van het stedelijk milieu, is onverdraaglijk.

Tegenover enerzijds de pleitbezorgers voor deze grootscheepse vernieuwingsoperatie die wijzen op de economische noodzaak van deze investeringen teneinde Nederland als 'Mainport' te kunnen ontwikkelen, staat een brede groep van cultuur- en natuurorganisaties

een verleden en een identiteit. De balling, de vreemdeling, de immigrant zijn de figuren die door Arendt en Sennet worden opgevoerd als de vertegenwoordigers bij uitstek van de nieuwe, moderne cultuur: personen die zich, gedwongen of vrijwillig, losgemaakt hebben van hun geboortegrond en bereid zijn onder geheel nieuwe condities een nieuw leven te beginnen. Juist die aanvaarding van ontzetting en permanente verandering, waarin niets meer zeker lijkt te zijn is het moeilijkst van het 'modern zijn', en daarin zit de bron van de angst voor de openbaarheid. Arendt legt de nadruk op het leren omgaan met openbaarheid als een politieke opgave van elke burger in een democratische samenleving. Ook auteurs als Berman en Sennet, die met hun publicaties in de voetsporen van Arendt treden, benadrukken de noodzaak van het leren omgaan met moderniteit en openbaarheid, maar zij benadrukken tegelijk nog iets anders, namelijk dat openbaarheid niet alleen kan functioneren bij de gratie van een 'levenskunst' van vrije burgers, maar dat er ook sprake moet zijn van een ruimte waarin de openbaarheid optimaal kan zijn en die als 'openbare ruimte' herkend wordt: ruimten waarin de balling en de vreemdeling zich de gelijke kunnen voelen van de andere aanwezigen, waar eigenlijk niet te zien en het er ook niet toe doet of men nu autochtone bewoner of toevallige passant is.

Hannah Arendt, *The Human Condition*, Chicago/Londen, 1958, pag.57-58.

Marshall Berman, *All that is solid melts into air*,

New York/Londen 1983

Richard Sennet, *The Conscience of the Eye. The design and social life of cities*, New York 1991.

en actiecomité's, die vrezen voor de teloorgang van culturele en natuurlijke waarden als gevolg van een algehele 'asfaltering' van Nederland.

In dit debat lopen voortdurend twee zaken door elkaar.

Ten eerste gaat het debat over de *noodzaak* van de aanleg van nieuwe infrastructuren. Hierbij gaat het vooral om verschillende analyses, interpretaties en visies van internationale economische ontwikkelingen en de wijze waarop Nederland in zou moeten spelen op die ontwikkelingen.

Ten tweede gaat het over de vraag in hoeverre infrastructurele elementen zoals autowegen, spoorlijnen, havens en dijken, per definitie een bedreiging vormen voor bestaande stedelijke of landschappelijke omgevingen, en of ze wellicht zodanig ontworpen kunnen worden dat zij aan het bestaande milieu aangepast kunnen worden en er zelfs een verrijking voor kunnen betekenen.

Hoewel het in het huidige debat veelal vooral over de eerste kwestie gaat, wordt dit debat vaak overheerst door impliciete vooronderstellingen ten aanzien van de tweede kwestie.

Door het ontbreken van een stedenbouwkundige ontwerppraktijk op het terrein van een integratie van grootschalige infrastructuren, blijven de maatschappelijke vooronderstellingen gehandhaafd. Die vooronderstellingen leven met name in de stedenbouwkundige vakpraktijk voort. Waar komen die vooronderstellingen vandaan, en in hoeverre zijn ze relevant voor de huidige tijd?

Het ontstaan van een spanningsveld tussen lokale en internationale netwerken

In voorgaande eeuwen en zelfs tot ver in de twintigste eeuw werden grootschalige infrastructuren ontworpen als onderdeel van het stedelijk weefsel, en hadden deze infrastructuren meerdere gebruiksmogelijkheden en meerdere betekenissen. In de Hollandse watersteden is wat dat betreft al een eeuwenoude traditie opgebouwd. In deze steden hadden de kaden in eerste instantie een functie ten behoeve van het aanleggen, laden en lossen van de schepen die de wereldzeeën bevoeren, en waren als zodanig onderdeel van een wereldwijd infrastructureel netwerk. Maar tegelijk werden aan deze kaden woonhuizen en andere stedelijke voorzieningen gebouwd, ze werden gebruikt als stedelijke verkeersroutes en als wandelpromenades, ze maakten onlosmakelijk onderdeel uit van het stedelijk stratennetwerk. De aansluiting van stratennetwerk op waterwegen-netwerk ging in de Hollandse watersteden niet probleemloos en was alleen mogelijk met een uitgekiend systeem van waterhuishouding en beveiligingssystemen tegen hoge waterstanden.

De morfologie en de typologie van stedelijke ruimten van de Hollandse waterstad worden daarmee voor een belangrijk deel bepaald door het complexe civieltechnische bouwwerk van kaden, dijken, sluizen en bruggen. Essentieel voor deze aansluiting was ook de ruimtelijke inrichting van de havenkade. De inrichting was in de meeste Hollandse steden vaak even simpel als doeltreffend: een rij bomen markeerde het onderscheid tussen het deel van de kade dat als laad- en loszone voor de scheepvaart gebruikt kon worden, en het deel dat als openbare straat was bestemd.

De havenkade functioneerde als een *intermediair* systeem, dat twee verschillende netwerken die op twee extreem verschillende schaalniveau's functioneerden, namelijk internationale en lokale netwerken, met elkaar vervlocht.

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

De relatie tussen grootschalige, internationale verkeersinfrastructuur en het stedelijk netwerk, nam vanaf het ontstaan van de nieuwe transporteconomie fundamenteel andere vormen aan. De relatie tussen de stad en de haven was niet meer te definiëren op de schaal van de afzonderlijke kade.

Het ontstaan van een *spanningsveld* tussen verschillende ruimtelijke systemen, als een algemeen kenmerk van de moderne stad, hield verband met de nieuwe status van de openbare ruimte. Het strikte onderscheid tussen openbaar en privé werd in de negentiende eeuw de belangrijkste formele en juridische grondslag van de nieuwe liberale en republikeinse staatsvormen die in die periode ontstonden.

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

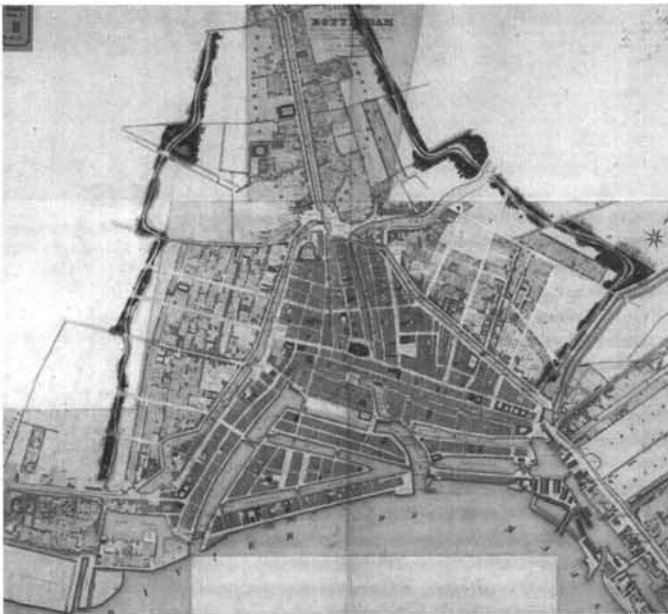
De aanleg van grootschalige havengebieden in de negentiende eeuw vertegenwoordigde op extreme wijze de verandering van de stad van een gesloten naar een modern open systeem.

Veelal betrof het gebieden die voor de negentiende eeuw het territorium van vestingwerken vormden, die de stad moesten *afschermen* van de dreiging van de buitenwereld. In de negentiende eeuw werden ze getransformeerd tot het territorium van moderne transportaccommodaties, die de stad juist moesten openen voor de buitenwereld.



7.2 De Boompjes te Rotterdam, eind 19e eeuw: zowel deel van het internationale transportnetwerk als deel van de stedelijke openbare ruimte. Gemeentearchief Rotterdam.

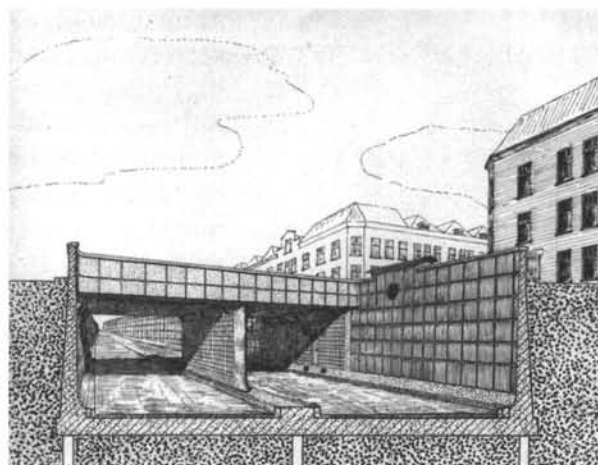
Aanvankelijk, eind negentiende en begin twintigste eeuw, werd deze vervlechting uitdrukkelijk vormgegeven in de nieuwe stedenbouwkundige plannen van die periode. De ontwikkeling van de havenstad Rotterdam in die periode is een mooi voorbeeld. Een belangrijk uitgangspunt bij de stedenbouwkundige planvorming in die periode was dat de nieuwe openbare ruimte meerdere soorten gebruik mogelijk moest maken. De ontwerpen waren gebaseerd op een vermoeden dat de haven en de gehele transporteconomie sterk zouden groeien en een groot beslag zouden leggen op het gebruik van de openbare ruimte, maar hoe sterk ze precies zouden groeien en hoeveel beslag gelegd zou worden op de openbare ruimte, was volstrekt onzeker.



7.3. Het singelproject van Rose, Rotterdam 1854.
Gemeentearchief Rotterdam (links).
De Westersingel, circa 1900. Gemeentearchief Rotterdam
(boven).

De stratenstelsels van de stadsarchitecten Rose en De Jongh waren zo ontworpen dat ze in de eerste plaats ruimte boden aan de nieuwe utilitaire functies van de havenstad, maar tegelijk ook voor andere doeleinden konden worden gebruikt. De nieuwe door Rose geprojecteerde singels dienden in eerste instantie voor de waterhuishouding van de stad, maar tegelijk dienden zij als nieuwe vestigingsplaats voor de welgestelde burgerij en als wandelpromenade voor de stadsbevolking.

De singels en lanen die De Jongh later ontwierp waren bedoeld voor het weg- en railtransport van en naar de haven, maar ook deze singels en lanen werden zodanig ontworpen dat ze tegelijk als kernen van een geheel nieuw stadsdeel konden functioneren, waar de voorname burgerij zich kon vestigen.



7.4 De Maastunneltraverse in Rotterdam. Het ontworpen tracé dwars door de stad, en het ontwerp van de kruising met de Nieuwe Binnenweg.

Ook bij het ontwerp van de eerste interlocale autowegverbinding dwars door de stad Rotterdam werden dezelfde principes gehanteerd. De Maastunneltraverse werd in de jaren dertig ontworpen onder leiding van stadsarchitect W.G. Witteveen als onderdeel van het rijkswegennet zonder het stedelijk netwerk te verstoren. Hier werd een systeem toegepast van primaire en secundaire wegen, die deels op hetzelfde niveau en deels op verschillende niveau's zijn aangelegd. Het gehele tracé is als één samenhangend ontwerp uitgevoerd, waarbij maatvoering, materiaalgebruik en beplanting het tracé een stedelijk karakter verlenen.

Bij deze voorbeelden zijn een aantal principes van belang voor het ontwerp:

1. De betreffende infrastructurele elementen (de havenkade, het ontwateringssysteem, de autoweg), werden steeds beschouwd als deel van het gehele stedelijk systeem van openbare ruimten. Het waren *openbare werken*, weliswaar van een nieuwe orde en schaal dan tot dusver gebruikelijk was, maar de opgave was juist

het nieuwe en grootschalige te combineren met en aan te laten sluiten op het traditionele en bestaande netwerk van openbare ruimten. Dit principe is goed af te lezen uit de ontwerptekeningen en plankaarten zelf, waar we zien dat de betreffende nieuwe openbare werken veelal een nieuwe structurerende rol vervullen in het grotere geheel van openbare ruimten. Ze werden zodanig ontworpen dat een nieuwe logica, een nieuwe leesbaarheid in het stedelijk netwerk ontstond.

2. Er is steeds sprake van een *schaaldifferentiatie* bij deze nieuwe openbare werken, waardoor ze een rol vervullen als deel van zowel grootschalige netwerken als van het stedelijk lokale netwerk. Veelal is deze schaaldifferentiatie afleesbaar in het profiel, soms met subtiele en relatief eenvoudige middelen, zoals de bomerij aan de havenkade die een onderscheid aanbrengt tussen havenzone en stadszone, soms met ingrijpender middelen, zoals een verdiepte rijweg in de Maastunneltraverse.
3. Om te zorgen dat, ondanks de schaaldifferentiatie, de nieuwe openbare werken als samenhangende stedelijke ruimten konden worden vormgegeven, was er sprake van één stedenbouwkundig *auteurschap*. De aansluiting van het project op verschillende netwerken, de profilering, materialisering, beplanting, technische constructie, werden alle in één samenhangend ontwerp geïntegreerd. De bomerij aan de havenkade zorgde enerzijds voor ruimtelijke geleiding en differentiatie in gebruik, anderzijds zorgde zij juist voor een samenhangend beeld van de havenkade. De ontwerper kon deze bomerij echter alleen ontwerpen in samenhang met het ontwerp voor de constructie van de havenkade zelf, dat een complex systeem van trekstangen en rijsmatten betrof. De inpassing van de kaden, watersystemen of verdiepte auto-wegen in stedelijke profielen was mogelijk dankzij een nauwe samenhang tussen civiele techniek en stedenbouwkundig ontwerp. Stedenbouwkundig en civieltechnisch ontwerp waren onverbreekbaar met elkaar verbonden.
4. De primaire functie van de openbare werken overheerste niet in het ontwerp. We zouden dit een *defunctionalisering* van het stedenbouwkundig ontwerp kunnen noemen. De vormgeving van de nieuwe openbare werken was niet een directe afgeleide van de primaire functies die de aanleiding vormden voor de aanleg ervan: de singels waren niet puur als waterverversingssystemen of als snelverkeerroutes vormgegeven, de kaden waren niet puur als laad- en loszones vormgegeven. Secundaire motieven speelden een hoofdrol in de vormgeving, waardoor een combinatie van functies van het openbaar gebied mogelijk werd gemaakt, maar bovendien konden ze een rijkere betekenis ontwikkelen in het alledaagse openbare leven van de stad.

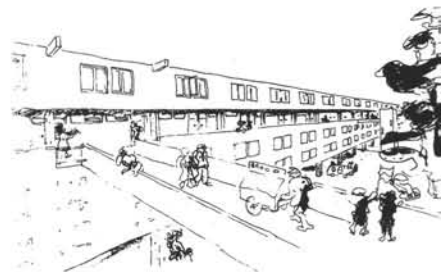
Verschillende openbare ruimten: gesocialiseerde en getechnocratische openbare ruimte

Terwijl in de negentiende en begin twintigste eeuw de stedenbouwkundige planvorming nog sterk beheerst werd door een strikt onderscheid tussen openbaar en privaat domein, en door het streven de openbare ruimte op meerdere schaalniveau's tegelijk af te stemmen, is in de loop van de twintigste eeuw het onderscheid tussen openbaar en privé op de achtergrond geraakt en is een scheiding ontstaan tussen openbare ruimten op verschillende schaalniveau's. Voor een deel lagen hier praktische en economische oorzaken aan ten grondslag. Maar deze oorzaken vormen nog geen afdoende verklaring voor de radicale scheiding die in de twintigste eeuw heeft plaatsgevonden tussen verschillende soorten openbare ruimte. Ook ideologische overwegingen hebben een belangrijke rol gespeeld in dit proces.

Deze ontwikkeling heeft te maken met de opkomst van de functionalistische stedenbouw en het sterk hiermee verbonden gedachtengoed van de socialistische beweging. In de socialistische beweging, die als inzet had een eind te maken aan de ongelijke verdeling van rijkdom en macht, en vormen van 'collectieve rijkdom' te organiseren, was dit streven vertaald in een politiek die de *socialisatie* (of *collectivisatie*) van zowel het private als het openbare domein nastreefde. Kenmerkend voor de moderne maatschappij is dat er naast het publieke en private nog een derde domein belangrijk is geworden, namelijk het sociale of collectieve domein. Het sociale domein vormt het overgangsgebied tussen de strikte openbaarheid van het publieke domein en de strikte beslotenheid van het private domein, en is gebaseerd op het principe 'soort zoekt soort'.⁴ Het sociale domein kan verschillende vormen aannemen: dat van de familie, de buurt, de culturele vereniging, de particuliere school, enzovoorts. Fundamenteel is dat het sociale domein een verantwoordelijkheid is van sociale groepen, die op eigen initiatief en op basis van vrijwilligheid dat sociale domein vormgeven, terwijl de staat (de nationale of locale overheid) verantwoordelijk is voor het strikt openbare domein.

In de loop van de twintigste eeuw is, met de opbouw van de westerse verzorgingsstaten, de staat zich in toenemende mate met het sociale domein gaan bemoeien.

Het publieke domein werd niet meer beschouwd als een domein dat ter beschikking stond aan vrije burgers, maar het werd in toenemende mate beschouwd als een middel om een gewenst sociaal-cultureel denk- en gedragspatroon onder de bevolking te stimuleren. En niet alleen het publieke domein, ook het private domein is in vergaande mate voorwerp van bemoeienis geworden van de staat en tot onderdeel van het sociale domein gemaakt.



7.5 De buitenruimte als sociaal domein: schets van J. Bakema voor Buikslotermeer, 1962.

4. Arendt, t.a.p., pag. 38 e.v.: *The Rise of the Social*.

Zie ook Pieter Tijmens, De domeinen van Hannah Arendt, in *Krisis*, Tijdschrift voor Filosofie, nr. 56, Amsterdam september 1994.

Met een cultuurpolitiek offensief gingen overheden zich op grote schaal bemoeien met zaken die tot dusver bij uitstek tot het domein van de sociale en private sfeer behoorden.⁵

Deze veelomvattende cultuurpolitiek was gericht op de vestiging van een nieuw stelsel van normen en waarden ten aanzien van de organisatie van de samenleving. In Nederland had dit proces onder andere in sterke mate betrekking op het terrein van de volkshuisvesting en de stedebouw. Ten behoeve van de stedebouwkundige vormgeving van de nieuwe woonwijken ontstond in de naoorlogse decennia een vergaande verstrengeling van de stedebouwkunde met het gehele stelsel van normering, regelgeving en subsidiëring van de volkshuisvesting. Kortom een grote bemoeienis van de staat met het privé domein van de woning, en een grote nadruk op de openbare ruimte rond de woning als een verlengstuk van het sociale domein van de woonsfeer (veelal niet 'openbare ruimte' maar 'woonomgeving' genoemd).⁶

5. Een inmiddels klassieke studie over het naoorlogse cultuurpolitieke offensief is de dissertatie van Joost Smiers, *Cultuur in Nederland 1945-1955*, Nijmegen 1977.

6. Aan de inzet van stedebouwkundige concepten in het kader van 'gemeenschapsvorming', als onderdelen van een sociaal-democratische socialiseringspolitiek, is al een groot aantal studies en publicaties gewijd. Zie o.a.: Han Meyer, Richard Kouprie, Janroelf Sikkens, *De Beheerste Stad - ontstaan en intenties van een sociaal-democratische stadspolitiek: een kritiek*, Rotterdam 1980; Han Meyer, Arnold Reijndorp, Jan de Heer, *Over sociaal-democratie en volkshuisvesting*, in Sonja Spiekerman van Weezenburg, Stef van der Gaag (red), *Raderwerk, 10 jaar Projectraad Bouwkunde*, Delft 1981; Len de Klerk en Herman Moscoviter (red), *En dat al voor de arbeidende klasse, 75 jaar Volkshuisvesting Rotterdam*, Rotterdam 1992; Arnold Reijndorp en Hanneke van der Ven (red), *Een Reuze Vooruitgang, Utopie en praktijk in de Zuidelijke Tuinsteden van Rotterdam*, Rotterdam 1994.



7.6 De Hudson Riverside Parkway, New York, circa 1940.

Aanvankelijk strekten de sociaal-culturele ambities van de functionaristische architecten en stedenbouwers zich uit over alle schaalniveau's: van de individuele woning tot en met het gehele landschap, 'van stoel tot stad'.⁷

Ook werd een nieuwe typologie van grootschalige openbare werken ontwikkeld die moest bijdragen aan een cultuur van 'gemeenschapsvorming', waarbij vooral de Amerikaanse parkways een internationale voorbeeldrol vervulden. Deze parkways waren in de jaren twintig en dertig ontworpen met de intentie een nieuw collectief identiteitsbesef bij de gebruikers teweeg te brengen en aanvankelijk exclusief bedoeld voor 'pleasuredrives' met personenauto's. Vrachtverkeer was niet toegestaan op deze parkways.⁸

In de naoorlogse decennia is op grote schaal gepoogd het beeld van de stad te transformeren tot datgene wat de 'Moderne Beweging' voor ogen stond. Enerzijds werd de aandacht gericht op de nieuwe woonwijken die gemodelleerd moesten worden volgens de collectivistische idealen. Anderzijds werden grote infrastructurele projecten ontwikkeld, die niet alleen dienden voor ontsluiting van de nieuwe steden en wijken, maar vooral ook voor de transformatie van de bestaande steden. Ook in dit opzicht stonden de ontwikkelingen in de Amerikaanse steden model, waar vanaf de jaren veertig hele stadswijken werden gesloopt voor verkeersdoorbraken, teneinde het 'Central Business District' beter te ontsluiten en tegelijk verfoeide krottenwijken op te ruimen (J. Jacobs). In Nederland werd deze aanpak door de rijksoverheid gestimuleerd met de beruchte '80%-regeling', die inhield dat een gemeente bij grootschalige verkeersdoorbraken 80% van de verwervings- en sloopkosten van het rijk vergoed kreeg.

Zo nauwkeurig en minutieus als de stedenbouwkundige vakwereld zich in Nederland met de vormgeving van de nieuwe woonwijken bezighield, zo globaal en afstandelijk werden de nieuwe verkeersdoorbraken gepland. Ten aanzien van dit laatste beperkten de stedenbouwkundigen zich tot de grote lijnen; de uitwerking was voor rekening van de Diensten der Publieke Werken. De consequenties voor de samenhang van de stadsplattegrond (of liever het verdwijnen van die samenhang) werden nauwelijks interessant gevonden, omdat die stadsplattegrond op den duur geacht werd geheel plaats te maken voor een stad naar geheel moderne snit.

Bekende uitgevoerde projecten in dit kader zijn de Utrechtsebaan en Prins Bernhardviaduct in Den Haag, de Wibautstraat en Jodenbreestraat in Amsterdam, het Weena en de West-Blaak in Rotterdam en de gedempte Catharijnesingel in Utrecht. Dit waren nog maar de eerste aanzetten; veel grotere doorbraken stonden in de steden al op papier.

7. *Van Stoel tot Stad* is de titel van een publicatie van Jaap Bakema uit 1964, en eveneens van een Teleac-serie die hij in de jaren zestig presenteerde. Bakema was een van de meest bevlogen en charismatische pleitbezorgers van een algehele, allesomvattende integratie van architectuur en stedenbouw, en de belangrijkste initiatiefnemer van de oprichting van de vakgroep 'woning en woonomgeving' aan de Afdeling Bouwkunde, TH Delft in de jaren zeventig.

8. Zie *De Stad en de Haven*, Hoofdstuk IV, par. 3: *Modernisme aan de waterkant: de stad opgelost in het landschap*.

- 7.7 De grote verkeersdoorbraken van de jaren '60 en '70: de aanleg van het Prins Bernard Viaduct in Den Haag, 1975.



De scheiding tussen het domein van de woonwijk en dat van de grootschalige infrastructuur werd versterkt door een verzelfstandiging en institutionalisering van overheidsbureaucratieën die zich specialiseerden in het ontwerp en de uitvoering van grootschalige infrastructuren (Rijkswaterstaat, gemeentelijke verkeersdiensten), maar anderzijds ook door het verdwijnen van de inzet bij de stedenbouwkundige discipline zelf om zich actief te bemoeien met het ontwerp van die infrastructuur.

9. Ook in dit opzicht werden ontwikkelingen in Nederland (en in Europa i.h.a.) sterk geïnspireerd door ontwikkelingen in Noord-Amerika. Daar waren begin jaren zestig twee spraakmakende pleidooien voor een andere stedenbouwkundige benadering gepubliceerd, die hun directe aanleiding vonden in de grote verkeersdoorbraken van New York en Boston:

Jane Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities*,
New York 1961;

Kevin Lynch, *The Image of the City*, Cambridge (Mass) 1960.

De verbanning van de grootschalige infrastructuur uit het takenpakket van de stedenbouwkundige werd voltooid in de jaren zeventig. De grootschalige verkeersdoorbraken hadden tot massale protesten van actiegroepen, bewonerscomité's, en dergelijke geleid. Politici, stedenbouwkundigen en architecten raakten ervan overtuigd dat het wensbeeld van de ideale sociale gemeenschap niet alleen in de nieuwe voorstadswijken moest worden gerealiseerd, maar ook in de bestaande oude steden.⁹

Het *Bouwen voor de buurt* van de stadsvernieuwing van de jaren zeventig was niet zozeer een radicale omwenteling van de modernistische stedenbouw alswel een correctie ervan. De oude wijken in de steden werden als één aaneenschakeling van 'sociale domeinen' beschouwd en behandeld, waar de woningbouw en de 'woon omgeving' aangepast werden aan de geldende normen en voorschriften van de volkshuisvesting, en waar elke vorm van grootschalige infrastructuur volstrekt uit den boze was. Stedenbouwkundige plannen uit die periode hielden zich verre van enige bemoeienis met verkeerstracé's, of werden juist opgesteld om geplande verkeersdoor-

braken alsnog ongedaan te maken. Tal van bizarre situaties zijn hiervan het resultaat.

Kenmerkend voor veel stedenbouwkundige plannen uit deze periode is dat het territorium van die plannen (bijvoorbeeld bestemmingsplannen, exploitatieplannen) precies ophield bij de grotere verkeerswegen. Daarvoor golden andere financiële en technische regimes, daarvoor waren andere diensten en andere wethouders verantwoordelijk.

Terwijl de verkeersdoorbraken van de jaren vijftig en zestig een vernietigende uitwerking hadden op het kleinschalige weefsel van het stedelijk stratennetwerk, had de aanpak van de jaren zeventig omgekeerd een desastreuze uitwerking op de samenhang van de stad als geheel.

Aldus was een bijna volledige scheiding ontstaan tussen een 'gesocialiseerd openbaar domein', dat tot het werkgebied van de stedenbouw werd gerekend, en een 'getechnocratiseerd openbaar domein' van de verkeersinfrastructuur, waar de stedenbouwkundige zich verre van hield.

Herdefiniëring van het publieke domein

In de jaren tachtig is de staatszorg voor de volkshuisvesting en stedenbouw in het kader van een socialisatieproces een achterhaald doel geworden. De uitgebreide bemoeienis van de overheid met het sociale domein is in de loop van de jaren tachtig steeds meer beschouwd als een ongewenste vorm van bureaucratische bemoeienis en betutteling van het alledaagse leven en is daarmee voorwerp van brede kritiek geworden. Door de decennialange behandeling van het openbaar domein als een sociaal domein is 'openbaar' in veel opzichten een besmet woord geworden, een term die geassocieerd wordt met overmatige regelzucht, traag werkende bureaucratieën, kortom een belemmering voor persoonlijke ontplooiing, maatschappelijke dynamiek en economische vrijheid.

Met het afscheid van de staatszorg voor het 'gesocialiseerde' openbaar domein is er echter niet vanzelf een besef van de noodzaak van een ander soort, 'gezuiverd', openbaar domein hersteld. Het afscheid van de socialisatie heeft geresulteerd in een situatie waarin 'het publieke' onderwerp van spraakverwarring en meningsverschillen is geworden. Deze ontwikkeling vindt niet alleen op het terrein van de stedenbouw en ruimtelijke ordening plaats, maar betreft alle facetten van het maatschappelijk leven die tot dusver als openbare zaak werden beschouwd.¹⁰

De vraag is wat dit voor het publieke domein betekent, en voor de stedenbouwkundige concepten voor de vormgeving van het publieke domein. Sinds de jaren tachtig is er sprake van een heropleving van de belangstelling voor de vormgeving van het openbaar gebied als



Het Oude Westen, 1974.



Het Oude Westen, 1994.

7.8 Het Oude Westen voor en na de stadsvernieuwing: de randen zijn vrijwel onaangeroerd gelaten.

10. De veranderende opvattingen over de verhouding tussen het publieke en het private domein betreffen ook het onderwijs en de kunstensector (verstengeling met het bedrijfsleven door sponsoring, een toenemende druk om 'marktgericht' te denken en handelen), de gezondheidszorg (afbouw en privatisering van diverse sociale verzekeringen), politiek en justitie, het mediabeleid, enz.

Op het moment van afronding van dit boek, februari 1996, worden de voorpagina's van de kranten beheerst door drie onderwerpen op dit gebied: de resultaten van de parlementaire enquête naar de opsporingsmethoden van politie en justitie (het rapport van de Commissie van Traa), de afschaffing van de Ziektewet, en het besluit van de Koninklijke Nederlandse Voetbal Bond om voetbalwedstrijden niet meer via de publieke omroep maar via een particuliere televisiezender uit te zenden. Het meest navrante voorbeeld is wellicht het debat over de opsporingsmethoden van de politie. De parlementaire enquête over dit onderwerp is het resultaat van steeds groter wordende meningsverschillen over wat nu prevaleert in de huidige Nederlandse rechtstaat: de politie als representant van de rechtstaat, die vooral de openbaarheid en veiligheid van het publieke domein garandeert, of de politie als een bedrijf, dat dient te zorgen voor een zo hoog mogelijk product, uit te drukken in aantallen arrestaties. De laatste optie houdt onvermijdelijk een verval van de grondslagen van de democratische rechtstaat in. In een commentaar in *De Groene Amsterdammer* (29.4.95) wijst Martin van Amerongen erop dat in drie kabinetsperiodes het overheidsbeleid is veranderd van het eerste standpunt naar het tweede.

stedebouwkundige opgave. Belangrijk is te bekijken of deze nieuwe belangstelling geleid heeft tot nieuwe concepten op het gebied van de relatie tussen grootschalige infrastructuur en lokale netwerken van openbaar gebied. In de verschillende benaderingen op dit gebied in de jaren tachtig en negentig kunnen we de volgende categorieën onderscheiden:

a. een sterkere scheiding tussen stad en infrastructuur ten behoeve van een harmonieuze samenhang tussen openbaar gebied en architectuur

Het stedebouwkundig paradigma van deze categorie is dat van het stedelijk ensemble als 'Gesamtkunstwerk', waarin sprake is van een nauwe samenhang tussen de architectuur van de bebouwing, de vormgeving van de openbare ruimte en het gebruik. Inherent aan deze benadering is een sterke scheiding van verschillende soorten openbare ruimten met verschillende functies en betekenissen: enerzijds de 'echte' openbare ruimte, waarin de stedeling zich kan verpozen, anderzijds de infrastructuur die als een autonoom technisch systeem zoveel mogelijk gescheiden is van die openbare ruimte. Prototypische voorbeelden zijn de stedelijke enclaves die ontwikkeld zijn in de Londense Docklands, maar ook bekende Nederlandse uitbreidingswijken als Kattenbroek.



7.9 Canary Wharf, een enclave in de London Docklands. Foto Chorley & Handford, en de openbare ruimte binnen Canary Wharf,

In de ontwikkeling van de nieuwe, huidige generatie 'stabiele eindbeeldplannen' hebben veelal 'publiek-private samenwerking'-constructies de hoofdrol als planontwikkelaar weer overgenomen van de stedelijke overheid. Deze ontwikkeling vindt plaats binnen de context van twee processen die tegelijk plaatsvinden. Ten eerste de 'regionalisering' van de stad, dat wil zeggen schaalvergroting van de

verstedelijking op het niveau van de regio. Ten tweede het ontbreken van een heldere politieke en maatschappelijke consensus op het schaalniveau van de regio.

In deze context nemen 'PPS'-organisaties hun toevlucht tot overzichtelijk afgebakende deelgebieden, waarvan verwacht wordt dat ze in de verdere ontwikkeling van de stadsregio een strategische positie als knooppunten van nieuwe netwerken zullen gaan innemen.

Binnen de grenzen van deze deelgebieden is wel een nieuw soort consensus mogelijk tussen de verschillende deelnemende partners: binnen de grenzen van het deelgebied zijn de wispelturigheid van de markt en de onzekerheid van de politieke verhoudingen als het ware buiten spel gezet. In dit arrangement wordt de openbare ruimte vooral beschouwd als een onderdeel en waardetoevoegende factor van het ensemble.

De grote aandacht voor integrale vormgeving van deze 'urban projects' gaat gepaard met een gebrek aan aandacht voor de vormgeving van de verbindingen tussen de knooppunten. Terwijl deze urban projects zelf uitgebreid onderworpen worden aan criteria als 'culturele identiteit' en 'ruimtelijke kwaliteit', ontbreken dergelijke criteria bij de infrastructuur van nieuwe verbindingen vrijwel volledig. De nieuwe infrastructuur van snelwegen en railverbindingen wordt louter getoetst op de technische merites als verbinding tussen de afzonderlijke knooppunten, en niet op het vermogen om een verbinding aan te gaan met de tussenliggende delen van het stadslandschap. Het stadslandschap wordt daardoor des te meer gefragmenteerd, waarbij een groot deel van dit stadslandschap buitengesloten wordt van de nieuwe netwerken. In feite is hier sprake van een voortzetting en versterking van de ontstane scheiding tussen gesocialiseerd en getechnocratiseerd openbaar domein.

Deze benadering bestendigt het ideologisch en politiek vacuüm dat is ontstaan ten aanzien van de betekenis van het openbaar gebied.¹¹

b. de relatie tussen stad en infrastructuur als design-opgave

De geluids- en stankoverlast van met name snelwegen voor aangrenzende stadswijken heeft geleid tot een enorme toename van geluidsschermen langs deze wegen. Na kritiek op het visueel onaantrekkelijke karakter van de eerste generatie geluidsschermen, is in de jaren negentig een nieuwe generatie geluidsschermen ontwikkeld die de snelweg als een esthetisch aanvaardbaar element moeten presenteren. Het blijft echter veelal 'design', in de zin van mode- en trendgevoelige toevoegingen die het ruimtelijk beeld wel beïnvloeden maar niets toe- of afdoen aan de relatie van de snelweg met de stadsplattegrond. Vaak wordt die relatie zelfs nog slechter door de geluidsscherm-toevoegingen. Waar op diverse plekken langs ringwegen rond grote steden nieuwe economische activiteiten ontstaan als

11. In diverse recente publicaties wordt de ontwikkeling van dit nieuwe streven naar harmonieuze Gesamtkunstwerken beschreven als iets dat onvermijdelijk hoort bij de huidige, 'postmoderne' tijd. Men baseert zich op de opvatting dat de openbare sfeer een overbodig en achterhaald begrip is geworden. Gesteld wordt dat communicatie en informatie-uitwisseling steeds meer via elektronische netwerken plaatsvinden in plaats van via de 'gewone' openbare ruimte, en dat er sprake is van een artificiële stedelijkheid op geconcentreerde, semi-private en nauwkeurig geprogrammeerde locaties. Er blijft slechts een beperkt aantal netwerken en een beperkt aantal plekken over die er werkelijk toe doen in de stad van de cyberspace en de funshopping: netwerken en locaties waarin het stedelijk leven zich steeds gecondenseerder en in een steeds hogere versnelling afspeelt. Het merkwaardige van deze stelling over de verdwijning van de openbare ruimte, is dat er een opvallende consensus over bestaat tussen de onversneden pleitbezorgers van deze stelling, en veel kritische theoretici. De optimistische boodschappen van de verkondigers van het vrije marktdenken gaan gepaard met pessimistische analyses van stadstheoretici. Vooral in de Verenigde Staten wordt de kritiek op, recente stedelijke projecten gedomineerd door een combinatie van verontwaardiging en fatalisme. Voorbeelden zijn de essay



7.10 Euralille, Lille, Ontwerp OMA.

bundel *Variations on a Theme-park* onder redactie van Michael Sorkin (New York, 1992) en het boek van Christine Boyer, *The City of Collective Memory* (Cambridge/Mass., 1994). In beide boeken wordt de sterke fixatie in de stedenbouwkundige planvorming op autonome, enclave-achtige en geprivatiseerde projecten gehekelde. Het gebruik van een historiserende architectuur, de inzet van publieke (financiële) middelen die vooral ten goede komen aan private belangen, wordt als een verloederding van het publieke domein maar tegelijk als onomkeerbaar beschreven: "The end of public space" is de veelzeggende ondertitel van Sorkin's boek. Volgens Boyer wordt de maatschappij steeds vluchtiger, zal het leven in de toekomst nog meer beheerst worden door vluchtige trends die via de digitale netwerken over de hele wereld heen schieten en waarbij 'cultuur' alleen nog verbonden is met het warenfetisjisme van de vrije markt.

gevolg van de zichtbaarheid van bedrijven vanaf de snelweg, worden deze ontwikkelingen gedwarsboomd door de plaatsing van geluidsschermen.

c. de relatie tussen stad en infrastructuur als architectonische opgave

Er is ook een stroming die een nieuwe relatie tussen stad en infrastructuur juist propageert en cultiveert, en die deze nieuwe relatie tot uitdrukking wil brengen in een architectonisch ontwerp voor een project waarin infrastructuur, bebouwing en stedelijke openbare ruimte één onlosmakelijk geheel vormen. Het grote schoolvoorbeeld van deze stroming is het project Euralille met Rem Koolhaas als ontwerper en supervisor. Aan het project Euralille ligt een obsessieve wens ten grondslag om een nieuwe maatschappelijke complexiteit tot uitdrukking te brengen in één project. De complexiteit van het project is een ontworpen, geconstrueerde complexiteit, waarvan het meer geheel de vraag is of het - zeker op de langere termijn - ruimte kan bieden voor maatschappelijke complexiteit. Infrastructuur, openbaar gebied en bebouwing zijn zo nauw als één project met elkaar verweven dat het op grote problemen zal stuiten als in één van deze componenten op termijn veranderingen moet worden aangebracht.

In feite is deze categorie een variant op de eerste categorie van het Gesamtkunstwerk - weliswaar staat niet zozeer het streven naar harmonie centraal alswel een streven naar het vormgeven van contrasten, dat neemt niet weg dat beide categorieën gebaseerd zijn op het idee van een eenheid van architectuur en stedenbouw en van de noodzaak van een totale registrering van het eindbeeld.

d. de relatie tussen stad en infrastructuur als stedenbouwkundige opgave

Inmiddels zijn er ook experimenten ontwikkeld om het ontwerpen van nieuwe relaties tussen stad en infrastructuur als een stedenbouwkundige opgave op te vatten en uit te werken. Een belangrijk voorbeeld, waarbij voor het eerst aan de orde werd gesteld dat een stedelijke ringweg kan worden ontworpen in combinatie met specifieke plekken die een bijzondere betekenis hebben voor de stad, is het havenfront van Barcelona. Het belang van dit ontwerp is niet alleen gelegen in de combinatie van verschillende netwerken, maar ook in het ruimtelijk effect van de bewerking van het grondvlak, waardoor een essentieel aspect aan het stadsbeeld werd toegevoegd, dat los staat van het louter functionele aspect.

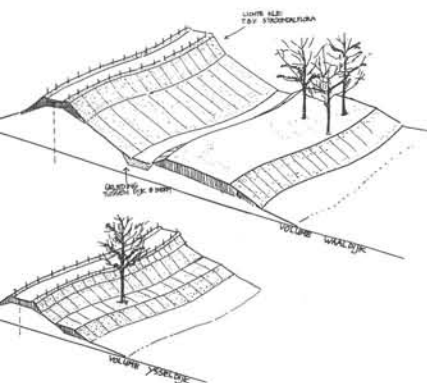


7.11 Het havenfront van Barcelona: de situatie in de 19e eeuw en de huidige situatie.

Langs het oude havenfront van Barcelona werd begin jaren tachtig het tracé van de nieuwe ringweg aangelegd. Hier is gebruik gemaakt van het reeds aanwezige hoogteverschil in de situatie. Dit hoogteverschil was tot het eind van de negentiende eeuw één van de karakteristieke kenmerken van het stadsbeeld van Barcelona. De stad was als het ware op een 'plint' aan de haven gelegen. Door de aanleg van nieuwe kaden in de twintigste eeuw, werd het abrupte hoogteverschil vervangen door flauw aflopende hellingen, waardoor nauwelijks meer zichtbaar was dat de stad zo hoog boven het zee-watervniveau is gelegen. Met het nieuwe ontwerp voor de Moll de la Fusta wordt het hoogteverschil opnieuw benadrukt: de stad ligt weer op een 'plint'. Hierdoor werd tegelijk een heldere differentiatie in het profiel mogelijk, waar door snelweg en stedelijk balkon aan de haven in één ontwerp konden worden geïntegreerd.

7.12 Vlissingen: de waterkering structureert de stad en domineert tegelijk de ruimtelijke vorm van de stad. Foto Sky Pictures.





7.13 Dijkverzwaring langs de grote rivieren: modelleeringsstudies van Y. Feddes.

12. Naar aanleiding van heftige maatschappelijke discussies in de jaren tachtig tussen voor- en tegenstanders van dijkverzwaringen is door de regering een commissie ingesteld onder voorzitterschap van oud-minister Boertien. Naar aanleiding van de aanbevelingen van deze commissie heeft de regering de Technische Adviescommissie Waterkeringen van Rijkswaterstaat in 1993 opgedragen een ontwerpinstrumentarium voor dijkbeheerders (de waterschappen) te ontwerpen. Dit heeft geleid tot de uitgave van vijftal 'handreikingen' voor het ontwerp van nieuwe dijktracés: een m.b.t. Constructief ontwerpen, een m.b.t. ruimtelijk ontwerpen, een m.b.t. de waardering van landschaps-, natuur- en cultuuraspecten, een m.b.t. beleidsanalyse en een m.b.t.

In veel Hollandse steden drukken infrastructurele elementen als dijken, weteringen, kanalen en havens vaak blijvend een stempel op de stedelijke structuur. Het zijn elementen die niet alleen de plattegrond van de stad structureren, maar vaak ook dominerend zijn in het stadsbeeld, vanwege hun ruimtelijk, driedimensionale karakter: als verhogingen van het grondvlak (dijken) of als uitsnedes uit het grondvlak (havens, kanalen).

Zeer pregnant is de betekenis voor het stadsbeeld van grote waterkeringsprojecten zoals de Maasboulevard in Rotterdam en de zeeboulevard in Vlissingen. In beide gevallen is die betekenis voor het stadsbeeld als een positieve stedenbouwkundige kwaliteit beschouwd en nader uitgewerkt in de wijze van materialisering en beplanting. Ook bij havens en kanalen is sprake van een herwaardering van deze elementen voor het stadsbeeld: hoewel ze altijd primair ontworpen worden om utilitaire redenen (overslag, transport), wordt ook de betekenis voor het stadsbeeld de laatste tijd weer meer betrokken bij het ontwerp. Handhaving van oude havens en kanalen, ook als ze hun primaire functies hebben verloren, kan zinvol zijn om redenen van historische continuïteit van karakteristieke en dominante elementen van het stadsbeeld.

Bij de aanleg van nieuwe dijken en havens lijkt een inpassing in het stadslandschap steeds moeilijker te worden vanwege de voortschrijdende schaalvergroting. Toch tonen recente ontwikkelingen met betrekking tot de verzwaring van de rivierdijken dat schaalvergroting niet hoeft te betekenen dat er geen inventieve ontwerp oplossingen meer mogelijk zijn.

In de jaren zeventig en tachtig ontstond een typische patstelling tussen enerzijds Rijkswaterstaat en de diverse Waterschappen, die volgens een aantal technische standaardoplossingen niets-en-niemand-ontziende ontwerpen vervaardigden voor versterking en verbetering van de dijktracés, en anderzijds lokale actiegroepen, Heemschutbonden en natuurorganisaties, die zich teweer stelden tegen de aantasting van landschapsbeeld. Sinds het einde van de tachtiger jaren zijn echter verschillende initiatieven ontwikkeld om te onderzoeken in hoeverre zowel in steden langs de rivieren als in het open rivierenlandschap de technische verbetering van waterkeringen gepaard kan gaan met handhaving of bewerking van cultuurhistorische en landschappelijke waardevolle structuren.

De activiteiten van de 'Technische Commissie voor de Waterkeringen', maar ook van een particulier initiatief als 'Waterwerk' van de Stichting Fort Asperen spelen hierin een belangrijke rol.¹²

Deze recente voorbeelden van relaties tussen stad en infrastructuur als *stedebouwkundige* opgave berusten alle op dezelfde principes als de eerder beschreven voorbeelden uit de negentiende en begin twintigste eeuw:

- a. de infrastructuur wordt als *essentieel deel van het openbaar domein* beschouwd en behandeld;
- b. door *schaaldifferentiatie* kunnen ook grootschalige infrastructuren gecombineerd worden met lokale netwerken in een integraal ontwerp;
- c. het onderwerpen van belangrijke delen van de infrastructuur aan één ontwerper: het zogenaamde *auteurschap*;
- d. de *defunctionalisering* van het stedebouwkundig ontwerp, dat wil zeggen dat de primaire functie niet de primaire leidraad is in het ontwerp.

Via deze principes is het mogelijk weer te komen tot een verstedelijking van de infrastructuur.

De actuele opgave: de versterking van het stedebouwkundig vakmanschap

Welke eisen stelt de opgave van de nieuwe aansluitingen tussen grootschalige infrastructuren en stedelijke netwerken aan het stedebouwkundig vakmanschap?

Ten eerste vereist het voldoende *technisch* vakmanschap: om stedebouwkundige constructies van de openbare ruimte te kunnen ontwerpen die deze nieuwe aansluitingen kunnen vormgeven, en om regels voor de bebouwing te kunnen stellen zodat de bebouwing bijdraagt aan het bedoelde karakter van de aansluiting. Het vereist de kennis en vaardigheid om nieuwe vormen van een meervoudig te gebruiken openbare ruimte te kunnen ontwerpen en aan te passen aan de specifieke eigenaardigheden van het grondgebied. Het ontwerp van nieuwe intermediaire openbare ruimten vereist ook in vergaande mate een integratie van verschillende ontwerpdisciplines: in plaats van het huidige proces van een nieuwe verzelfstandiging van verkeersontwerp, civiele techniek en landschapsarchitectuur is een sterke integratie van deze disciplines in het stedebouwkundig ontwerp noodzakelijk. Voor de huidige situatie betekent dit vooral een herstel van kennis van en inzicht in de civiele techniek, die de laatste decennia vrijwel uit de opleiding van stedebouwkundigen is verdwenen.

Een voorbeeld van de inzet van specifieke civieltechnische oplossingen bij stedebouwkundige ontwerpvoorbeeldstukken is het onderzoek van Frank van der Hoeven van ringwegen in een stedelijke structuur¹³.

visie-ontwikkeling. Gepoogd is om maatschappelijke en culturele aspecten te integreren met technische, constructieve aspecten. Zie: Technische Adviescommissie Waterkeringen, *Handreikingen*, Delft april 1994; 'Waterwerk' is de naam van een tentoonstelling (met bijbehorende catalogus) van de Stichting Fort Asperen in 1995, naar aanleiding van de overstromingen in Limburg, Brabant en Overijssel als gevolg van de hoge waterstanden in de rivieren in de winter van 1994-1995. Gevreesd werd dat door deze overstromingen de voorstanders van cultuur- en natuurverniegende dijkverzwaringen weer aan invloed zouden winnen. Met de studieopdrachten voor dijkverzwaringen aan acht ontwerpers wilde de Stichting Fort Asperen laten zien dat er tal van andere mogelijkheden voor waterkeringen zijn. Zie: Stichting Fort Asperen, *Waterwerk - Visies op steden aan de rivier*, Acquoy/Zwolle 1995.

13. Zie Hoeven, van der, H., 1998, *IndRINGende Voorbeelden*, elders in deze uitgave.

Een belangrijk zwaartepunt van de onderwijsvernieuwing bij de afstudeerrichting Stedebouwkunde aan de TU Delft zal erop gericht moeten zijn de verloren gegane technische kennis en inzichten weer opnieuw een plaats te geven in de opleiding.

Ten tweede vereist de opgave van de nieuwe aansluitingen tussen grootschalige infrastructuren en lokale netwerken een flinke mate van cultureel besef en inzicht, met betrekking tot de specifieke betekenissen en vormen van gebruik van de stedelijke ruimte in een bepaalde lokale context. Het ontwerp van nieuwe infrastructuren moet immers niet alleen in technisch, maar ook in maatschappelijk opzicht passend zijn. Ook dit aspect is in het onderwijs op dit moment mager vertegenwoordigd en zal in de nabije toekomst meer aandacht mogen krijgen.

Willen we werkelijk de toekomstige infrastructuur-opgaven als stedebouwkundige ontwerpogave opvatten, dan zullen juist de stedebouwkundigen met de juiste middelen toegerust moeten worden.



RING Rotterdam A16 ter hoogte van IJsselmonde, de toekomstige lay-out van de autosnelwegen in de Randstad: 2 x 2 + 2 x 3 rijstroken.

IndRINGende Voorbeelden

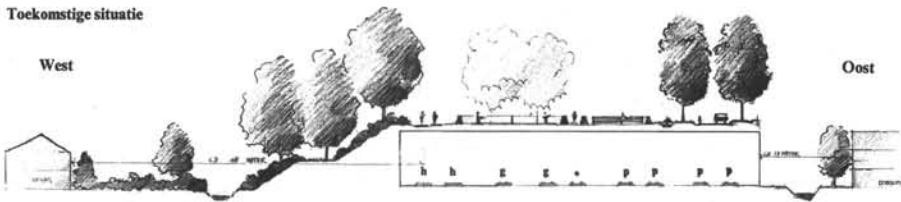
Frank van der Hoeven

1. Hoeven, F. v.d., 1997, IndRINGende voorbeelden, een verkenning naar de toekomst van de stad langs, boven en onder de RINGsnelweg in de Randstad, TU Delft. Deze bijdrage omvat een selectie uit het boek 'IndRINGende voorbeelden' dat aan de hand van een verklarende beschrijving van recente infrastructuurprojecten de condities schetst waaronder een nieuwe generatie rail- en weginpassingen ontstaat in de Randstad en daarbuiten. Dergelijke nieuwe oplossingen worden gekenmerkt door een nauwere vervlechting tussen verkeers- en vervoersvraagstukken en ruimtelijke ordeningsopgaven. In het bijzonder komt daarbij het zogenaamde meervoudig of dubbel grondgebruik om de hoek kijken, een actueel (beleids)thema. Deze bijdrage beperkt zich tot een viertal actuele opgaven in de Randstad, aangevuld met een overzicht van de factoren die dergelijke stedelijke transformatieprocessen bepalen. De studie als geheel geeft daarnaast nog een overzicht van de civieltechnische ontwikkelingen in Nederland, een viertal baan-

IndRINGende voorbeelden biedt aan de hand van een verklarende beschrijving van recente infrastructuurprojecten inzicht in de trends die zich af tekenen ten aanzien van de inpassing van grootstedelijke infrastructuur in de stedelijke omgeving. De relatie tussen (verkeers)technische oplossingen en stedenbouwkundige inpassing staat daarbij voorop. Met nadruk is gekeken naar inpassingsprojecten van snelwegen (en stedelijke hoofdwegen) die mogelijkheden bieden voor meervoudig grondgebruik in de zones langs de infrastructuur.¹

Sinds de jaren zestig maakt de grootschalige infrastructuur van de Randstad een periode van onstuimige groei door. In de beginjaren, de jaren zestig en zeventig, werd die groei voornamelijk bepaald door de aanleg van nieuwe verbindingen, met name autowegen en autosnelwegen, maar incidenteel ook spoor- en metrolijnen. Aan het eind van de jaren tachtig zijn het de capaciteitsuitbreidingen van de reeds aanwezige verbindingen die de boventoon beginnen te voeren. En die trend zet zich door in het begin van de volgende eeuw. Verwacht mag worden dat de hoofdaders van het Randstedelijk snelwegennet uitgroeien tot standaard 10 rijstroken (bijvoorbeeld in de combinatie van $2 \times 3 + 2 \times 2$ rijstroken). Daar waar de wegcapaciteit niet verder uitgebreid kan worden door fysieke of andere belemmeringen, zien we nieuwe parallelle verbindingen ontstaan enige kilometers verderop in dezelfde vervoerscorridor. Een vergelijkbare groei in de breedte doet zich sinds het eind van de jaren tachtig ook voor bij het spoorwegennet. NS Railinfrabeheer is in de Randstad druk doende om de hoofdtransportassen van het personenvervoer uit te bouwen tot vier sporen. Deze uitbreiding is noodzakelijk voor het drie treinenstelsel dat voorzien is in het concept van de Nederlandse Spoorwegen voor het spoorwegbedrijf in de komende eeuw, Rail 21. Op verschillende plaatsen in het 'westen des lands' is een zes- of achtsporigheid zelfs al een (nabije) realiteit. Naast het reguliere regionale en interregionale personenvervoer, maken namelijk ook de netwerken voor hoge snelheids- en goederentreinen een periode van koortsachtige groei door.

Toekomstige situatie



8.2 Spoorweg Rotterdam - Dordrecht ter hoogte van Barendrecht, toekomstige situatie na de aanleg van de HSL- en Betuwelijn. De barrière die veroorzaakt wordt door de acht sporen, tracht men te slechten door middel van een betonnen dek waarop bomen lijken te kunnen groeien!

Nu staat het toenemende ruimtegebruik van de infrastructuur niet op zichzelf. Ze gaat gelijk op met de snelle groei van het stedelijk gebied in de Randstad. Anders dan in de periode voorafgaand aan de jaren zestig wordt de drijvende kracht achter de verstedelijking niet langer gevormd door de bevolkingsgroei. De vraag naar nieuw stedelijk gebied ontstaat tegenwoordig voornamelijk omdat de reeds aanwezige bevolking meer en meer ruimte verbruikt. Meer en meer mensen kiezen ervoor om alleen of slechts met hun tweeën in één huis te wonen. Hierdoor daalt de gemiddelde woningbezetting en neemt de vraag naar huizen sneller toe dan dat de bevolking groeit. Een ontwikkeling van vergelijkbare aard doet zich voor ten aanzien van de werkgelegenheid en het personenautopark.

Al met al is er steeds meer ruimte nodig in de Randstad om de basisbehoeften als wonen, werken en verplaatsen te kunnen bevredigen. En dit is een trend die nog steeds geen tekenen vertoont van afvlakking of stabilisering. We moeten ons voor de komende decennia dus voorbereiden op een aanhoudende vraag naar meer ruimte.

1. De opgave voor de RING in een historisch perspectief: de Ringstraße en de RINGsnelweg

Het is niet voor de eerste keer in de geschiedenis van de Europese stad dat men een beroep kan doen op een omvangrijke en onderbenutte zone, die ingeklemd ligt tussen de oude stad en haar nieuwe buitenwijken. Al enkele malen is in dit verband een vergelijking gemaakt met de opgave voor de Ringstraße in het Wenen van de vorige eeuw. Hoewel er misschien toch meer verschillen zijn dan overeenkomsten met de stedenbouwkundige opgave voor de hedendaagse RING leent een vergelijking zich goed om de gewijzigde condities uit te leggen voor dergelijke projecten.

De bebouwing in de oude stad van Wenen was in de tweede helft van de negentiende eeuw niet langer meer toereikend om haar groeiende arbeidersbevolking te herbergen. De huurprijzen van woningen

brekende projecten elders in Europa en een drietal voorbeelden die aangeven in welke richting de RINGsnelwegen in Europa zich mogelijk ontwikkelen.

IndRINGende voorbeelden is het eerste deel van een promotieonderzoek naar de mogelijke toepassing van ondergrondse ruimte in de RINGzones van Rotterdam en Amsterdam. Tegelijk is de voorbeeldenstudie verricht in opdracht van de Dienst Ruimtelijke Ordening van de gemeente Amsterdam, een instantie die op dit moment serieus kijkt naar de ontwikkelingsmogelijkheden van de A10, de RING Amsterdam.



8.3 Ringstraße en RING Amsterdam, in het midden de Äussere Ringstraße, daarom heen de Singelgracht met de Centuurbaan en daarbuiten de A10, de RING Amsterdam.
De afbeeldingen zijn op dezelfde schaal weergegeven.

namen sterk toe en overbevolking dreigde. Het werd een ieder langzaam duidelijk dat er een uitweg gevonden moest worden uit deze situatie.

Nu lagen er om de oude stad omvangrijke, maar tegelijk ook verouderde, vestingwerken die hun oorspronkelijke nut hadden verloren. Regelmatig gingen er dan ook stemmen op om een bestemming aan de zone te geven die meer overeenkwam met de behoeften van de bevolking. Het leger, de grondbezitter, was om tal van (strategische) redenen niet bereid om haar aanspraak op dit deel van de stad op te geven. De stad Wenen werd daardoor gedwongen om een stap over te slaan in haar groei. En zo ontstond er een omvangrijk niemandsland tussen de oude stad en de voorstede.

Onder de druk van de als maar verslechterende sociale situatie in de binnenstad zag keizer Franz Joseph I zich in 1857 toch gedwongen om de vestinggordel vrij te geven voor ontwikkeling. Maar hij gaf daarbij een opmerkelijke draai aan de opgave voor het gebied.

De monarch had vooral oog voor een uitwerking van de gordel die de Residentie- en Rijkshoofdstad Wenen zou 'reguleren en verfraaien'.

Nu gold in die tijd de Franse hoofdstad met haar brede boulevards nog altijd als een richtinggevend voorbeeld hoe één en ander er uit zou kunnen zien. Toen er een prijsvraag voor de zone werd uitgeschreven, schreef deze dan ook voor dat het gebied ontworpen moest worden aan de hand van een ringvormige boulevard. Deze 'Ringstraße', werd de nieuwe ruggengraat waaraan de protserige gebouwen van hof en overheid gesitueerd moesten worden. Paradoxaal genoeg wordt deze opgave, die zo sterk vasthield aan het toen al eeuwen oude Parijse boulevard-concept, nog altijd beschouwd als één van de eerste manifestaties van de moderne stedenbouw in Europa.

De Ringstraße biedt tegenwoordig in één gemeenschappelijk profiel verkeersruimte aan voetgangers, fietsers, trams en motorvoertuigen. Ondergronds is in de loop van de tijd een metro aangelegd. Maar voor het overige is de Ringstraße over haar volle lengte gelijkvloers ingepast in de stad. Ze kent dus geen viaducten, dijken of traversen en kan daardoor zonder problemen direct aansluiten op de straten en wegen in haar omgeving. De meeste gebouwen langs de Ringstraße kunnen dan ook zonder grote omwegen gebruik maken van de verkeersruimte. De Ringstraße wordt om deze reden regelmatig gebruikt als een klassiek antwoord op de vraag hoe stad en verkeer in één ruimte verenigd kunnen worden zonder dat er grote barrières ontstaan in de directe omgeving.

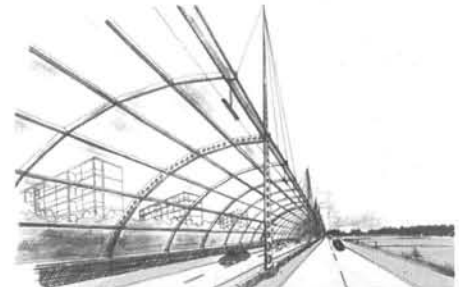
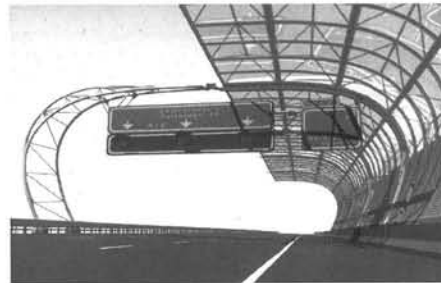
Aanzienlijk anders ligt dat voor de RINGsnelweg. Deze vormt nauwelijks nog een ruimte in de klassieke stedenbouwkundige zin van het woord. Ze is vooral ontworpen op de strenge eisen van motorvoertuigen die gehouden zijn aan een minimumsnelheid en daardoor niet kunnen stoppen, parkeren of omdraaien. Dat maakt dat de aansluiting van de RINGsnelweg op de andere (snel)wegen beperkt is tot een klein aantal knooppunten en opritten. Maar daar waar eigenlijk de uitwisseling tussen infrastructuur en stad zou moeten plaats vinden, ontstaan zo enorme blokkades in de vorm van de zogenaamde verkeerspleinen. Al worden dergelijke constructies pleinen genoemd, de spaghetti van fly-overs kan nauwelijks vergeleken worden met de knooppunten van de Ringstraße die belangrijke scharnieren vormen in de ruimtelijk-functionele structuur van de stad.

De Ringstraße en de RINGsnelweg verschillen in vele opzichten van elkaar. De Ringstraße werd ontwikkeld omdat de oorspronkelijke verdedigingsfunctie in onbruik was geraakt. De gordel lag er leeg en

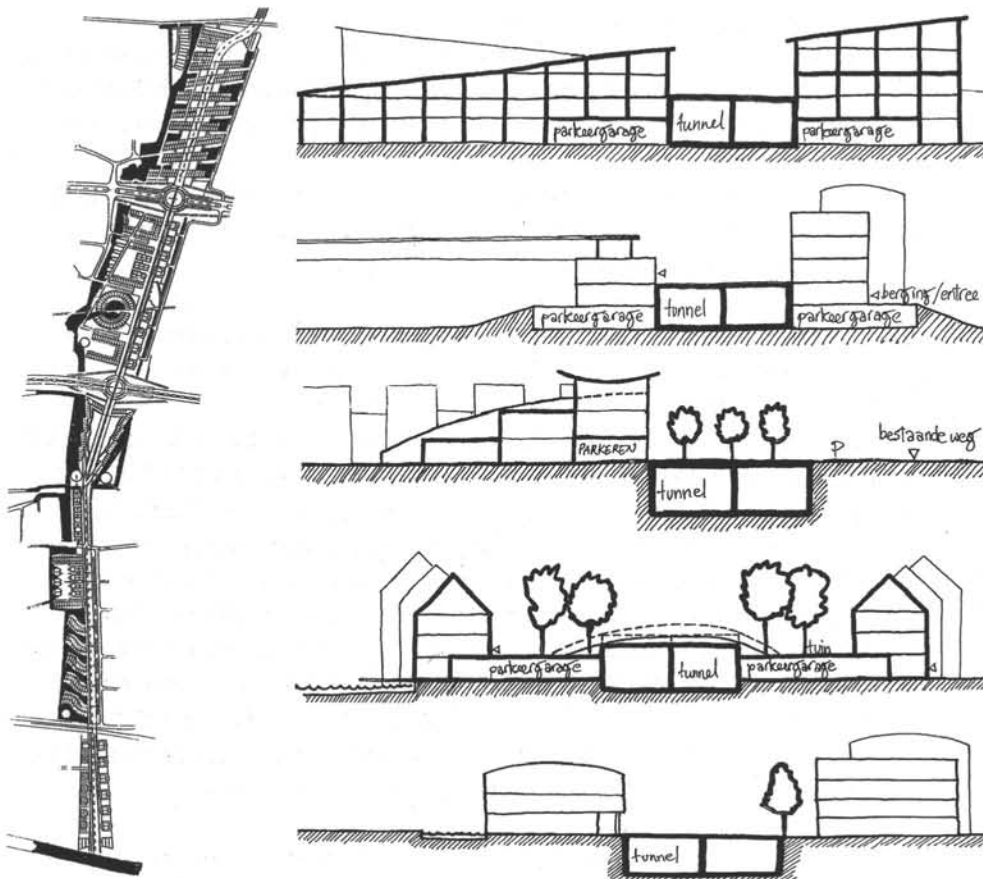
verlaten bij terwijl er een nijpend ruimtegebrek was in de stad. Het gebruik van de infrastructuur in de RINGzones zal daarentegen niet afnemen maar juist eerder toenemen. Wanneer we onder deze omstandigheden de ruimte van en langs de RING intensiever, hoogwaardiger en diverser willen gebruiken dan moeten er oplossingen gevonden worden waarbij de oorspronkelijke verkeersfunctie en de nieuwe bestemmingen naast elkaar kunnen leven door middel van een innovatief en meervoudig grondgebruik.

2. Actuele stedenbouwkundige inpassingen in de vier grote agglomeraties van de Randstad

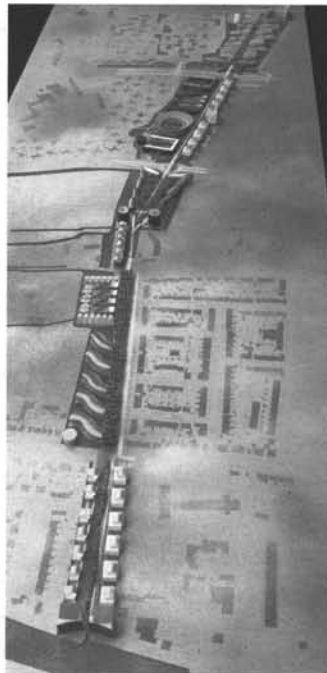
Tot voor kort heeft men de overlast van auto(snel)wegen voornamelijk proberen in te perken door het gebruik van geluidsschermen en geluidswallen, door de aanleg van verdiepte traversen, en door de reservering van brede zones langs de weg waar niet of slechts beperkt gebouwd mag worden. Elk van deze benaderingen heeft in de afgelopen jaren haar Waterloo gevonden op of om de RINGsnelwegen van één van de vier grote agglomeraties in de Randstad. In dit hoofdstuk worden vier van dergelijke voorbeelden behandeld. Ze illustreren het feit dat de traditionele benaderingen voor de inpassing van grootschalige verbindingen niet langer algemeen toepasbaar zijn om te kunnen voldoen aan de hoge kwaliteitseisen die maatschappij en bestuur stellen aan een stedelijke leefomgeving.



8.4 Geluidsschermen (van Heeswijk) kunnen de kwaliteit van de leefomgeving in bestaande hindersituaties sterk verbeteren (linksboven). Dergelijke oplossingen zijn echter ook voorgesteld voor de aanleg van de NORAH te Voorburg (rechtsboven). De bestuurlijke weerstand die dat opleverd heeft, laat zien dat er voor nieuwe situaties gezocht moet worden naar hoogwaardigere oplossingen als bijvoorbeeld de 'holle dijk' van Sijtwende (hiernaast).



8.5 Overzicht Zijwende
plankaart, correspon-
derende doorsneden
en maquette.



a. Agglomeratie Den Haag: NORAH en plan Sijtwende

De aanleg van de noordelijke randweg in de Haagse agglomeratie (de NORAH) is het eerste project waarin men gedwongen wordt om in te zien dat ideeën over de inpassing van auto(snel)wegen aan verandering onderhevig zijn.

Vier jaar lang heeft de overheid keurig volgens het boekje gewerkt aan de plannen voor een nieuwe rijksweg. Ze heeft de startnotitie geschreven, een trajectstudie verricht en een MilieuEffectenRapportage opgesteld. Maar wanneer de minister op basis van al dat onderzoek een beslissing neemt, loopt het proces vrij onverwacht vast ten gevolge van een te gering bestuurlijk draagvlak op lokaal niveau.

Het voornemen om de weg deels via een verdiepte traverse en deels over het maaiveld door de woonomgeving van Voorburg te loodsen was niet aanvaardbaar voor de plaatselijke gemeenteraad. Dit leidde tot een bestuurlijke patstelling die pas doorbroken werd toen twee externe marktpartijen, de lokale projectontwikkelaar Bohemen en Nederlands grootste tunnelbouwer Van Hattum en Blankevoort (onderdeel van de Volker Stevin-groep), in korte tijd een sterk verbeterde oplossing ontwikkelden: het plan Sijtwende. Op basis van dit plan lukte het om de handen op elkaar te krijgen. Het plan gaat er van uit dat de weg deels gebruik zal maken van een afgedekte tunnelbak en deels van een ingedijkte tunnel op maaiveld.

Op het moment dat het gemeentebestuur bereid was om in te gaan op de voorstellen die ontwikkeld waren door het consortium van Bohemen en van Hattem en Blankevoort ontbrak er nog een stedenbouwkundige visie voor het gebied. Het gemeentebestuur was echter doordrongen van het feit dat dit een belangrijke voorwaarde was om voldoende draagvlak te vinden binnen de aarzelende gemeenteraad. In drie weken tijd moest een stedenbouwkundig plan ontwikkeld worden. De aanpak die in die korte tijd is ontwikkeld door het bureau Kuiper Compagnons kan het beste getypeerd worden als een 'eenheid in verscheidenheid'. Hoewel de RW14 slechts twee kenmerkende doorsneden kent, een holle dijk en een afgedekte tunnelbak, is het traject in stedenbouwkundige zin opgedeeld in een vijftal deelgebieden. Deze verdeling speelt in op de ruimtelijke kenmerken van het aangrenzende stedelijk gebied. De verkaveling en de architectuur van die deelgebieden wijken daar echter weer nadrukkelijk van af. Er wordt duidelijk gestreefd naar een eigen identiteit van de zone.

Problematisch was met name het ontwerp van de overgangen tussen de tunnelmonden en de kruisingen. De kruisingen, die om verkeers-technische redenen opgerekt moesten worden, hebben niet alleen de

vormgeving van het plan voor problemen gesteld. Het grotere ruimtegebruik van de rotondes en de ter plaatse veranderde stedenbouwfysische omstandigheden maken dat de bebouwing gedwongen is om zich af te keren van de weg juist op die plaatsen die gezien worden als de entree tot de gemeente. Ook in programmatisch opzicht heeft het plan een flinke veer heeft moeten laten. In het eerste stedenbouwkundig plan voor Sijtwende ging men uit van de bouw van een duizend-tal woningen voor de marktsector, aangevuld met een kleine kantoorlocatie. Er wordt nu uitgegaan van 700 woningen, 300 woningen minder dan oorspronkelijk voorzien. Dit heeft weer haar weerslag op de exploitatie van het plan. Globaal leveren nu de resterende 700 woningen een bijdrage van 25 miljoen gulden in de totale aanlegkosten van om en nabij de 230 miljoen gulden. In het laatste bedrag zijn de meerkosten van de tramverbinding opgenomen. Sijtwende heeft als eerste Rijkswegproject in Nederland evenwicht proberen te brengen tussen de verkeerskundige opgave en de ruimtelijk-functionele inpassing in de stad. Het zwaartepunt van het plan ligt daarbij nog steeds bij de infrastructuur al wordt de weg voor het grootste deel aan het oog onttrokken. Het stedenbouwkundig plan staat voornamelijk in dienst van het financieel en bestuurlijk mogelijk maken van de aanleg van RW14. Misschien wordt daardoor niet het onderste uit de kan gehaald voor wat betreft het programma en de ruimtelijk-functionele betekenis van de zone. Haar ligging aan deze belangrijke verbinding in de agglomeratie Den Haag biedt wellicht grotere kansen dan die nu worden aangegrepen. Desondanks maakt het hoge pragmatische gehalte van de ontwerpbenadering een succesvolle herhaling in andere situaties niet onwaarschijnlijk.

b. Agglomeratie Rotterdam: De Impasse, de Prinsentocht en de Rits

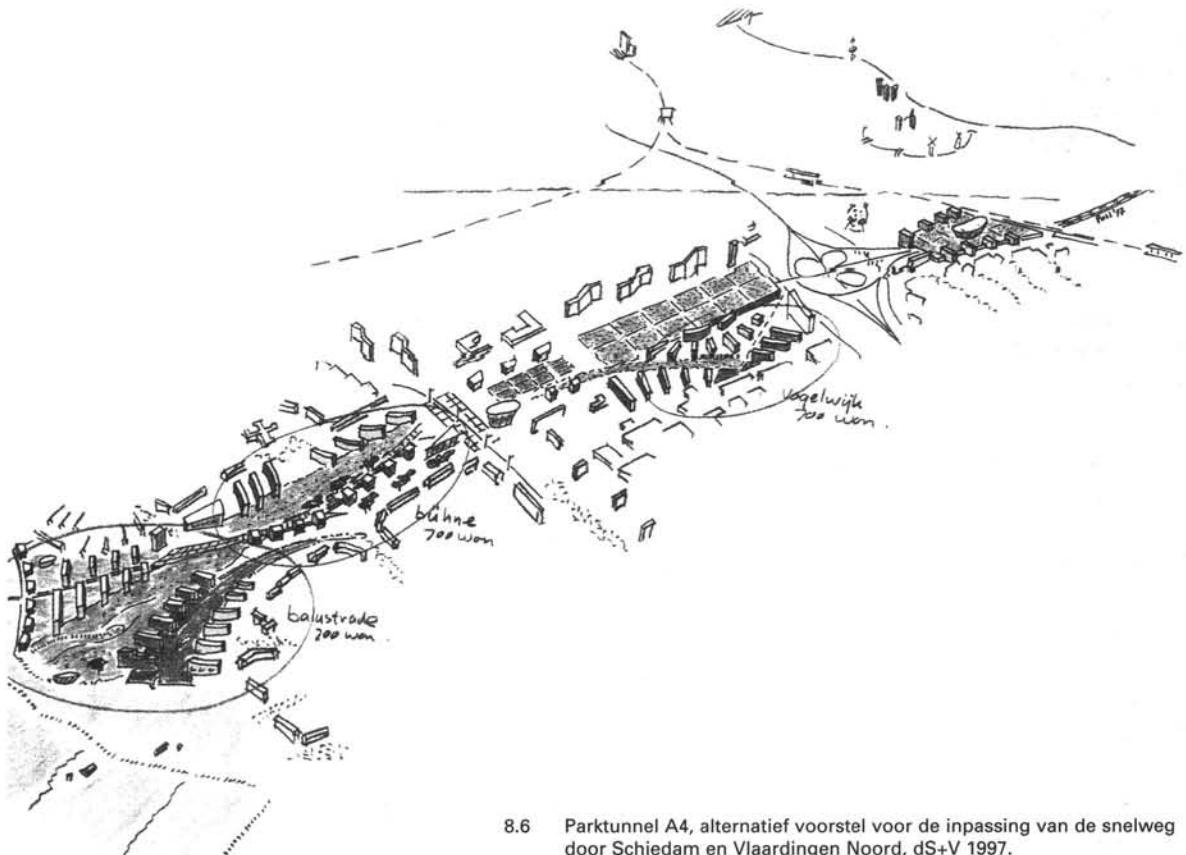
De planvorming voor de A4 Noord (de tweede snelweg tussen Rotterdam en Den Haag) vertoont een vergelijkbaar beeld als de casus Sijtwende. Na vier jaar van onderzoek kiest de minister in 1997 voor een zo goedkoop mogelijk tracé, een besluit dat heel veel weg heeft van het oorspronkelijke tracébesluit uit de jaren zestig. Het gaat er vanuit dat de A4 verhoogd wordt aangelegd op een dijklichaam tussen de woonwijken van Vlaardingen- en Schiedam Noord waar bovenop 13 meter hoge betonnen geluidsschermen geplaatst worden. In het stiltegebied Midden Delfland zouden aan weerszijde van de snelweg aarden wallen opgeworpen worden ter hoogte van 4,3 meter.

Dit minimale gevoel voor kwaliteitsbesef leidde ook hier tot een bestuurlijke impasse waarin zich zelfs de Tweede Kamer heeft gemengd. Provincie, regio en gemeente koersen nu aan op een inpassing waarvoor het dijklichaam deels wordt afgegraven ten

behoefte van een (halfverdiepte) tunnel. Ook dit keer hebben externe partijen lucht gekregen van de problemen. Van verschillende kanten worden dan ook Sijtwende-achtige oplossingen aangereikt.

Om die impasse te doorbreken hebben de Provincie Zuid-Holland, de Stadsregio Rotterdam en de gemeente Schiedam in een gezamenlijk initiatief een alternatieve inpassing gepresenteerd. Het voorstel is ontwikkeld door de dienst Stedebouw en Volkshuisvesting van de gemeente Rotterdam (dS+V) en draagt het motto 'door inpassen uit de impasse'. Inpassen betekent hier het visueel weg werken van de weg door middel van een met groenvoorzieningen bedekte snelweg-tunnel. Op deze wijze kan men vervolgens de landschappelijke kwaliteiten van het Midden-Delfland binnen laten dringen in het stedelijk gebied. Langs de randen van de groene wig is woningbouw voorzien.

Parallel aan de bestuurlijke oplossing zijn door externe marktpartijen twee vergelijkbare oplossingen ontwikkeld: de Prinsentocht en De Rits. Beide voorstellen wijken qua programma niet veel af van het voorstel van dS+V.



8.6 Parktunnel A4, alternatief voorstel voor de inpassing van de snelweg door Schiedam en Vlaardingen Noord, dS+V 1997.

In de studies wordt dankbaar gebruik gemaakt van het zandlichaam dat in het verleden is aangelegd voor de verhoogde aanleg van de A4. Door het zandlichaam te accepteren als een langgerekte heuvel in het gebied leent ze zich om een tunnelconstructie op te nemen. Op deze wijze kan het verkeersbouwwerk gedeeltelijk op het maai-veld en gedeeltelijk halfverdiept uitgevoerd worden. Dit is financieel gezien aanzienlijk voordeliger dan een geheel verdiepte ligging in het ondiepe grondwater.

Opmerkelijk is met name het plan 'De Rits' omdat het duidelijk verder kijkt dan het directe tracé van de weg. Het plan is ontwikkeld door de partijen die betrokken zijn bij de vernieuwing van de woon-gebieden ter weerszijde van het snelwegtracé. De bovengrondse aanleg van de snelweg wordt als een bedreiging van het huidige woonklimaat gezien. Tegelijkertijd beseffen de makers van het voorstel dat een stedenbouwkundige inpassing van de A4 een versterking kan betekenen van de ruimtelijke en functionele structuur van het gebied. De grondgedachte van het concept, De Rits, is dan ook gericht op het aan elkaar hechten van beide gebieden en dat vertaalt zich in een sterkere nadruk op de verbanden haaks op de snelweg.

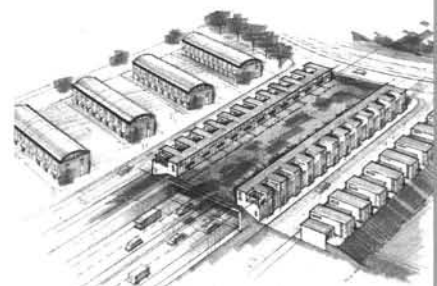
De oplossingen van dS+V, de Prinsentocht en de Rits gaan respectievelijk uit van de bouw van 1200, 1100 en 1500 woningen. Dit is in vergelijking met de regionale opgave van 53.000 woningen zeer bescheiden.

Drie belangrijke factoren bepalen deze voorzichtigheid:

- er is op dit moment relatief weinig druk op de regionale woningmarkt. De Stadsregio Rotterdam beschikt op korte termijn eerder over te veel verstedelijkingslocaties dan te weinig.
- er wordt uitgegaan van een zo groot mogelijk zelffinancierend vermogen van de inpassing. Dat houdt in dat de ontwikkeling van de woningbouw moet bijdragen aan de hogere kosten van de tunnel. Grondgebonden woningen bewijzen in dat opzicht een betere dienst dan gestapelde woningen, al leiden deze laatste tot hogere dichtheden.
- de wijken langs de snelweg worden sterk gekenmerkt door hoogbouwflats. Omdat meer differentiatie in het gebied gewenst is, wordt voornamelijk ingezet op de bouw van laagbouwoningen.

c. Agglomeratie Utrecht: De Creatieve Variant voor de A2 te Leidsche Rijn

De voorstellen voor de inpassing van de A2 in het Masterplan Leidsche Rijn zijn ontstaan vanuit een duidelijk andere invalshoek dan de projecten voor Sijtwende en de A4 Noord. Hier staat niet lan-



8.7 Kunstmatige bouwgrond voor grondgebonden woningen, in het plan 'de Prinsentocht' wordt ingezet op het gebruik van de A4-zone voor grondgebonden woningen zodat de tunnel zich zoveel mogelijk zelf kan financieren.

ger de aanleg van een nieuwe weg voorop maar de bouw van een nieuwe woonwijk.

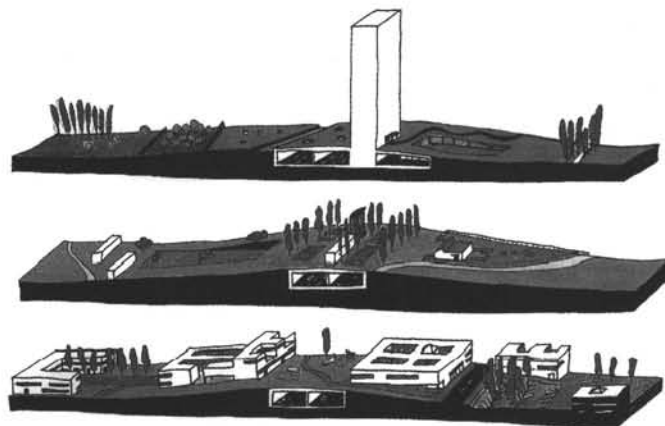
Ten westen van Utrecht maakt men zich op voor een omvangrijke stadsuitbreiding. Op de Vinex-locatie Leidsche Rijn zullen 20.000 woningen gebouwd worden in de periode tot aan 2005. Aanvullend herbergt de locatie nog eens een strategische reserve van 10.000 woningen voor de periode tussen 2005 en 2015.

Naast woningbouw voorziet het plan voor de gehele periode tot 2015 tevens in de ontwikkeling van 700.000 vierkante meter bruto kantoorvloeroppervlak en 240 hectare bedrijfsterreinen.

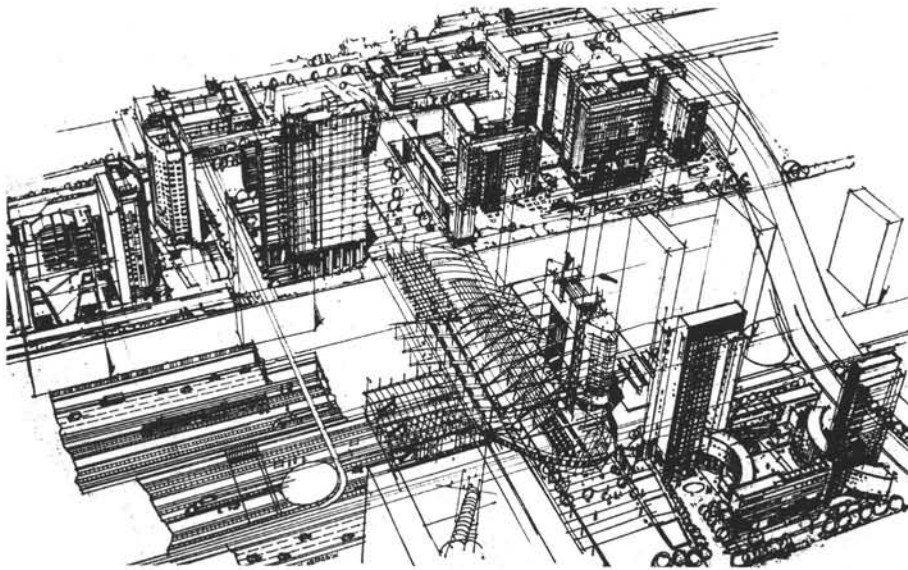
Uitgangspunt voor Leidsche Rijn is de compacte stadgedachte en dat vraagt eigenlijk om een direct contact tussen Utrecht en haar nieuwe voorstad. Het realiseren van dergelijke nauwe ruimtelijke en functionele banden wordt echter bemoeilijkt door de aanwezigheid van een strategische achterlandverbinding in het gebied, de A2.

Deze autosnelweg telt momenteel 6 rijstroken in de configuratie 2 x 3. Een uitbreiding naar 8 (2 x 4), mogelijk zelfs 10 (2 x 3 + 2 x 2) rijstroken is op korte termijn nodig.

Het eerste Masterplan Leidsche Rijn illustreerde haar inpassings-ideeën voor de A2 aan de hand van een drietal doorsneden over de breedte van de A2. De autosnelweg is opgenomen in een langgerekt dijklichaam waardoor het stedelijk gebied boven en naast de weg zich weinig hoeft aan te trekken van de onderhuidse verkeersader. Deze voorgestelde overkapping moet het mogelijk maken om een groter aantal van de benodigde woningen te kunnen bouwen in de snelwegzone zodat andere, landschappelijk hoogwaardige, delen van het plangebied gespaard kunnen blijven. Deze kunnen dan ingericht worden als centraal groengebied. Daarnaast moet de overkapping de benodigde capaciteitsuitbreiding van de autosnelweg verdraagbaar maken.



8.8 Meesterlijke inpassing, de oorspronkelijke inpassing van de A2 zoals deze voorzien was in het Masterplan Leidsche Rijn, Max 1, 1995.



8.12 Dok-model, Opengewerkte vogelvluchttekening van de Zuidas ter hoogte van het ondergrondse NS station Zuid WTC: 10 trein- en metrosporen en 8 rijstroken voor het wegverkeer, Kerrebijn, 1997.

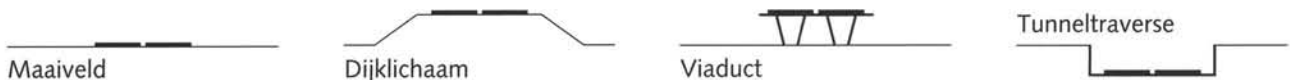
In het Dek-model is een extra stedelijk plateau gedacht bovenop het bestaande dijklichaam. In het Dijk-model wordt het huidige dijklichaam verder verbreed met alle gevolgen van dien. In het Dok-model gaat men uit van een geheel ondergrondse inpassing van de infrastructuur. In de gefaseerde uitvoering van alle drie de modellen wordt de ruimte van de weg en rail gezien als strategische lange termijn reserve. Voordat deze aangesproken wordt, zal de Zuidas zich eerst ontwikkelen parallel aan de infrastructuurbundel.

Ondanks de hogere kosten van een ondergrondse inpassing heeft de gemeente Amsterdam zich door middel van het Masterplan voor de Zuidas zich ondubbelzinnig uitgesproken voor het gebruiken van het Dok-model.

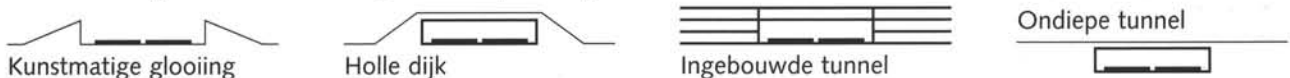
De kern van de Zuidas-ontwikkeling wordt gevormd door het benodigde vloeroppervlak voor de hoogwaardige zakelijke dienstverlening: circa 660.000 vierkante meter bruto vloeroppervlak. Daarnaast maakt de verbeterde inpassing van de infrastructuur de bouw van ruim 1.500 woningen mogelijk. Tezamen vormt dit een centrumprogramma van een kleine 900.000 vierkante meter bruto vloeroppervlak. Door gebruik te maken van de resterende ruimte boven weg en rail, kan hier in de periode na 2020 nog eens 700.000 vierkante meter bruto vloeroppervlak aan toegevoegd worden samen met 2500 woningen. In andere inpassingsprojecten in de Randstad hebben we pogingen gezien om het breukvlak, veroorzaakt door de weg, zoveel mogelijk glad te strijken. De invulling die aan de ruimte wordt gegeven, heeft als bedoeling de aanwezigheid van de weg te verbergen en probeert zo goed mogelijk aan te sluiten op de omgeving.

Voor de ontwikkeling van de Zuidas wordt echter een andere weg ingeslagen. Hoewel er voorlopig nog slechts verkennende studies zijn verricht naar de ruimtelijke vormgeving is het duidelijk dat de schaal, de maat en de aard van de bebouwing sterk zullen afwijken van de stadsdelen te noorden en te zuiden van de Zuidas, respectievelijk Zuid en Buitenveldert. Het is misschien juist daarom dat de open ruimten in het gebied stuk voor stuk extrapolaties zijn van die in de voorgenoemde stadsdelen: het doortrekken van het Beatrixpark over de snelweg, de Minerva-as tot in de stationspassage en het versterken van de groene wig van de Schinkel. Het concept voor de Zuidas introduceert zelf geen nieuwe ruimtelijke elementen parallel of haaks op deze reeds bestaande lijnen, met uitzondering van het ondergrondse Dok natuurlijk.

Traditionele manieren om wegverbindingen in te passen in de stedelijke omgeving



Toenemend gebruik van ondergrondse oplossingen



Nieuwe mogelijkheden in de nabije toekomst



8.13 Twaalf weginpassingen, zowel traditioneel, trend als toekomstig.

De aandacht die de inpassing van de Zuidas-infrastructuur in de afgelopen periode te beurt gevallen is, staat rechtevenredig in verhouding met de mogelijke rol die de Zuidas kan spelen in zowel de ruimtelijke ordening van de Randstad als die van de agglomeratie Amsterdam. Door haar ligging op de Binnenflank van de Randstad zijn er voldoende stedelijke potenties aanwezig om de ruimte van de weg dubbel en dwars te benutten.

3 Kansen en knelpunten bij de herinpassing van de RING

In deze paragraaf wordt een samenvatting gegeven van de verschillende kansen en bedreigingen die zich voordoen bij projecten die een meervoudig grondgebruik in infrastructuurzones nastreven. De condities die van invloed zijn op de inpassingsvraagstukken betreffen met name:

- opgaveformulering
- positie betrokken partijen

- civiel technische uitvoering
- risico's
- verkeer
- financiering
- programmatische gebruik
- vormgeving.

3.1 Opgaveformulering en positie betrokken partijen

Inpassen en herinpassen

De nieuwe generatie infrastructuurprojecten die ontstaat in de vier grote agglomeraties van de Randstad is grofweg in te delen in twee groepen: de inpassing van nieuwe wegen en de herinpassing van bestaande wegen. Projecten als Sijtwende en de A4 Noord behoren tot de eerste groep. Inpassing wordt hier als middel ingezet voor het omzeilen van de maatschappelijke en bestuurlijke bezwaren die verbonden zijn aan de aanleg en het gebruik van auto(snel)wegen in een stedelijke leefomgeving. Projecten als Leidsche Rijn en de Zuidas behoren tot de tweede groep. De inpassing is hier bedoeld om ruimte te winnen voor de uitbreiding of intensivering van het stedelijk gebied. Ook daarbij is het natuurlijk nodig om de milieuoverlast van de auto(snel)wegen in te perken.

Weg- en stadsontwerpers

Omdat een efficiënt ruimtegebruik in infrastructuurzones weinig voordelen oplevert voor de partijen die verantwoordelijk zijn voor de planning, aanleg en beheer van auto(snel)wegen en spoorlijnen zetten zij doorgaans laag in daar waar het gaat om een hoogwaardige inpassing van nieuwe verbindingen. Pas wanneer de voorstellen dreigen vast te lopen ten gevolge van een te gering maatschappelijk of bestuurlijk draagvlak komen voorstellen in zicht die verder gaan dan de oppervlakte. Op een dergelijk moment zien we bijvoorbeeld een verschuiving optreden van tunnelbak naar tunnel en van maai-veld naar holle dijk.

Vanwege een gebrek aan zeggenschap over de infrastructuurzones maken de inpassingsvoorstellen van de partijen die een intensivering of uitbreiding van bestaand stedelijk gebied nastreven eerder een tegenovergestelde ontwikkeling door. Vanwege de stedelijke doelstellingen zijn ze eerder geneigd om in te zetten op een hoogwaardige inpassing. De beherende partijen als Rijkswaterstaat zijn in dergelijke gevallen op hun beurt weer geneigd om op de rem te staan, met name vanwege de risico's die verbonden zijn aan het transport van gevaarlijke stoffen. Voorstellen die aanvankelijk over

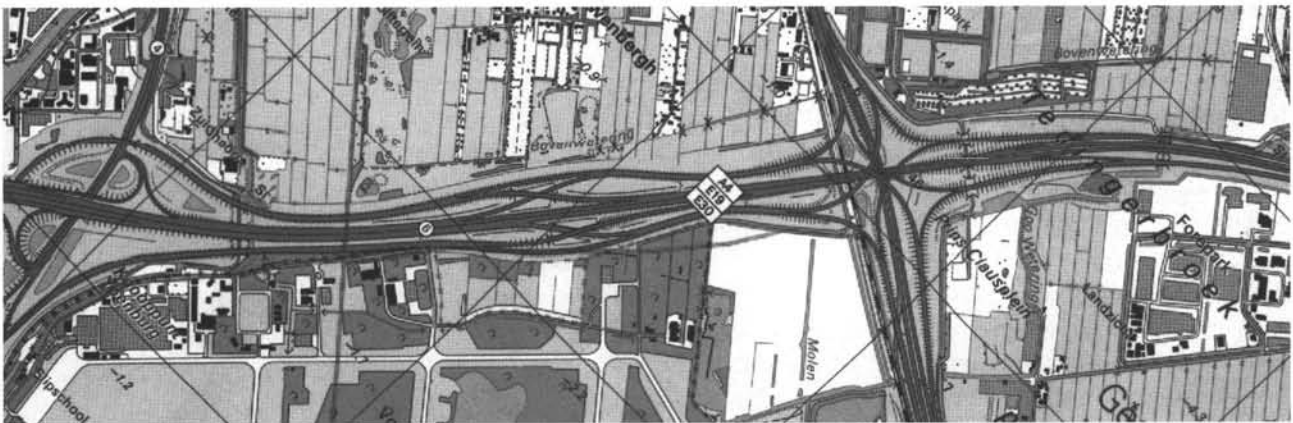
de volle lengte geheel overkapt gedacht waren, krijgen in een dergelijk proces langzaam maar zeker een steeds meer open - dicht karakter waardoor een belangrijk deel van de meerwaarde van de inpassing verloren gaat.

3.2 Inpassing

Civiel technische uitvoering

Op dit moment worden in de Randstad vooral ondergrondse constructies als holle dijken, tunneltraversen en conventionele tunnels voorgesteld in de situaties waar infrastructuur hoogwaardig geïntegreerd moet worden in de stedelijke omgeving. In de nabije toekomst zal het daarbij tevens mogelijk zijn om boortunnels of de zogenaamde U-polders in te zetten. De boortunnel leent zich het beste voor niet al te brede verbindingen waarbij een diepere ligging geen bezwaar vormt, railverbindingen of personenauto's bijvoorbeeld. De U-polder komt daarentegen juist tot haar recht bij brede verbindingen waarbij een ondiepe ligging voordelen biedt. En dan praten we met name over autosnelwegen.

De meeste projecten zijn echter niet opgebouwd uit één type constructie maar uit een combinatie van verschillende, op elkaar aansluitende, oplossingen. De grote uitzondering op deze regel is de boortunnel. Boren loont zich pas echt over lange afstanden. Een combinatie met andere technieken is hierdoor niet echt voor de hand liggend tenzij er zwaarwegende kwaliteitsmotieven in het spel zijn om plaatselijk de sleufloze boortechneek toe te passen.



8.14 Weefvlak A4 tussen Prins Clausplein en Knooppunt Ypenburg: een schier onoplosbare stedelijke inpassingsopgave.

Risico's

Risicovraagstukken zijn van grote invloed op de inpassingsprojecten. In de praktijk wordt meestal een onderscheid gemaakt tussen interne en externe veiligheid, directe en indirecte economische schade. Interne veiligheid betreft de veiligheid van de gebruikers van de weg. Externe veiligheid heeft betrekking op de veiligheid van omwonenden, omwerkenden of andere personen die zich om een bepaalde reden ophouden in de nabijheid van de verbinding.

Directe economische schade duidt op de kosten die verbonden zijn aan het herstellen van de schade aan de weg, haar constructie en de gebouwen in de directe omgeving. Indirecte economische schade ontstaat wanneer de verkeersfunctie van de verbinding ontregeld raakt en mensen, bedrijven of instellingen hogere kosten moeten maken om de plaats van bestemming te bereiken of inkomsten mislopen door dat verplaatsingen of transporten geen doorgang kunnen vinden.

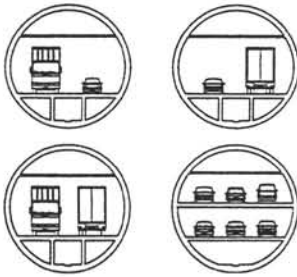
De externe risico's pakken meestal beter uit bij ondergrondse weginpassingen dan bij bovengrondse. Als er zich een ongeluk voordoet op een ondergrondse weg dan is de omgeving beter beschermd. De interne risico's zijn daarentegen aanzienlijk hoger. De gebruikers van de tunnel zijn bij een ernstig ongeluk meestal de klos.

Ontsnappen aan de brand en rook is een stuk moeilijker in een gesloten constructie dan in de open lucht. Tevens kan er een ophoping van schadelijke stoffen plaats vinden in de tunnel. Wel is het zo dat er een verschil bestaat tussen ondiepe tunnels en diepe tunnels onder water. De eerste categorie biedt veel meer vlucht- en hulpmogelijkheden dan de tweede.

Hoewel er altijd sprake zal zijn van een zekere directe economische schade (met betrekking tot de benodigde herstelwerkzaamheden), weegt haar gewicht niet op tegen de indirecte economische schade die kan ontstaan wanneer een verbinding als gevolg van beschadiging voor langere duur buiten gebruik raakt. Het is dan ook deze indirecte economische schade die beleidsmakers de meeste kopzorgen baren. Ook hier geldt weer dat niet verdiepte of weinig verdiepte ondergrondse inpassingen aanzienlijk minder risico hoeven te lopen dan diepe tunnels onder water. Van de ondiepe technieken lijkt de zogenaamde U-polder het meeste geschikt voor dergelijke 'risicovolle' inpassingsopgaven, ook in afgedekte vorm.

Verkeer

De voortdurende capaciteitsuitbreidingen van het snelwegennet in de Randstad heeft een belangrijke invloed op de indeling van de verkeersruimte en het uiteindelijke ruimtebeslag van de verbinding. Wanneer een snelweg de grens van 2 x 4 rijstroken passeert, wordt



8.15 Narrow Gauge, de 'normale' wijze om een boortunnel te gebruiken, zoals bijvoorbeeld bij de Westerscheldetunnel (boven), een verdubbelde capaciteit door de toepassing van het 'narrow gauge' principe (onder), Confriroute, 1994.



8.16 Licht en zwaar, twee onder één kap op de tunnel voor de A4 tSchiedam en gestapelde woningen tot 8 lagen hoog op de Donauufer-Autobahntunnel in Wenen.

ze opgesplitst in deelsystemen. In de Randstad wordt er in dergelijke gevallen vooralsnog een verdeling gemaakt tussen doorgaand verkeer en herkomst-/bestemmingsverkeer. Dit vertaalt zich in een wegindeling van $2 \times 3 + 2 \times 2$ rijstroken in beide richtingen.

Wanneer dergelijke stromen met elkaar verweven moeten worden bij het aanhouden van een relatief hoge ontwerpsnelheid van 80 à 90 kilometer per uur dan ontstaan er barrières in de stedelijke gebieden waar traditionele schrikbeelden als de inpassing van de A10 in Amsterdam-West of de A13 in Rotterdam-Overschie bij verbleken. Een sterk voorbeeld is het weefvlak voor de A4 langs de zuidrand van de Haagse agglomeratie. In dergelijke situaties is het nog maar de vraag of de verbindingen ooit nog weleens hoogwaardig geïntegreerd kunnen worden in de stad. Hun oppervlakte en complexiteit maken ze in vele opzichten tot schier onoplosbare opgaven.

Echter, naast een indeling naar herkomst-/bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer kan eveneens een scheiding gemaakt worden tussen licht verkeer en zwaar verkeer. Het A86-project (Narrow Gauge-principe, Tweede RING, Parijs) laat zien dat een dergelijke verdeling veel efficiënter om gaat met de ruimte ondergronds. De afmetingen van de tunnelbuizen kunnen namelijk beter aansluiten op de verschillende voertuigkarakteristieken. In het project wordt het zelfs mogelijk om de tracés van de verschillende tunnels af te stemmen op de verschillende herkomst-/bestemmingsgebieden van beide groepen voertuigen. Een dergelijke verdeling naar licht en zwaar verkeer laat zich mogelijk goed combineren met een doelgroepenbenadering waarbij prioriteit gegeven wordt aan vrachtverkeer en collectief busvervoer. Ook dit is een benadering waarvan aanzetten te vinden zijn in de Randstad.

Financiering

Aan een hoogwaardige (ondergrondse) inpassing van grootschalige verbindingen zijn vaak aanzienlijk hogere kosten verbonden dan aan een minimale inpassing op maaiveld. De extra kosten van de ondergrondse inpassing van een autosnelweg kunnen oplopen tot een factor 3 bij de holle dijk en de U-polder, een factor 5 bij een conventionele tunnel en een factor 10 bij het gebruik van boortunnels. Deze verhoudingen onderstrepen het belang van de keuze die gemaakt wordt bij de wijze van uitvoering.

Om dergelijke miljoenen- en miljardenprojecten te kunnen financieren worden in de voorbeelden drie benaderingen gebruikt: de reguliere overheidsmiddelen voor de aanleg van infrastructuur, de opbrengsten van het veranderend grondgebruik in de infrastructuurzones en het heffen van tol. Met name bij de duurdere projecten komen combinaties van de hieronder beschreven financieringswijzen voor.

De reguliere overheidsgelden voor de aanleg van infrastructuur maken vrij algemeen deel uit van de financiering van inpassingsprojecten. In het bijzonder wanneer er sprake is van de aanleg van een nieuwe verbinding of van een noodzakelijke vergroting van de capaciteit kan op dit middel teruggevallen worden, mits de kosten van het project niet buitensporig hoog zijn.

De opbrengsten van het veranderend grondgebruik dragen met name in het buitenland sterk bij in de financiering van de inpassings- en aanlegkosten. Een dekkingspercentage tussen de 50 tot 100% is niet zeldzaam. Eén en ander is mogelijk omdat de grondprijzen boven de 2500 gulden per vierkante meter liggen. Dit is aanzienlijk hoger dan de gemiddelde situatie in Nederland. In de Nederlandse projecten als de A4 Noord en Sijtwende leggen de opbrengsten van de woningbouw dan ook weinig gewicht in de schaal, met respectievelijk 5 tot 10% van de inpassings- en aanlegkosten. In het geval van de Zuidas zal het één en ander echter weer veel gunstiger uitpakken.

Tolheffing is een zeldzame oplossing die we tot dusver alleen tegen zijn gekomen bij de privaat gefinancierde A86 (de Tweede RING van Parijs). Opmerkelijk is echter dat dit wel het enige financieringsinstrument is dat gebruikt kan worden om het verkeer op de betreffende verbinding te reguleren.

3.3 Programmatische gebruik en vormgeving

Lichte versus zware programma's

De ondergrondse inpassing van nieuwe wegen vindt hoofdzakelijk plaats op grond van kwaliteitsoverwegingen. In deze gevallen doet men een beroep op de ruimte beneden het maaiveld om het leefmilieu in de omgeving zo min mogelijk te belasten. Dit streven leidt er toe dat de ruimte, die oorspronkelijk was gereserveerd voor de bovengrondse aanleg van de verbinding, zodanig wordt ingericht dat er van de weg zelf nauwelijks nog iets te merken is. Een weinig intensief ruimtegebruik past goed in deze benadering. In de voorstellen voor RW14 in Voorburg, de A4 Noord in Vlaardingen-Schiedam en de N11 in Voorschoten zijn het dan ook de groenvoorzieningen en de laagbouwoningen die het nieuwe gebruik van de ruimte domineren. Deze benadering heeft bescheiden programma's tot gevolg, zo'n 700 tot 1500 woningen per project.

Voor een locale verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van de leefomgeving is deze benadering zeer geschikt. Maar door de voorzichtige programma's zal dit type inpassingen nauwelijks een bijdrage kunnen leveren aan het oplossen van het ruimtegebrek in de Randstad waar in elk van de agglomeraties nog ruimte gezocht wordt voor vele tienduizenden woningen.

Anders ligt dit voor de ondergrondse herinpassing van reeds bestaande verbindingen. Het zijn hier juist de stedenbouwkundige mogelijkheden die de aanleiding vormen voor de projecten en daarvoor worden er veel omvangrijkere programma's gerealiseerd. In het geval van Leidsche Rijn vormt de integratie van de A2 een belangrijke voorwaarde voor de realisatie van de Vinex-locatie met een omvang van 20.000 woningen. De ontwikkeling van de Zuidas biedt de mogelijkheid om 4.000 woningen te bouwen met daarnaast nog eens 1,3 miljoen vierkante meter bruto vloeroppervlak voor voorzieningen en kantoren.

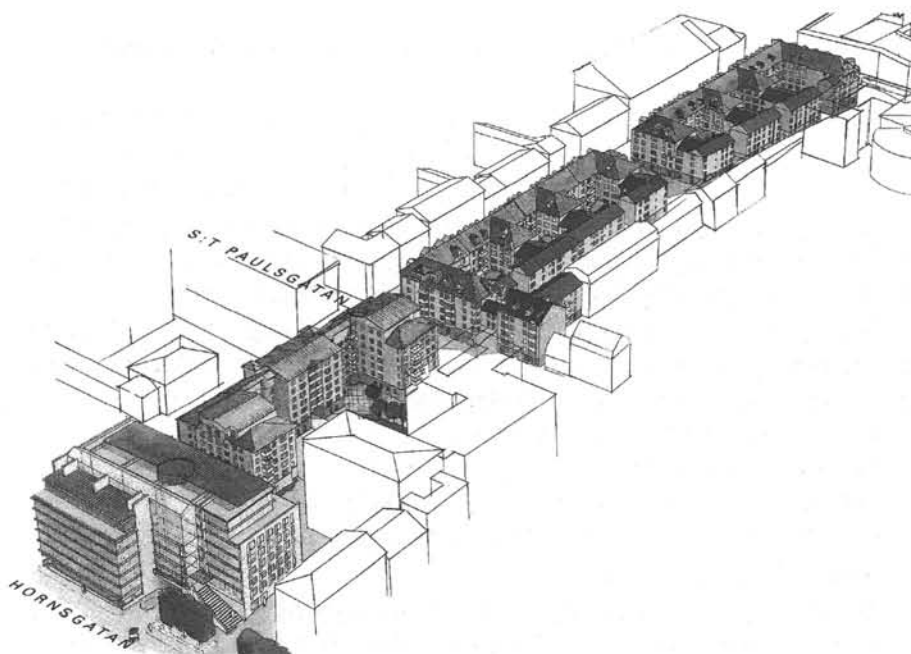
8.16 Licht en zwaar, twee onder één kap op de tunnel voor de A4 te Schiedam en gestapelde woningen tot 8 lagen hoog op de Donauufer-Autobahntunnel in Wenen.



Vernieuwend ruimtegebruik bij behoudend stadsontwerp

In het stadsontwerp van dergelijke intensief gebruikte zones wordt opvallend vaak teruggegrepen naar traditionele of klassieke stedelijke vormen en ruimtes: het gesloten bouwblok, de boulevard, het geometrische stratenpatroon, de landschappelijke waterpartijen en het voetgangersdek. Tal van instrumenten die lang als behoudend, ouderwets of zelfs achterhaald golden, lijken terug van weggeweest. Deze merkwaardige dualiteit in de verhouding tussen een vooruitstrevend ruimtegebruik en een behoudende vormgeving lijkt veroorzaakt te worden doordat er bij ondergronds bouwen geen noodzakelijke relatie meer bestaat tussen de stedelijke vorm en haar onderliggende functionele patroon. Opmerkelijk genoeg ontstaan er onder deze condities tegelijkertijd nieuwe relaties tussen de ondergrondse infrastructuur en de ondergrondse delen van de stedelijke bebouwing. Voor wat betreft de stations van railverbindingen is dit misschien een voor de hand liggende constatering. Een zelfde ontwikkeling zien we echter ook bij de wegverbindingen. Hoewel een dergelijke ondergrondse integratie kan leiden tot een belangrijke ruimtewinst is het minder duidelijk wat haar uiteindelijke uitwerking is op

het beeld en de vorm van de stad. De relatie tussen de verticale stad ondergronds en de bovengrondse stadsplattegrond lijkt met de eerste generatie inpassingsprojecten nog lang niet tot het uiterste ver-
kend.



8.17 Norra Söderleden Stockholm, woon- en kantoorbebouwing boven op de tunnel, restauratie van het oorspronkelijke stedelijk weefsel.

4 Conclusies en aanbevelingen

4.1 Conclusies

Meer ondergrondse inpassingen voor een veranderend ruimtegebruik.

In de laatste jaren zijn een aantal opmerkelijk nieuwe voorstellen gedaan voor de inpassing van nieuwe en bestaande auto- (snel)wegen in de Randstad. De projecten vinden hun achtergrond in het toenemend belang dat gehecht wordt aan een kwalitatief hoogwaardig leefmilieu en de wens efficiënt om te gaan met de schaars beschikbare ruimte. Kenmerkend is een afnemend gebruik van traditionele (bovengrondse) inpassingen en een toenemend gebruik van de ondergrondse ruimte. Het stedelijk gebied langs en boven de weg wordt in de verschillende projecten niet langer gezien als beperkt bruikbare hinderzones maar als strategisch gesitueerde gebieden die bij uitstek geschikt zijn voor het beantwoorden van de voortdurende maatschappelijk-economische vraag naar meer ruimte. Een dergelijke ontwikkeling is alles behalve een lokaal verschijn-

sel. Elders in Europa bestaan vergelijkbare projecten die beroep doen op de zones die direct of indirect in beslag genomen worden door snel- en spoorwegen. Wel is het zo dat deze projecten voorlopig twee maal zo groot zijn en twee maal zoveel geld mogen kosten als de inpassingen in de Randstad.

Een nieuwe generatie tunnels maakt ondergrondse inpassingen flexibeler

Bij de stedelijke inpassing van auto(snel)wegen worden voornamelijk ondiepe tunnels gebruikt: conventionele tunnels, halfverdiepte tunnels en holle dijken. Het nieuw ontwikkelde U-polderprincipe kan in de nabije toekomst goede diensten bewijzen binnen deze groep van ondiepe stadstunnels, te meer daar ze beter bestand lijkt tegen calamiteiten met gevaarlijke stoffen dan traditionele bouwwijzen. De ondiepe stadstunnels onderscheiden zich in belangrijke mate van de traditionele diepe Nederlandse tunnels die de laatste vijftig jaar zijn gebouwd onder rivieren en kanalen. De verschillen betreffen:

- het doel van de tunneltoepassing,
- het scala aan uitvoeringsmogelijkheden,
- het beoogde grondgebruik, langs en boven de weg,
- de beheersbaarheid van interne risico's en de kans op indirecte economische schade,
- de benodigde aansluitingen op het bovengrondse wegennet,
- de mogelijke financiële opbrengsten door het veranderd grondgebruik in de zones.

Een kwalitatief hoogwaardige Randstad door middel van meervoudig grondgebruik

De inzet van ondergrondse weginpassingen begeeft zich tussen het acceptabel maken van nieuwe wegen en het mogelijk maken van de intensivering of uitbreiding van bestaand stedelijk gebied. Hoewel de laatste benadering een gunstige uitwerking heeft op het ruimtegebrek in de Randstad zal ze niet de benodigde ruimte kunnen bieden voor vele tienduizenden woningen die in de komende jaren nodig zijn in de verschillende agglomeraties. Dit neemt niet weg dat recente inpassingsprojecten in de centrum- en centrumrandgebieden van tal van Europese steden laten zien dat er in de infrastructuurzones zeer omvangrijke programma's gerealiseerd kunnen worden op locaties die van vitaal belang zijn voor de verdere ontwikkeling van stad en regio.

De bijzondere wijze waarop de RING(snel)wegen van de vier grote agglomeraties overlappen met de zogenaamde Binnenflank, plaatst dergelijke opgaven in een zeer bijzondere uitgangspositie.

Indien strategisch gebruikt, zal een verstedelijking van dergelijke zones niet alleen het benodigde ruimtegebruik voor de verstedelij-

king terugbrengen. Als intermediaire zones tussen de verschillende agglomeraties kunnen ze tevens een grotere uitwisseling van de nodige persoonlijke en zakelijke contacten mogelijk maken tussen de verschillende delen van de Randstad.

4.2 Aanbevelingen

Regulering van het ad hoc beleid ten aanzien van stedelijke inpassingen

Voor een efficiënt ruimtegebruik en een kwalitatief hoogwaardig leefmilieu langs en boven de RING(snel)wegen in de Randstad is het nodig dat de huidige beperkingen op ondergrondse inpassingen van auto(snel)wegen zoveel mogelijk worden opgeheven.

De regelgeving ten aanzien van tunnels dient hiervoor een onderscheid te maken tussen ondiepe stadstunnels en de traditionele diepe tunnels onder (vaar)water. Een dergelijke benadering tekent zich reeds af in het gedoogbeleid ten aanzien van de Schipholtunnel en de toekomstige Leidsche Rijntunnels en is te legitimeren op grond van een groot aantal verschillen tussen beide tunneltypen.

Een nieuwe regeling voor zogenaamde ondiepe stadstunnels dient te voorzien in:

- voorwaardelijke openstelling van ondiepe tunnels voor het transport van (explosie)gevaarlijke stoffen,
- overbouwingmogelijkheden voor kantoren, voorzieningen en woningen,
- mogelijk maken van ondergrondse in- en uitritten in tunnels,
- voorschriften voor lage tunnels, uitsluitend bestemd voor lichte voertuigen.

Actievere rol van het Ministerie van VROM

De inzet van ondergrondse ruimte ten behoeve van weginpassingen varieert van de inpassing van nieuwe verbindingen tot de herinpassing van bestaande verbindingen. Deze laatste toepassing ondervindt opvallend weinig actieve medewerking van Rijkswaterstaat. Zij heeft als onderdeel van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat meer belang bij het acceptabel maken van nieuwe wegen. Het bedrijven van ruimtelijke ordening behoort niet tot haar takenpakket. De belangen op het gebied van de ruimtelijke ordening en het leefmilieu worden vooralsnog vertegenwoordigd door de lokale overheden.

Deze ongelijke verhouding in de hiërarchisch en sectoraal georganiseerde planvorming met betrekking tot Rijkswegen vormt een belangrijke rem op een integrale stedenbouwkundige aanpak voor de RINGzones. Het is dan ook noodzakelijk dat de planvorming ten aanzien van Rijkswegen gestart kan worden op andere gronden dan

puur verkeerskundige. In dit opzicht lijkt een actieve rol weggelegd voor het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu. Het wordt tijd dat zij zich hard maakt voor een nieuwe toekomst voor de stad langs, boven en onder de RINGsnelweg in de Randstad.



9.0 Seaside, luchtfoto.

Betekenis en traditie

Henco Bekkering

In de voorgaande bijdragen aan deze bundel komen verspreid twee reeksen begrippen voor die in dit afsluitende artikel nog eens naar voren worden gehaald:

- samenhang - fragmentatie - netwerken
- publiek - collectief - privaat

Dit zijn stuk voor stuk sleutelbegrippen uit de discipline van de stedenbouwkunde en het huidige internationale debat daarover. Hier wordt een poging ondernomen ze in onderling verband te brengen door middel van een aantal overwegingen betreffende traditie en betekenis. Deze gedachtesgangen zijn richtinggevend voor het toekomstig onderzoek van de leerstoel Stadsontwerp.

Moderniteit en traditie

Aan de basis van ieder ontwerpproces ligt de interpretatie van de opgave. Voor elke stedenbouwkundige opgave is het een vereiste in beide hierboven genoemde reeksen een positie in te nemen. Deze positie is niet zo zeer afhankelijk van een persoonlijke opvatting of voorkeur, maar van de context van de opgave, zowel de fysieke context als de overdrachtelijke (maatschappelijke omstandigheden, de opvatting van de opdrachtgever enzovoorts).

Tot voor kort was dit niet nodig. Gedurende lange perioden in de geschiedenis lagen de opvattingen over de wereldorde vast. In de architectuur uitte zich dit in de grote stijlperiodes. Het geldt evenzeer voor de wijze waarop aan steden werd gebouwd, ook al was er nog geen sprake van zoiets als een stedenbouwkundige discipline. In de moderne en postmoderne tijd bestaan dat soort zekerheden niet meer en voelt de ontwerper zich dus bij elke opgave opnieuw gedwongen een (eigen) standpunt in te nemen. De vlucht in een 'persoonlijke stijl' biedt dan schijnzekerheid. De overwaardering voor het unieke resultaat en voor de 'visie' van de architect/stedenbouwkundige - zowel binnen de disciplines zelf als bij opdrachtgevers en



9.1 Belgrave Square (1825), Londen (boven links).

Eaton Square (1840), Londen (boven rechts).

Engels landschap Foto: H. Bekkering (onder links).

Kathedraal Gloucester of Tewkesbury (onder rechts).

In de Engelse samenleving speelt traditie een veel grotere rol dan in de Nederlandse. Dit uit zich in de steden, waar oude, bestaande patronen veel minder verstoord worden. Ook in het landschap blijft het karakter veel beter bewaard. Hoewel net als hier schaalvergroting wordt doorgevoerd, ontstaat door ruilverkaveling geen nieuw, maar een vernieuwd landschap waaraan ook de oorspronkelijke betekenissen afleesbaar blijven. In de monumentenzorg bestaat het probleem van 'terugrestaureren' niet. Door de ontwikkeling in de geschiedenis zien bijvoorbeeld kathedralen er soms uit als niet één maar als een aantal gebouwen die tegelijk door elkaar heen bestaan.

het publiek - leidt tot de huidige extreme veelkleurigheid van opvattingen. Ten gevolge van de paradox van het schaal-effect leidt overdadige variatie op het ene schaalniveau echter op een hoger schaalniveau onvermijdelijk tot monotonie, tot een grijze brij.¹

Behalve de mogelijkheid om houvast te vinden voor het ontwerpen in een bepaalde stijl, bestaat er een tweede mechanisme in de cultuur dat zulk houvast kan bieden: dat van de *traditie*. Om het verschil duidelijk te maken kan enigszins overdreven gesteld worden dat een stijl gebaat is bij onveranderlijkheid, terwijl traditie een algemeen maatschappelijk mechanisme is dat verandering mogelijk maakt, zij het geleidelijke verandering.

In de inmiddels wat ouderwetse, maar daarom nog niet betekenisloze kunstgeschiedenis als stijlgeschiedenis vereist de opkomst van een nieuwe stijlperiode een breuk met de voorgaande. In het bijzonder gold dit voor de formulerende fase van de 'orthodoxe en heroïsche' moderne architectuur, waar de stijlbreuk als bewuste tactiek is ingezet. Daartegenover maakt traditie historische continuïteit mogelijk. Dit veronderstelt geenszins dat alles bij het oude moet blijven. Traditie is een manier van doen, gericht op actief handelen. Traditie geeft houvast voor de manier waarop veranderingen kunnen worden ingepast in het bestaande zonder breuken te veroorzaken.

1. T.M. de Jong.

Omdat verreweg het grootste deel van onze steden niet zozeer als geheel is ontworpen volgens één bepaalde stijl, maar in onderdelen tot stand gebracht volgens een reeks tradities, waarbij er steeds een tijdgebonden idee voor het geheel gold, is historische continuïteit en daarmee het mechanisme van de traditie in het bijzonder relevant voor de stedenbouwkunde. Omdat bovendien stedenbouwkundige opgaven steeds meer verschuiven naar het ingrijpen in en het omgaan met bestaand stedelijk gebied, is begrip voor tradities en historische continuïteit op dit moment nog relevanter². De psycholoog-filosoof Willem Koerse stelt het nog absoluut: "... zaken uit het verleden, uit de vorige eeuw of uit de Middeleeuwen, behoren tot de actualiteit, zij vormen het oudste deel van de *actualiteit*. Daarnaast behoren vanzelfsprekend de potenties en mogelijke veranderingen ook tot het heden."³

In belangrijke mate is wat wij nu als samenhang ervaren in onze historische steden het resultaat van het ontwerpen en bouwen volgens de traditie. Opnieuw Willem Koerse: "Geen enkel heden is ermee gediend een verleden te willen terughalen, maar evenmin moet het zich ervan willen losmaken - want dan berooft het zichzelf van een essentiële dimensie. Daarom moet het verleden hoog gehouden worden, niet om terug te halen, te willen herhalen of kopiëren maar om als meervoudige bron te gebruiken."⁴

Samenhang, fragmentatie en netwerken

Samenhang op het ene schaalniveau is voorwaarde voor de herkenbaarheid van een éénheid (het woord zegt het al) op een hoger schaalniveau. Dit impliceert formele hiërarchie, het is niet anders. De voorvechters van de stedelijke fragmentatie achten die hiërarchie verwerpelijk. Deze verwerping heeft een morele ondertoon: hiërarchie veronderstelt immers ongelijkheid en dus macht. En dat wordt in deze tijd van gelijkheid tussen mensen natuurlijk niet langer acceptabel geacht. Maar formele hiërarchie gaat helemaal niet over macht, maar over *betekenis*, leesbaarheid en begrijpelijkheid. Het gaat niet over hoe mensen met *elkaar* omgaan, maar met *hun omgeving*. Elke betekenis is daarmee gebonden aan een context.

Fragmentatie als gevolg van breuken en plotselinge overgangen is in onze steden en hun periferie inmiddels een onloochenbaar feit geworden. De achtergronden van de stedelijke fragmentatie worden onder andere belicht in de bijdrage van Han Meyer, Willem Hermans en John Westrik. De breuken en plotselinge overgangen, de discontinuïteiten, zijn in de twintigste eeuw sinds de verheerlijking ervan door de modernen als esthetische categorieën in onze waardering toegelaten, verdedigd met termen als 'de vernieuwing', 'de contrastwerking en de vervreemding in de moderne kunst'. Dat

2. zie de bijdragen over binnensteden en naoorlogse woonwijken elders in deze bundel.

3. Koerse, 1997, *De grenzeloze stad: Een kwestie van tijd II - De stad en gelijktijdigheid*, Bussum.

4. Idem: *Een kwestie van tijd I - Naar behoud van heden*.

is een breed en diep in de cultuur doorgedrongen houding geworden. In de woorden van Han Meyer, verwijzend naar Hannah Arendt, Marshal Berman en Richard Sennet, veronderstelt 'modern zijn' een bereidheid tot onthechting van een bestaande context, de bereidheid afstand te doen van een verleden en een identiteit. Juist dit identiteitsverlies roept echter nu maatschappelijke reacties op. Opdrachtgevers voor stedelijke transformaties beschouwen behoud of herstel van de identiteit als één van de belangrijkste programmapunten. De mechanismen van de moderniteit hebben echter hun gevolgen voor de wijze waarop de tegenwoordige samenleving is georganiseerd, hetgeen resulteert in de stedelijke fragmentatie. Maar daarmee vervalt nog niet de noodzaak voor de stedenbouwkunde een begrijpelijke en toegankelijke omgeving te ontwerpen. Zolang architectuur en vooral stedenbouw gezien kunnen worden als uitingen van de samenleving - al dan niet bewust als zodanig geformuleerd of ontworpen - dient aan de begrijpelijkheid en toegankelijkheid daarvan aandacht te worden besteed.

Tegelijkertijd is het denkbaar dat de traditionele ontwerptechnieken om tot ruimtelijke samenhang en betekenis te komen niet meer voor alle opgaven overal in onze steden toereikend zijn. Het is daarom van belang te onderzoeken op welke wijze en in hoeverre samenhang kan worden bereikt door het ontwerpen van de overlappende netwerken die het functioneren van de hedendaagse steden bepalen: de fysieke netwerken waarover Han Meyer schrijft en de virtuele netwerken die aan de orde komen bij Paul Drewe en Edward Hulsbergen. De laatsten citeren de criteria voor de 'goede' stad van Kevin Lynch, waaronder de leesbaarheid van de stedelijke structuur en het betekenisvol zijn. Maar welke betekenissen anders dan de historische komen in onze tijd in aanmerking? In antwoord op deze vraag zullen de netwerken en de 'netwerkstad' eerst beter begrepen en beschreven moeten worden. Een probleem dat door de stedenbouwkundige discipline nog doorgrond moet worden ligt in de deels niet-traditionele verbanden tussen de ruimtelijke en de functionele effecten van de hedendaagse netwerken. Vruchtbaarder dan betekenis te willen ontlenuen aan het bestaan van niet-zichtbare netwerken op zichzelf is het wellicht om vorm te geven aan de knopen waar de uitwisseling tussen de verschillende netwerken plaats vindt. Drewe en Hulsbergen noemen als voorbeeld de inrichting van de in- en uitritten van de grote steden vanaf de (snel)wegen tot 'stedelijke boulevards, gericht op consumptie'. Daar kunnen bijvoorbeeld de in- en uitgangen van ondergrondse infrastructuur aan worden toegevoegd (zie de bijdrage van Frank van der Hoeven). Bovendien maken niet-commerciële instituties en verbanden een zeker zo belangrijk deel uit van het stedelijk leven (zie de bijdrage van Paul Drewe: De vernieuwing van binnensteden). In de bijdrage 'Structuurplanning

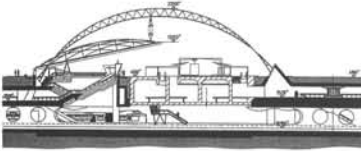


9.2 De Maliebaan (boven).
Stadsplan van D.
Stoopendaal, 1719.

De Maliebaan, (midden).
Algemeen uitbreidings-
plan, Berlage en Holsboer,
1924.

Luchtfoto Maliebaan,
1989.

De Maliebaan in Utrecht
neemt in het omringende
stratenpatroon een
hiërarchische positie in,
waardoor oriëntatie
mogelijk wordt.



9.3 Doorsnede Station Blaak.

Station Blaak (foto Frank van Dam)

Binnenrotteplein met entree naar het station.

Als voorbeeld van de nieuwe typen openbare ruimte -naast enkele van de recente dijkverzwarringsprojecten die Han Meijer noemt- kan het station Blaak van Harry Reijnders worden genoemd, in aansluiting op de herinrichting van de Blaak en het Binnenrotteplein door West8/Adriaan Geuze.



anno 1997,... ' zoekt ook Anna Vos naar nieuwe wegen om samenhang in het uit elkaar vallende stadslichaam te behouden of opnieuw aan te brengen. Zij wijst op de mogelijkheden van de grensvlakken tussen de fragmenten: een potentieel ruimtelijk netwerk - voor een belangrijk deel infrastructuur - op de schaal van de stad als geheel dat totnogtoe niet als zodanig werd herkend en behandeld.

Publiek, collectief en privaat

Het lijkt voor de hand te liggen de uitingen van de samenleving die hun neerslag krijgen in stedenbouwkundige projecten, waar hierboven sprake van was, een collectief karakter toe te schrijven. Zoals

Jan Heeling heeft aangegeven in de bijdrage 'Een zoektocht naar de grondslagen van de stedenbouwkunde' wordt in het stedenbouwkundig debat slordig omgegaan met de begrippen publiek, collectief en privaat. Hij onderscheidt drie woordparen:

- publiek - privaat; over de territoriale afbakening van ruimte en plaats;
- openbaar - privé; over het recht van toegang, functie en gebruik;
- collectief - individueel; over sociaal-maatschappelijke en psychologische aspecten.

Het idee van Manuel de Solà Morales uit Barcelona dat de stad wordt versterkt door een netwerk van verbanden die tot stand komen door verschillende elkaar overlappende vormen van collectief gebruik van privé-ruimtes - overlappend in ruimte en in tijd, zowel als in de samenstelling van de collectieve groepen - is een toevoeging aan de wijze waarop in de stedenbouwkundige en sociaal-maatschappelijke disciplines werd nagedacht over de relaties tussen de stad en zijn bewoners/gebruikers.⁵ Daarin moeten mogelijkheden zitten nieuwe vormen van *betekenis* in het stedelijk leven tot uiting te laten komen in de stedelijke ruimte: de nieuwe intermediaire openbare ruimten die Paul Drewe in zijn bijdrage noemt. Kan dit de nieuwe invulling zijn van het idee van 'stedenbouw als sociaal werk' van De Casseres, aangehaald door Drewe en Hulsbergen? Of is dat helemaal geen taak van de stedenbouwkunde? Waarom zou de discipline zich aanmatigen verantwoordelijk te zijn voor het nieuwe programma van de stad?

Op zichzelf is het verschijnsel van collectieven, gebaseerd op het principe 'soort zoekt soort' (Han Meyer) met een eigen vorm van gebruik en eigen plekken in de stad natuurlijk niets nieuws. Alle maatschappelijke en culturele instituties vormen tot op zekere hoogte collectieven. Nieuw is de rijkdom aan onderlinge verschillen en de relatieve geïsoleerdheid van de collectieven ten opzichte van elkaar die De Solà Morales bedoelt: de regelmatige bezoekers van de speelhof, de leden van de sportschool, de klanten van het huiskamerrestaurant, het kamermuziek ensemble enzovoorts (voorbeelden van de auteur). Deze vallen des te meer op waar de collectieven die vanouds in de samenleving een belangrijke rol vervulden in omvang en maatschappelijke betekenis steeds verder teruglopen: het kerkgenootschap, de buurtvereniging, de harmonie enzovoorts. Onderzoek is nodig naar de wijze waarop de stad ook in vorm op deze nieuwe collectieve vormen van gebruik kan reageren. Zijn er nieuwe vormen van publieke ruimte denkbaar die de wisselende collectieven op een andere manier accommoderen dan het centrale stadsplein uit de middeleeuwse stad en al die andere stedelijke elementen die we zo

5. Manuel de Solà Morales, 1992, "Openbare en collectieve ruimte, de verstedelijking van het privé-domein als nieuwe uitdaging", vert.: Bet, E., in: 1996, *Reader Stedenbouwkundig Ontwerpen*, Publikatieburo Bouwkunde, TU Delft.



9.4 De Baarsjes, 1930
De Baarsjes, 1995

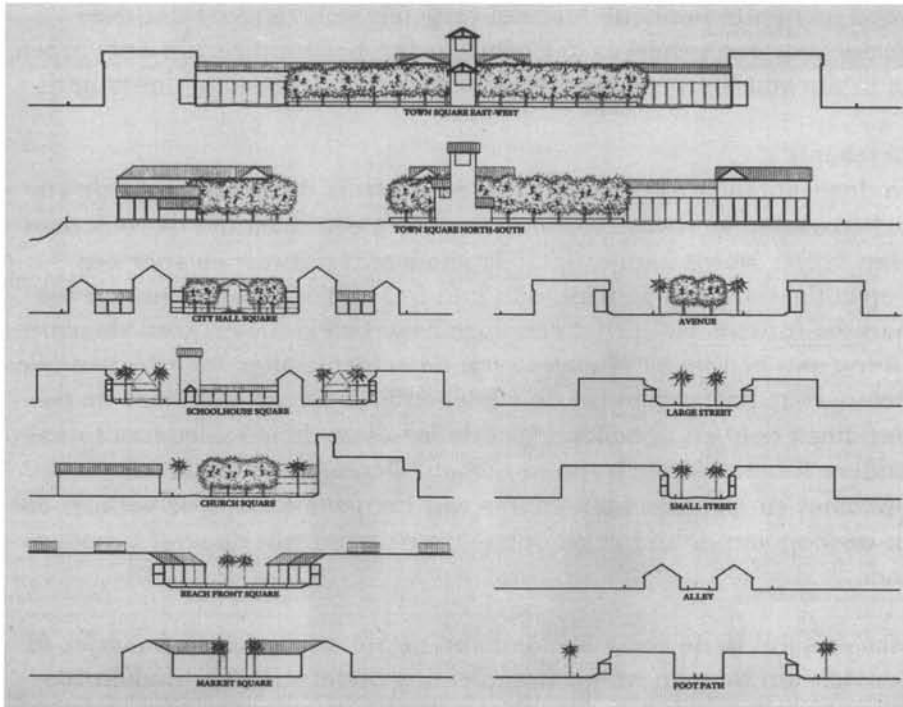
goed menen te kennen? Meestal vergeten we overigens dat deze veelal voor een geheel ander gebruik dan het huidige zijn ontworpen of in antwoord op een inmiddels verdwenen gebruik zijn ontstaan.

Betekenis

In deze laatste vraag ligt één van de centrale dilemma's voor de stedenbouwkundige theorievorming besloten, een dilemma dat ook door Han Meyer wordt aangestipt. Als iets wordt ontworpen voor een bepaalde vorm van gebruik dan kan het ook optimaal uiting geven aan die functie. Het krijgt een specifieke betekenis en geeft daarmee uiting aan een bepaald aspect van de samenleving. Toch blijken alle belangrijke basistypen uit de stedenbouw, zoals die zich door de tijden heen hebben ontwikkeld, in de loop van de geschiedenis totaal andere functies op te kunnen nemen. Denk alleen al aan de opkomst en gigantische toename van het gemotoriseerde verkeer dat in de loop van de tijd in de openbare ruimten van de stad is opgenomen.

Het verschil in de straatbeelden van de Hoofdweg in De Baarsjes in Amsterdam toen en nu geeft aanleiding onderscheid te maken tussen twee soorten betekenis die aan stedenbouwkundige elementen vastzitten. De ene soort betekenis is gebaseerd op de symboolwaarde: de culturele afspraak over wat een straat is of hoort te zijn, die relatief onveranderlijk is. De andere soort betekenis is gebaseerd op het gebruik, dat in de loop van de tijd heel sterk kan veranderen. "De samenleving is permanent aan veranderingen onderhevig, maar pleinen en gebouwen hebben een langere levensduur. Een eveneens weerbarstige constantheid heeft de herinnering die daaruit spreekt. Die betekenis, die zijn neerslag in steen gekregen heeft, wordt ondanks maatschappelijke veranderingen levendig gehouden. (...) De functie van voorheen leidde tot de vorm en kreeg betekenis. De betekenis die aan de vorm vastzit is nu de functie voor de samenleving geworden."⁶ Als door het mechanisme van de traditie die betekenis in het collectief bewustzijn van de samenleving een rol blijven spelen (en dat is per definitie zo), dan is het begrijpen daarvan voorwaardelijk voor de stedenbouwkundige discipline. Dit geldt ook en onverkort voor het ontwerp van de nieuwe intermediaire openbare ruimten waar Paul Drewe en Han Meyer om vragen, bijvoorbeeld om de aansluiting te maken tussen de grootschalige infrastructuren en de stedelijke netwerken.

6. H.C. Bekkering, 1990, Omslag
in betekenis, in *Forum* nr. 34,
Amsterdam.

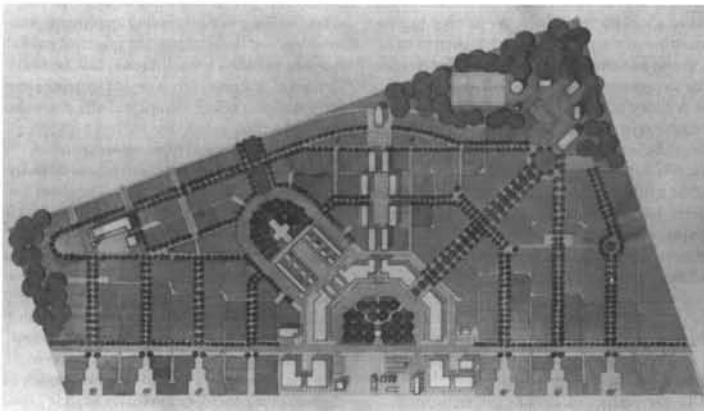


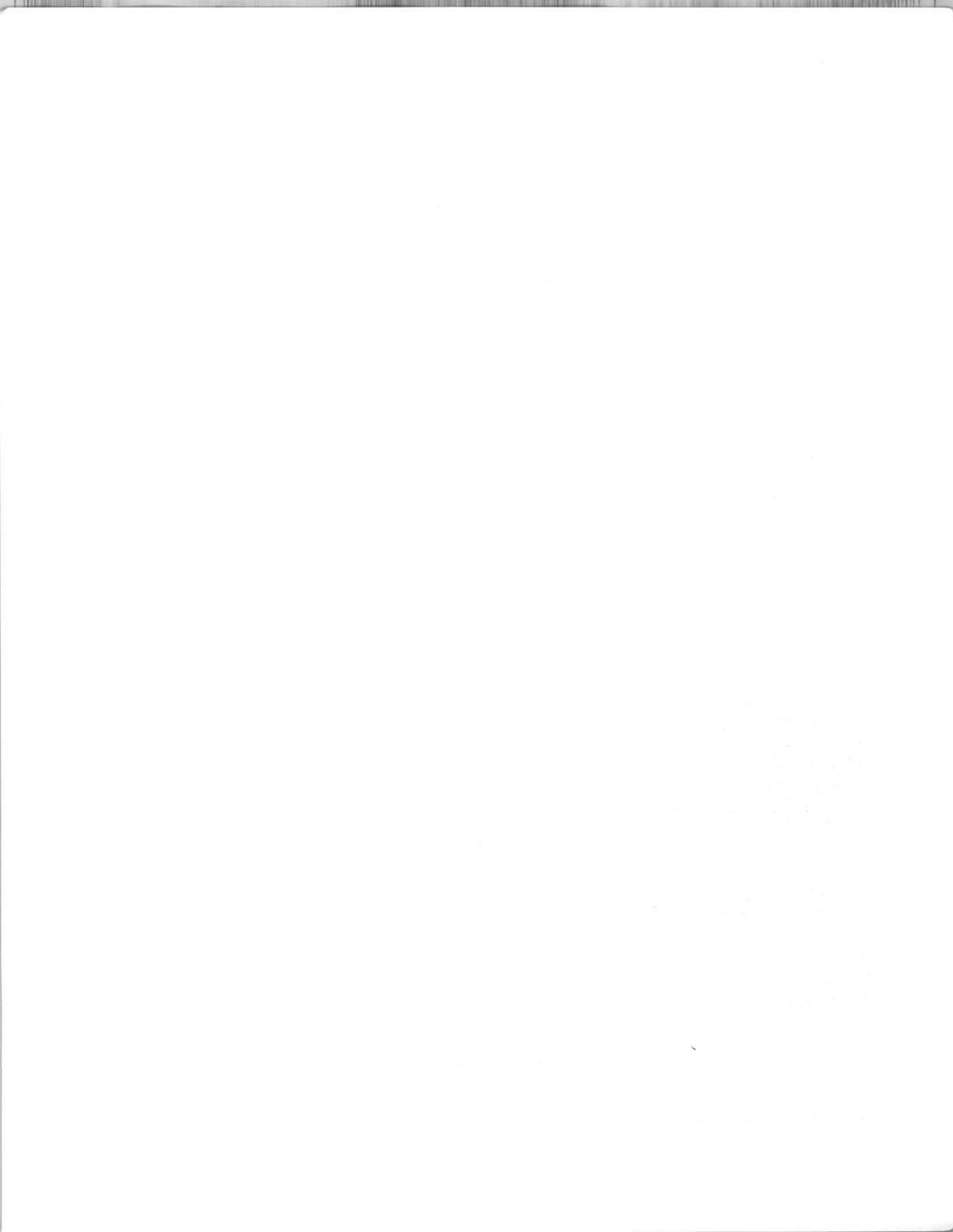
9.5 Seaside, reeks analyse-
tekeningen .

Straatprofiel Seaside.

Seaside.

In de Amerikaanse beweging van The New Urbanism gaan stedenbouwkundigen en architecten zo ver dat een traditioneel idioom wordt ingezet omdat dat heeft bewezen betekenis te kunnen dragen, die ook voor een breed publiek toegankelijk zijn. Uitgevoerde projecten als Seaside en Windsor in Florida tonen dat in zo'n sterke mate dat zij in Europese ogen haast karkuraal worden. Dit is echter eerder het gevolg van de architectonische invullingen dan van de stedenbouwkundige ontwerpen. De helderheid daarvan is gebaseerd op de zorgvuldige toepassing van een nauwkeurig gedefinieerde typologie van openbare ruimten, recent neergelegd in de eerste versie van een handboek met de allure van een manifest: "The Technique of Town Planning - Operating System of The New Urbanism", Duany Plater-Zyberk.





Auteurs

Prof. Ir Henco Bekkering

Partner van het stedenbouwkundig bureau Heeling, Krop Bekkering te Groningen en hoogleraar Stedenbouwkundig Ontwerpen aan de Faculteit Bouwkunde, TU Delft.

H.C.Bekkering@dutkitm.bk.tudelft.nl

Prof. Dr Paul Drewe

Hoogleraar Ruimtelijke Planning aan de Faculteit Bouwkunde, TU Delft.

P.Drewe@dutkitm.bk.tudelft.nl

Prof. Ir Jan Heeling

Partner van het stedenbouwkundig bureau Heeling, Krop Bekkering te Groningen en hoogleraar Stedenbouwkundig Ontwerpen aan de Faculteit Bouwkunde, TU Delft.

J.Heeling@dutkitm.bk.tudelft.nl

Ir Willem Hermans

Partner van het stedenbouwkundig bureau CH en Partners te Den Haag en universitair docent Stedenbouwkundig Ontwerpen aan de Faculteit Bouwkunde, TU Delft.

W.J.A.Hermans@dutkitm.bk.tudelft.nl

Ir Frank van der Hoeven

Assistent in opleiding aan de Faculteit Bouwkunde, TU Delft.

F.vanderHoeven@dutkitm.bk.tudelft.nl

Dr Edward Hulsbergen

Universitair hoofddocent Ruimtelijke Planning aan de Faculteit Bouwkunde, TU Delft.

E.D.Hulsbergen@dutkitm.bk.tudelft.nl

Dr Ir Han Meyer

Universitair hoofddocent Stedebouwkundig Ontwerpen aan de
Faculteit Bouwkunde, TU Delft.
V.J.Meyer@dutkitm.bk.tudelft.nl

Ir Anna Vos

Hoofd Bureau Structuur Stad en Regio,
Dienst Stadsontwikkeling, Gemeente Utrecht
Roo.Zuidema@utrecht.nl

Ir John Westrik

Universitair hoofddocent Stedebouwkundig Ontwerpen aan
de Faculteit Bouwkunde, TU Delft.
J.A.Westrik@dutkitm.bk.tudelft.nl





