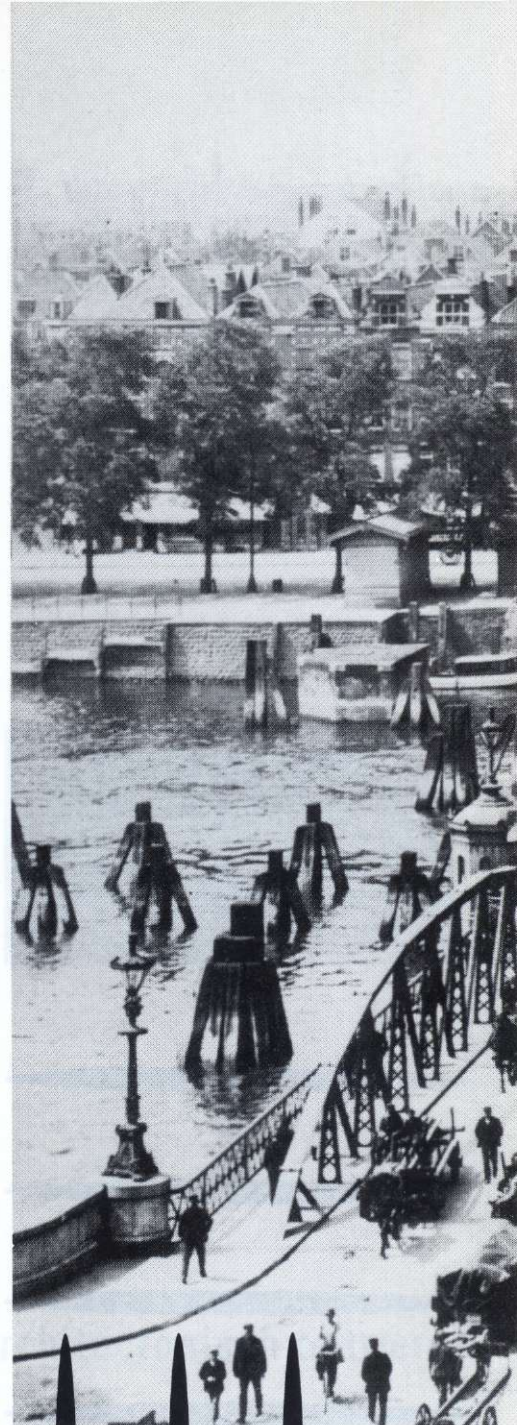


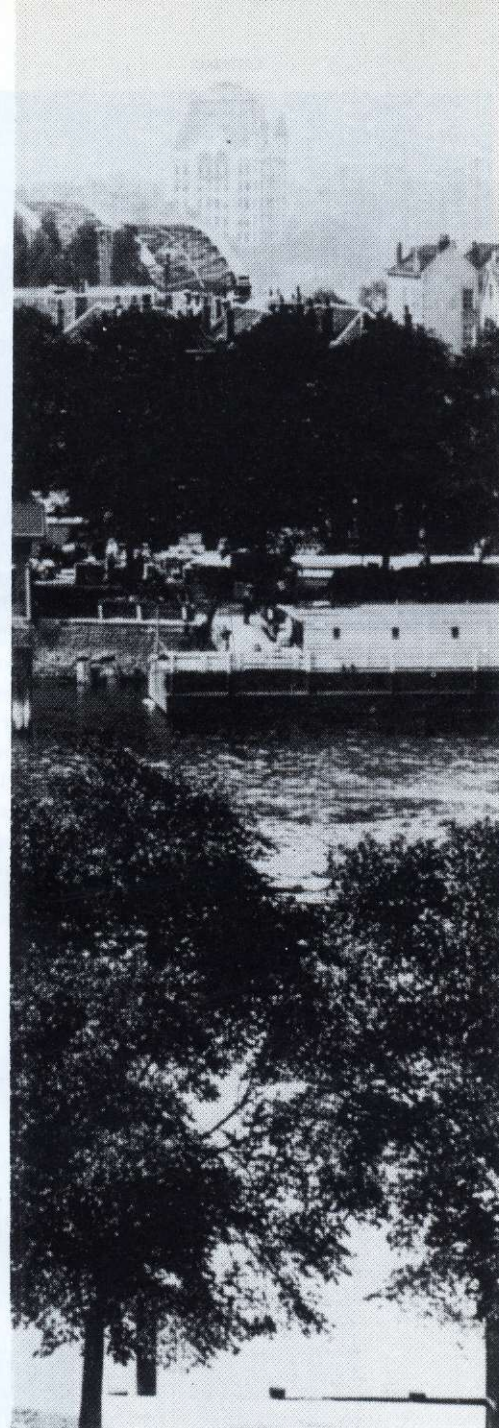
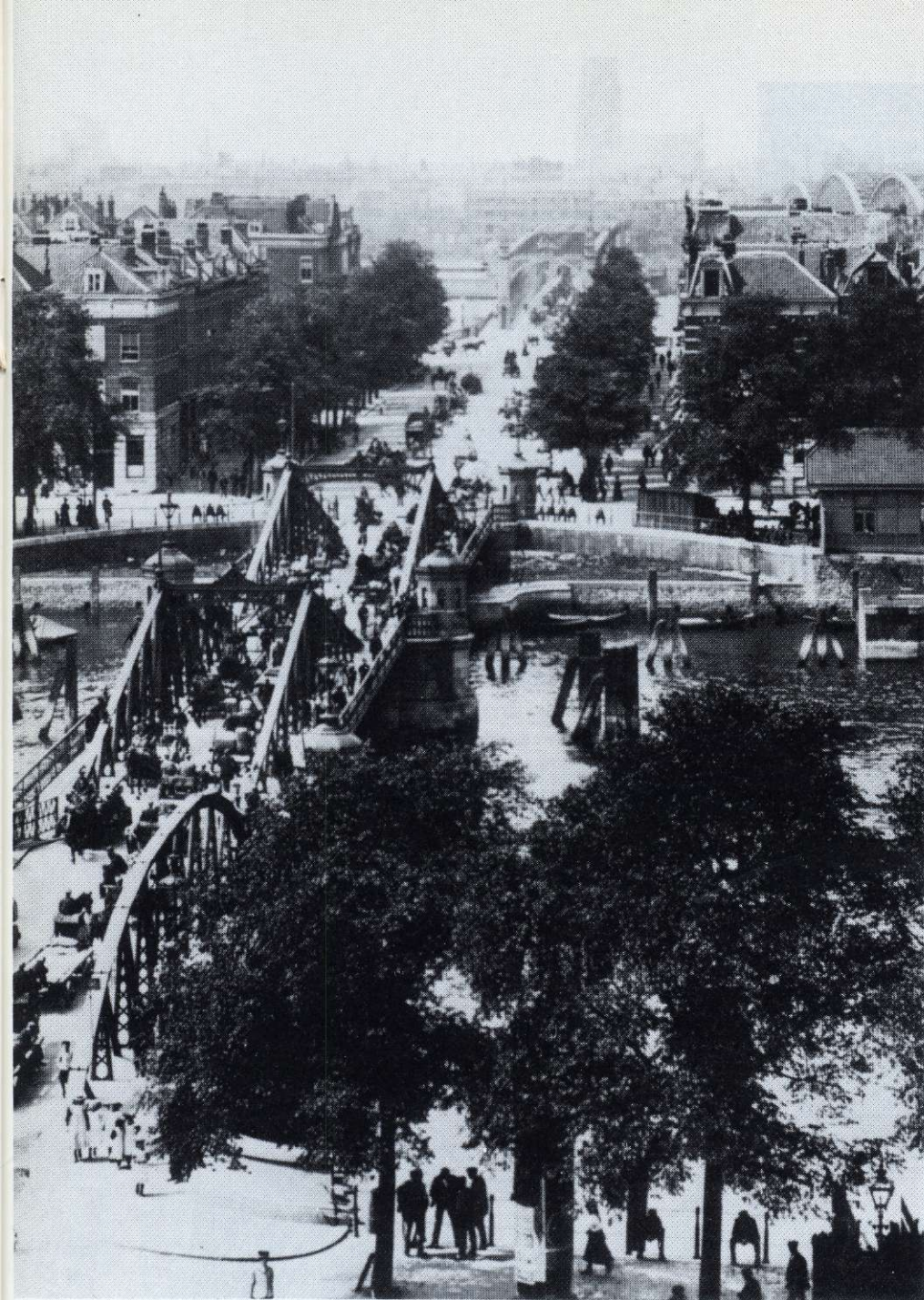
Het beeld van de stad

Han Meijer is stafmedewerker van de Projektorganisatie Stadsvernieuwing van de Gemeente Rotterdam. Hij houdt zich in het bijzonder bezig met onderzoek naar herstructurering van oude havengebieden in Europa en de Verenigde Staten.

De directe aanleiding voor het houden van het symposium 'Stedelijke identiteit en collectief geheugen' in november 1988 was de presentatie van de ontwerpen voor drie pleinen en het spoortunneltracé in Rotterdam. In opdracht van de Rotterdamse Kunststichting maakten een aantal binnen- en buitenlandse architecten deze ontwerpen in het kader van de culturele manifestatie 'Rotterdam '88, de stad als podium'. De reden om deze presentatie te verbinden met een symposiumdag waarin de 'identiteit' van de stad vanuit verschillende invalshoeken zou worden belicht en de betekenis van het 'geheugen' van de stad voor haar identiteit nader zou worden onderzocht, is gelegen in de actualiteit van de twee thema's die in de naam van het symposium met elkaar worden verbonden. Vooral het spoorwegtracé dat nu nog wordt gedomineerd door het negentiende eeuwse spoorwegviaduct, biedt zowel een prachtige gelegenheid om nader vorm te geven aan de nieuwe identiteit als onderdeel van de 'stedelijke vernieuwing' van Rotterdam, als een aanleiding om stil te staan bij de merkwaardige manier waarop in deze stad met de geschiedenis wordt omgesprongen.

Arnold Reijndorp is wetenschappelijk onderzoeker en docent, verbonden aan het Sociologisch Instituut van de Universiteit van Amsterdam. Hij houdt zich in het bijzonder bezig met onderzoek naar de verschuiving van de sociale samenstelling van de bevolking van stadsvernieuwingswijken in Amsterdam en Rotterdam.





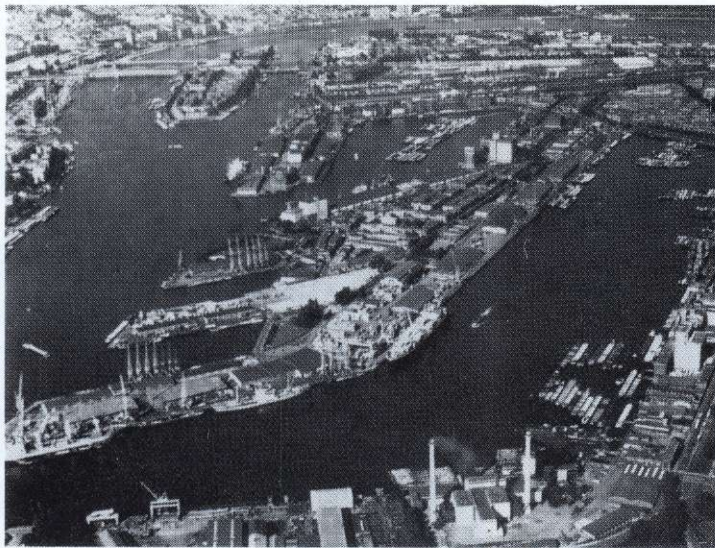
Noordereiland - van der Takstraat, Rotterdam, tussen Willemsbrug en Koningsbrug; rechtsboven het Spoorwegviaduct, situatie rond 1900

Vrijwel alle grote steden ontwikkelen momenteel scenario's voor een nieuwe stedelijke identiteit die stevast zijn opgebouwd uit twee elementen: enerzijds de algemene kenmerken, waaraan iedere stad tegenwoordig moet voldoen, wil zij een echte grote stad zijn, anderzijds een aantal specifieke zaken die verduidelijken dat het om deze stad en niet om een andere gaat. Deze actuele zoektocht naar de identiteit van een stad vormt het ene thema van het gehouden symposium. Het andere – het collectieve geheugen – speelt een belangrijke rol in het ontwikkelen van deze tweezijdige nieuwe identiteit van de stad. Er wordt zowel gerefereerd aan algemeen aanvaarde beelden van dé stad als aan aspecten die verbonden zijn met de geschiedenis van een bepaalde stad en die in belangrijke mate het beeld en het zelfbeeld van de stad bepalen. In beide gevallen betreft het collectieve voorstellingen die op verschillende wijzen – literatuur, overlevering, film, propaganda enz. – worden overgedragen.

Ontwerp en beeld

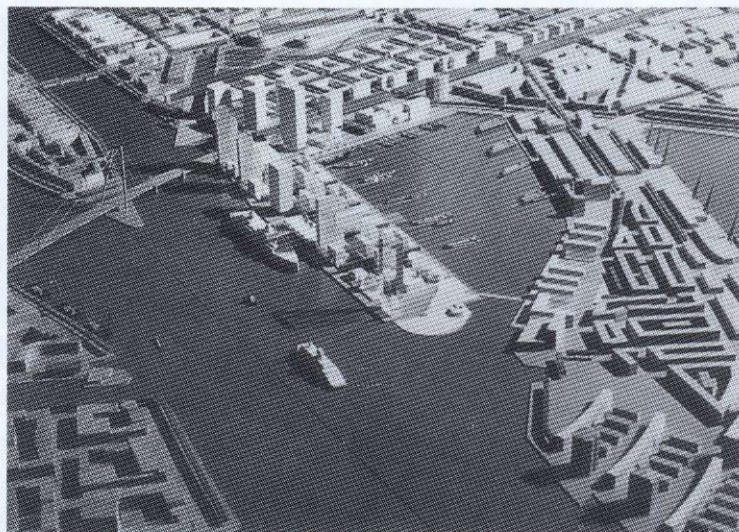
Het symposium over 'Stedelijke identiteit en collectief geheugen' is niet het eerste symposium dat in Rotterdam werd gewijd aan stedenbouwkundig ontwerpen en geschiedenis. Al begin 1980 vond het symposium 'Ontwerper en historie, historicus en ontwerp' plaats met lezingen van Taverne, Dal Co, Engel en Grassi. Dat symposium was het startpunt van de AIR-manifestatie rond de 'Kop van Zuid', een reeks van activiteiten die tezamen een strategie vormden met als doel het 'nieuwe beeld van Rotterdam' te definiëren.¹ Ook dat symposium stond dus in het teken van de ontwikkeling van een nieuw beeld van Rotterdam, gerelateerd aan haar geschiedenis. Interessant is in dit verband wat Joost Meuwissen in zijn bespreking van dit symposium naar voren brengt over de verschillende manier waarop historici en architecten met het begrip 'beeld van de stad' omspringen:

'Als ontwerpers spreken over het beeld, dan bedoelen ze steeds de vorm, dat wil zeggen de architectuur gerealiseerd als gebouw. (...) Als historici spreken over het beeld, dan bedoelen ze een woord en een cultureel besef ...' (Plan 1981, nr. 9, p. 22)



Kop van Zuid, Rotterdam, situatie voor 1980

Teun Koolhaas, ontwerpvoorstel Kop van Zuid, 1987



Aldo Rossi, ontwerpvoorstel Kop van Zuid, 1981

En als voorbeeld haalt hij Henk Engel aan die als ontwerper liever over de vorm van de stad zegt te spreken dan over haar beeld. De historicus daarentegen spreekt liever over het beeld van de stad, 'omdat zijn discipline nu eenmaal niet alleen de gebouwde vormen, maar ook de gehouden betogen, de verzamelde statistische gegevens en het verloop van de gebeurtenissen analyseert.' (Plan 1981, nr.9, p. 23)

Het symposium uit 1980 kan worden beschouwd als een eerste presentatie van studies van Nederlandse architecten en architectuurhistorici waarbij zij inspiratie ontleen aan het Italiaanse en Franse onderzoek naar de relatie van ontwerp en geschiedenis. Het daarin ontwikkelde begrippenpaar 'morfologie' en 'typologie' speelt in de referaten en in de discussie een belangrijke rol. Zij zijn zowel het instrumentarium voor het historisch onderzoek naar de transformatie van de stad in relatie tot de ontwikkeling van gebouwen- en woningtypen, als bouwstenen voor de ontwerppraktijk. De lezing van Henk Engel op dit symposium geeft een goed beeld van één manier waarop de aanzetten van Italiaanse architecten als Aymonino, Rossi en Grassi, en Fransen als Panerai, Devillers en Huet² in de Nederlandse (lees: Delftse) praktijk werden opgepakt. De ontwikkeling van het type wordt bestudeerd in de context van de ontwikkeling van de moderne stedenbouw en woningbouw, met de nadruk op de ontwerpproblemen die voortkwamen uit de nieuwe maatschappelijke opgaven, massawoningbouw en grootschalige stadsuitbreidingen.³

Het historisch onderzoek naar de 'Kop van Zuid', dat Jan de Graaf en Wim Nijenhuis in het kader van dezelfde AIR-manifestatie verrichtten, is een voorbeeld van een uitwerking van andere elementen in het hierboven genoemde Italiaanse en Franse onderzoek.⁴ Zij volgen een lijn die door Foucault is geïnspireerd en geëntameerd. Deze lijn leverde studies op van de verschillende disciplinerings-'machines', uiteenlopend van het gezin tot het schoolsysteem en van de woning tot de nieuwe hospita- len.⁵ Architectuur en stedenbouw worden daarin onderzocht op hun bijdrage aan de regulering van het bevolkingslichaam en de disciplineren van het lijf.⁶ Al eerder hadden Jan de Heer en Kees Vollemans in deze lijn bijdragen geleverd over gevangenisarchitectuur, *de Koloniën van Weldadigheid en de arbeiderswoning*.⁷

In het Franse onderzoek gaat het morfologische en typologische onderzoek naar de veranderingen in de architectonische en stedenbouwkundige vorm samen met het theoretisch-historisch onderzoek naar de opkomst en het functioneren van de verschillende instituties die deze veranderingen veroorzaken of structureren.⁸ In de genoemde Nederlandse voorbeelden is deze samenhang van het begin af aan geringer. De architectonische en stedenbouwkundige voorstellen worden geanalyseerd als voorbeelden van verschillende machtsdisposities. Daardoor blijkt deze lijn in het historisch onderzoek al snel niet meer productief. Het lijkt zinloos om door te gaan met het onderzoek van andere architectonische typen gerelateerd aan andere instituten, als dit niet meer oplevert dan nieuwe illustraties bij hetzelfde verhaal, of het nu de Frankfurter Küche betreft, de woningbouw voor onmaatschappelijke gezinnen of de stadsvernieuwingpolitiek van de jaren zeventig. De nadruk van het onderzoek komt dan te liggen bij de typologische en morfologische studies, die steeds meer het karakter krijgen van een onderzoek naar de immanente ontwikkeling van architectuur en stedenbouw.⁹

In het symposium 'Ontwerper en historie, historicus en ontwerp' kondigt het afscheid van het 'beeld' en het 'vertoog' zich al aan. Ontwerpers zijn in de eerste plaats geïnteresseerd in de 'vorm' en in de transformaties die daarin optreden. Alleen het onderzoek daarvan levert hen de middelen om opnieuw vorm te geven. De meer filosofische geïnspireerde blik went zich ongeveer tegelijkertijd van het onderzoek naar de 'microfysica van de macht', naar het identiteitsloze subject verloren in de richtingloze leegte van de (post-)moderne maatschappij. Als er al bij bepaalde architectonische types sprake zou zijn van machines, dan niet

van disciplineringsmachines, maar van een soort flipperkasten of kermisattracties die volstrekt zonder doel niet anders doen dan de massa aantrekken, verwerken, vermaken en weer uitspuwen. Er wordt niets gedisciplineerd of getransformeerd, er wordt slechts geconcentreerd en weer verstrooid of andersom. Tegenover het concept van de compacte stad dat in de stedenbouwkundige praktijk ontwikkeld is stelt de architectuurtheorie die door deze filosofie is geïnspireerd het concept van de leegte, tegenover het idee van het bruisende leven de dood en tegenover de herinnering die geïnterpreteerd wordt als nostalgisch verlangen het aandenken als de aanvaarding van wat verloren is gegaan.¹⁰

Betekenis en stedelijke ervaring

Los van de hier beknopt weergegeven lijnen ontwikkelden zich in het onderzoek van de stad twee andere lijnen. De ene lijn vormt een voortzetting van de cultuur-sociologische traditie. De aandacht gaat daarbij uit naar veranderingen in de stedelijke openbaarheid in relatie met de ontwikkeling van een privé-sfeer, de stedelijke mentaliteit als een vorm van moderniteit, het ontstaan van collectieve angsten. De belangrijkste vertegenwoordigers van deze vorm van stadsonderzoek zijn momenteel Richard Sennett die in *The fall of public man* de teloorgang van de openbaarheid beschrijft, en Marshall Berman die in *All that is solid melts into air* het verval van de 'moderniteit' onderzoekt. De andere lijn ontwikkelt zich vanuit de semiologie. De lezing die Roland Barthes in

1. De voordrachten gehouden op dit symposium werden gepubliceerd in: *Plan*, 1981 nr. 9
2. Vergelijk E. Taverne, 'De stad als substantie van de architectuur; het recente stadsonderzoek in Frankrijk', in *Archis*, 1986 nr. 9, p. 14-24.
3. Dit onderzoek resulteerde inmiddels in studies over Oud (H.J. Engel), Frankfurt (H.J. Engel en E. van Velzen), Berlage (J. de Heer) en Rietveld (J. de Heer).
4. Artikel van J. de Graaf en W. Nijenhuis in het boek *De kop van Zuid*, Rotterdam 1982.
5. O.a. J.M. Alliaume et al., *Politique de l'habitat*, Parijs 1977; M. Foucault et al., *Les machines à guérir*, Brussel 1979; verschillende nummers van het tijdschrift *Recherches*, o.a. nr. 25 (nov. 1976), 28 (nov. 1977) en 29 (dec. 1977).
6. M. Foucault, *Geschiedenis van de seksualiteit*, dl. 1, *De wil tot weten*, Nijmegen 1984. (oorspr. versie 1976, p. 137 e.v.).
7. Gepubliceerd in: *Te elfder ure* nr. 26, 1978.
8. Zie D. van Dansik, J. de Graaf en E. Taverne, 'Parijs, een kritische regio', in *Wonen/TABK*, nr. 10/11, p. 15-59.
9. Voorbeelden van dergelijke morfologische studies vormen de 'Dapperbuurtstudie' van Henk Engel als een eerste begin, en later het werk van Caspar van der Hoeven & Jos Louwe over Amsterdam en van Frits Palmboom over Rotterdam. De typologische studies concentreren zich in eerste instantie op de woningbouwprojecten van Berlage en Oud. Het samengaan van de ontwikkeling van het woningtype met een nieuwe stedenbouwkundige opgave zorgt daarin voor het samengaan van typologisch en morfologisch onderzoek, dat resulteert in het bepalen van een architectonische eenheid in de nieuwe stedelijke structuur: het bouw- blok. Zie J. Castex et al., *De rationele stad, van bouw- blok naar wooneenheid*, Nijmegen 1984.
10. Zie o.a. Jean Baudrillard, *Het Beaubourg Effect*, O-cahier 1, 1984; E. Bolle en W. Nijenhuis, 'Stedenbouw en doodrevolte: de dromologie van Paul Virilio' in *Archis*, nr. 11, 1987; E. Bolle, 'Verwaide stad' in *De Nieuwe Weelde* nr. 6, p. -9.

De gebruiker leest de stad



Parade voor de Amerikaanse deelnemers aan de Olympische Spelen, New York, 1984

1967 hield over 'Semiotiek en stad' is door vertalingen algemeen bekend geworden.¹¹ Het programma dat hij in deze tekst ontvouwt voor een semiologie van de stad is echter nooit uitgevoerd. Het belangrijkste probleem daarin – dat tegelijk de grote uitdaging vormt – is hoe we van het spreken in metaforen tot werkelijk onderzoek van de 'taal van de stad' kunnen komen. Als we de recente produktie van teksten over de stad overzien, zowel van filosofen als van reclamebureaus, dan moeten we concluderen dat de opgave die Barthes heeft gesteld aktueller is dan ooit. De bijdragen die vanuit de semiotiek zelf recentelijk aan de stadstheorie zijn geleverd, liggen in het verlengde van een toegenomen aandacht voor de organisatie van het dagelijks leven en voor de alledaagse ervaring.¹² Daarmee is in ieder geval een operationalisatie van het onderzoek naar de 'taal van de stad' gegeven.

Het werk van Sennett en Berman is een voortzetting van een traditie van sociologische en filosofische bemoeienis met de stad, waarin we schrijvers vinden als Simmel, Benjamin en Kracauer.¹³ Het gaat hen voortdurend om de beleving van de stad, om de ervaring van de veranderingen die plaatsvinden in het stedelijk leven, de betekenis van de enorme opeenhoping van mensen, de transformaties van de fysieke structuur. Die ervaring van de stad wordt, als waren zij voyeurs, beschreven door de ogen van de flaneur, de burger of de klein-burger, maar altijd in hun rol van deelnemers van het stedelijk leven. Zij bewegen door de stad, en in die beweging krijgt de stad betekenis voor hen. Dezelfde optiek vinden we bij De Certeau. Hij is niet geïnteresseerd in de structuur van de stad, maar in de routes die inwoners en bezoekers door de stad volgen. Niet de ruimtelijke assen hebben zijn belangstelling, maar de lijnen die de stedelingen door de stad trekken; niet de praktijk van architectuur en stedenbouw, maar de sociale praktijken van de gebruikers daarvan. Voor hem is niet de vorm van gebouwen interessant, maar de opeenvolging van indrukken die men op zijn tocht door de stad ondergaat. In dit onderzoek van de stad gaat het dus altijd om

het beeld, maar nooit los van de fysieke structuur en de vorm van de stad.

De transformaties van de fysieke structuur worden gerelateerd aan de wijzigingen die optreden in de sociale ruimte die de stad vormt. Beide elementen bepalen het 'beeld' van de stad. Deze verbinding vinden we ook in de eerste morfologische en typologische studies uit de Franse en Italiaanse school.¹⁴ Christian Devillers bijvoorbeeld beschouwt de transformatie van een type als de uitkomst van sociale strijd. De aristocratische stadswoning wordt verbonden met een ander cultureel model dat de levenswijze van de burgerij uitdrukt en daardoor wordt het bestaande type van de woning getransformeerd. Op het eerder gememoreerde Rotterdamse symposium heeft Grassi het over de manier waarop de stad de adequaatheid toont van fundamentele vormen, van types en hun vermogen tot aanpassing aan transformaties in de tijd.

Het verschil zit hem in het perspectief dat men kiest; letterlijk beschouwd in de optiek die men hanteert bij het onderzoek van de stad. Architecten en architectuur-historici onderzoeken de stad van bovenaf, als een plattegrond, al dan niet afgedrukt op een palimpsest. De hierboven aangehaalde theoretici van de stad onderzoeken haar daarentegen als een labyrint dat eerst nog in kaart moet worden gebracht. Bij beide methoden is niet vooraf duidelijk welke praktijken de stad structureren: de planningspraktijk van architecten en stedenbouwkundigen, de financiële activiteit van speculanten en beleggers of de keuze van ondernemers voor een vestigingsplaats. Maar alleen in de laatste optiek wordt de betekenis duidelijk van de subversieve alledaagse activiteit van de inwoners van de stad. Met name De Certeau heeft zich zowel gekeerd tegen de totalitaire aanspraken van een sociaal-economische determinatie als tegen een 'microfysica' van de macht waaraan geen ontsnappen mogelijk lijkt. Hij doet dit zonder te vervallen in een beschouwing die slechts van immanente ontwikkelingen uitgaat. Tegenover de disciplineringsstrategieën plaatst hij de 'taktieken' van het dagelijks leven. Dat zijn al die verschillende manieren om in het alledaagse handelen aan de



Spitsuur in de Maastunnel, Rotterdam, 1949



machtsstrategieën te ontkomen, door ze voor eigen doeleinden te manipuleren of eenvoudigweg te negeren. Dit is enigszins te vergelijken met wat Goffmann 'handling the system' noemt. In hun sociaal-ruimtelijke consequenties kunnen wij zijn 'taktieken' vergelijken met Lyotards beschrijving van de 'lappendeken van minderheden'¹⁵ en met de aan Bourdieu ontleende notie dat een fysieke ruimte voor verschillende groepen ('minderheden') altijd een verschillende sociale ruimte vormt.¹⁶ In deze optiek zijn 'beeld' en 'vorm' van de stad voortdurend met elkaar verbonden middels de sociale praktijken van de gebruikers van de stad - de niet gestructureerde structurerende van de stad.

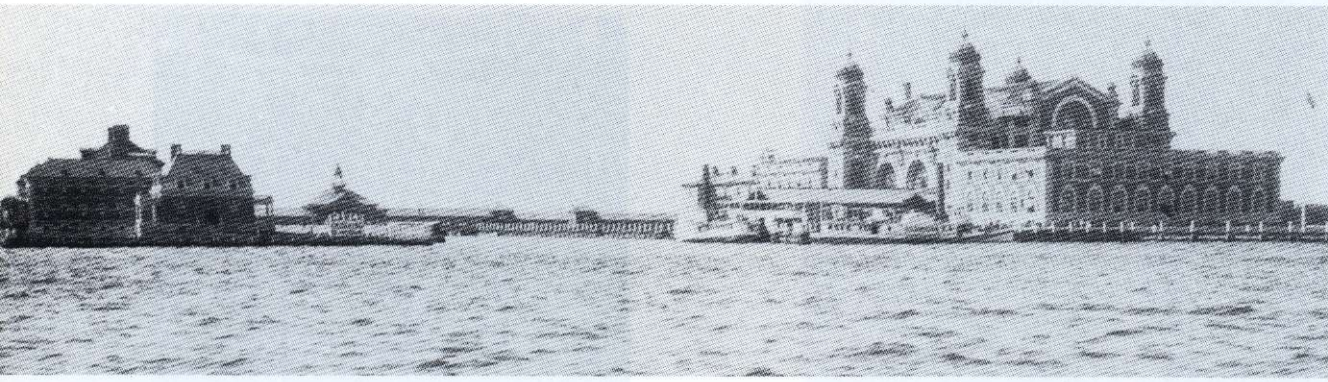
Geheugen en geschiedenis

Met het symposium 'Stedelijke identiteit en collectief geheugen' wilden we de morfologische studies van de stad die de afgelopen jaren belangrijke resultaten hebben afgeworpen, confronteren met hun oorsprong en met de studies van de stad zoals die tegelijkertijd in andere disciplines zijn ontwikkeld. De identiteit van de stad wordt immers niet alleen door haar ondergrond bepaald. Je zou het ook een poging kunnen noemen 'beeld' en 'vorm' weer met elkaar te confronteren, mogelijk zelfs te verbinden, door middel van het begrip 'identiteit'. We kozen de term 'geheugen' om te verduidelijken dat het ons niet te doen was om de geschiedenis maar om de ervaring van de stad.

Het leven van alledag heeft geen geschiedenis, had die althans tot voor kort niet. De dagelijkse praktijk van de inwoners van de stad wordt niet zoals de praktijk van de architecten en de stedenbouwkundigen gestuurd door de geschiedenis, maar door het geheugen. Daarom gaat dit symposium niet meer over de geschiedenis, maar over het collectieve geheugen van de stad. Het begrip, dat afkomstig is uit de Franse school van mentaliteitshistorici, vinden we al in het boek van Aldo Rossi over de architectuur van de stad¹⁷ en ook in de inleidingen van Dal Co en Grassi op het in 1980 gehouden symposium. Maar niemand schijnt er

11. Roland Barthes, 'Semiotiek en stad' in: *Plan* nr. 7, 1980; oorspronkelijk een 'causerie' (zoals Barthes zelf zegt) voor een symposium in Napels in 1967.
12. Vooral het werk van de Franse socioloog Michel de Certeau is hier van belang: 'Les Revenants de la Ville' in *Traverses* 40, 1987; en *The practice of everyday life*, Berkeley, University of California Press, 1984; vooral hft. 3: 'Spatial Practices'; een deel daarvan ook als 'Practices of Space' in: Marshall Blonsky (ed), *On Signs*, Oxford, Basil Blackwell, 1985.
13. Georg Simmel, *Die Großstädte und das Geistesleben*, Dresden 1903; voor een overzicht van de bijdrage van Simmel, Kracauer en Benjamin, David Frisby, *Fragments of modernity, theories of modernity in the work of Simmel, Kracauer and Benjamin*, Cambridge (GB) 1985.
14. Bijv. Castex et al, a.w.; vergelijk ook het artikel van C. Devillers, 'Habitat en stedelijke vormen', in: *Oase* nr. 15, 1987, p. 13-21 (oorspr. tekst uit 1974).
15. Jean-François Lyotard, 'Petite mise en perspective de la décadence et de quelques combats minoritaires à y mener' in: Chatelet et al., *Politiques de la Philosophie*, Paris, B. Grasset, 1976; gelezen in de Duitse vertaling in: Jean-François Lyotard, *Das Patchwork der Minderheiten*, Berlin, Merve Verlag, 1977, pp. 7-51; op analoge wijze beschreef Harm Tilman, onder verwijzing naar Rem Koolhaas, de sociale werkelijkheid in de hedendaagse steden als 'steden van minderheden' (in *Oase* 23, p. 4; P. Bordieu, 'Espace social et genèse des 'classes'', in *Actes de la recherches en sciences sociales* nr. 52/53, juni 1984, p. 3-15).
16. Zie ook M. Pincon-Charlot et al., *Ségrégation urbaine, classes sociales et équipements collectifs en région Parisienne*, Parijs 1986. En G. Anderiesen & A. Reijndorp, 'Kansarin, ruimtelijk beperkt?' in M.M.A. Galle & F.G. de Kuijer, *Sociaal ruimtelijk isolement*, Den Haag, reeks studierapporten van de RPD nr. 47, 1988, p. 131-172.
17. Aldo Rossi, *L'Architettura della città*, Padova, Marsilio ed., 1966; hoofdstuk 3, par. 8 'het collectieve geheugen'.
18. J. Charijn, *Metropolis*, New York 1986.

United States Immigration Station, Ellis Island, Boring & Tilton, 1898



Het nieuwe Rotterdam, montagefoto anno 1995, bron: Grondbedrijf Rotterdam



binnenkwamen moesten ondergaan. Duizenden haveloze landverhuizers moesten gedurende uren de spiedende blikken verdragen van artsen en immigratiefunctarissen. Dat vond plaats op Ellis-Island, vandaag de dag een verlaten plek, maar toen de poort naar de hemel...of naar de hel:

*'Er gingen zeventien miljoen mensen door dat station (...) De 'Big Apple' bestond al tweehonderdenvijftig jaar voor deze terminal werd gebouwd, maar toch geloof ik, dat het moderne New York rechtstreeks voortkomt uit Ellis Island.(...) Die visie mag berusten op het vooroordeel van een immigrantenkind, maar tegelijk vormt ze een perfect uitgangspunt om een stad te begrijpen, zo verschillend, zo hectisch, een stad die iedere minuut met zichzelf in tegenspraak is; gelijktijdig de meest Europese stad van Amerika en de meest Amerikaanse stad in de wereld.'*¹⁸

Elke stad kent traumatische ervaringen. De brand die onlangs een deel van het centrum van Lissabon verwoestte, riep een stroom herinneringen op die op een of andere manier verbonden waren met dat deel van de stad. Toen werd duidelijk welke rol dat deel van de stad speelde in het collectieve geheugen.

Rotterdam lijkt een stad te zijn met een hele korte geschiedenis die niet verder reikt dan een paar generaties. Binnen die korte geschiedenis zijn twee versies mogelijk: de één stopt in 1940, de ander begint in dat jaar. Het lijken wel twee verschillende werelden die door niets met elkaar verbonden worden. Bijna niets, want wie de luchtfoto's van de gebombardeerde stad goed bekijkt en vervolgens de ogen sluit, zal zich vooral twee lijnen herinneren die de kale vlakte een indeling geven: het spoorwagviaduct en de rivier. Deze twee verschaffen de stad in ruimte en tijd continuïteit en verbinden zowel de ruimtelijke als de historische fragmenten van de stad met elkaar.

Nog een laatste vraag: zijn herinneringen nostalgisch? Vormen zij uitdrukking van een verlangen naar wat verloren is gegaan, zoals de filosofie-aandacht voor te hebben gehad; geheugen en geschiedenis werden als inwisselbare begrippen behandeld. Bestudeert men een stad, zegt Grassi echter, *'Dan bestudeert men ook de bestemming die de stad zichzelf heeft gekozen in de loop van de tijd, het lot van haar vormen, waarin zij wordt herkend en zichzelf herkent'*, en over de wederopbouw zegt hij: *'...dat de schade door de oorlog toegebracht werkelijk te groot is geweest dan dat de stad zichzelf kan herkennen in haar geschiedenis en vanuit haar herinnering haar vorm opnieuw tot stand kan brengen, haar lot kan hervinden.'*

De relatie tussen de identiteit van een stad en haar geheugen kunnen we illustreren aan de hand van Rotterdams vroegere tegenpool New York. In zijn boek *Metropolis* beschrijft Jerome Charijn de traumatische ervaring die de emigranten die in de eerste decennia van deze eeuw de V.S.

fen van de leegte beweren? Ja, dat zijn ze. Maar tegenover de geschiedenis kunnen ze zo een creatieve en subversieve kracht vormen, zonder welke het stedelijk leven als een lappendeken van minderheden niet mogelijk is. Ze vullen inderdaad wellicht de leegte, maar ongestructureerd, gefragmenteerd, zonder machtsaanspraken, eigenlijk met maar één bedoeling: die machtsaanspraken onderuit te halen.

Nieuwe identiteit en selectief geheugen

De kracht van de nieuwe generatie stedenbouwkundige plannen is dat ze een taal hanteren waarop de vernieuwing van de jaren '70, ondanks alle analyses het antwoord schuldig is gebleven. Het is de taal van de verbeelding, van de presentatie van verleidelijke beelden. Deze nieuwe beeldtaal blijkt aan een aantal codes onderhevig te zijn. Een stad is alleen een echte stad als zij voldoet aan een aantal algemene kenmerken, terwijl de stad binnen die algemene kenmerken iets 'eigens' moet hebben, wat die stad onderscheidt van een andere stad.

De codes waarmee het 'stedelijke' en het 'eigene' worden aangegeven berusten op associaties die zijn geput uit een collectief geheugen – niet van de bevolking van één bepaalde stad, maar een collectief geheugen dat zo wijd verspreid blijkt te zijn, dat internationaal opererende architecten en projectontwikkelaars er inmiddels op willekeurige plekken op de aardbol aan kunnen refereren. Uit dat collectief geheugen worden op een selectieve en manipulatieve wijze de referenties geput voor de nieuw stedelijke identiteit. Dat is op zich niet verwerpelijk; een geheugen werkt altijd selectief – ook een collectief geheugen, zoals Frijhoff elders in dit blad beschrijft. De vraag is echter of de geselecteerde codes die nu in vele steden een dominerende rol spelen, werkelijk een nieuwe stedelijke vitaliteit opleveren.

De inmiddels algemene scenario's voor de stedelijke vernieuwing zijn voor een groot deel komen overwaaien vanuit Amerika. Stedelijke vernieuwing is daar in de eerste plaats een beeld dat is samengesteld uit een aantal aspecten. Ten eerste een skyline waarin een compact geheel van wolkenkrabbers domineert en dat met zijn verwijzing naar Manhattan inmiddels als 'Manhattanisme' of 'Manhattanisatie' bekend staat. In de laatste tien jaar hebben tientallen Amerikaanse steden een 'booming downtown' ontwikkeld: midden in steden als Denver, Houston, Dallas, Atlanta, die vrijwel geheel uit aan elkaar gegroeide suburbs bestaan, rijst ineens een imposante cluster hoge gebouwen op. Ontegengesteldelijk refereert dit beeld aan een vorige hoogbouw-'boom', met die van Manhattan eind negentiende, begin twintigste eeuw. Hier is de concentratie wolkenkrabbers synoniem van de stad die door onbeperkt succes uit haar voegen barst.¹⁹ Er is echter een probleem met die nieuwe 'gemanhattaniseerde' downtowns. In tegenstelling tot dat andere aspect waar Manhattan in de VS model voor staat (het drukke hectische straatle-

ven), is het in de nieuwe downtowns saai en stil op straat, afgezien van de spitsuren wanneer de parkeergarages de stromen auto's van de kantooremployeés opzuigen of uitbraken.

Het tweede aspect van de nieuwe stedelijkheid is daarom de drukte op straat, waarin een beperkt aantal projektontwikkelaars zich heeft gespecialiseerd. Met name de waterfronts van de oudere haven- en riviersteden blijken met veel succes tot drukbezochte toeristische attracties ontwikkeld te kunnen worden, vol associaties met de tijd dat het waterfront van de stad een drukke en bizarre mengeling was van alle soorten van activiteiten en mensen. Dan is er nog het derde aspect dat moet zorgen voor een eigen identiteit: dat is de rol van de Architectuur. Binnen de context van het algemene stedelijke beeld streeft elke stad naar een eigen architectonische 'signature': elke stad wil haar eigen Jahn, Johnson, Meier of Pei. Het merkwaardige is dat er een volstrekte omkering heeft plaatsgevonden. De ontwikkeling van het stadsbeeld waaraan nu zo omstandig wordt gerefereerd, was een produkt van de combinatie van een neutraal stratenpatroon met een bepaalde economische wetmatigheid en een culturele geldingsdrang. De neutraliteit en openbaarheid van de openbare straat leverde – in combinatie met de bebouwing – het levendige stadsbeeld dat nu zo jaloers geïmiteerd wordt. 'Openbaarheid van de stad' was daarin essentieel, omdat die garandeerde dat de potentiële vitaliteit ten volle ontplooid kon worden. Oftewel: de vorm van de stad, haar morfologie en topografie, leverde tezamen met het gebruik, met alle sociale, culturele en economische eigenaardigheden, een specifiek beeld op dat nu model staat voor stedelijke vitaliteit.

De kracht van dit beeld moeten we heel serieus nemen. Afgezien van alle bedenkingen ertegen is het zo dat deze nieuwe generatie van plannen breed aanslaat vanwege het associatieve vermogen van de beelden. Niet alleen slaan stadsbestuurders en beleggers elkaar enthousiast op de schouders, ook kranten, weekbladen, mode- en lifestyle-magazines besteden ruime aandacht en zelfs hele katernen aan nieuwe voorstellen. Exposities van de nieuwe stadsplannen trekken duizenden bezoekers. Het zijn beelden die blijken aan te sluiten bij een breed bestaand verlangen naar ... ja, naar wat eigenlijk? Naar levendigheid, vernieuwing, identiteit. Kennelijk is de vernieuwing van het architectonisch en stedenbouwkundig vakgebied van de jaren '70 en begin jaren '80 niet in staat geweest op die verlangens in te gaan. De nieuwe generatie plannen is daar wel toe in staat. Ze is althans in staat te suggereren dat aan de verlangens naar stedelijkheid beantwoord wordt, maar het is de vraag of dat uiteindelijk ook werkelijk het geval is wanneer de nieuwe plannen eenmaal zijn gerealiseerd. Het grootste gebrek van deze nieuwe generatie plannen is dat het standaard-typen zijn, met een beeld van de stedelijkheid, zonder verwerking en vaak zelfs met ontkenning van de specifieke potenties en vitaliteit van een bepaalde stad.

Lijnen versus pleinen

Om grip te krijgen op de specifieke identiteit van Rotterdam moeten we de unieke elementen in de structuur van de stad zoeken. Dat veronderstelt een morfologisch onderzoek van de fysieke structuur, maar ook een sociaal-cultureel onderzoek naar de structuur van de sociale ruimte. De resultaten van voorgaande vernieuwingsoperaties in Rotterdam laten zien dat de hele stad iets weerbarstigs heeft. Daardoor worden op sommige onderdelen de bedoelingen van de ontwerpers niet gerealiseerd, terwijl andere onderdelen van de stad een onbedoelde betekenis krijgen. Die eigenzinnigheid van de stad kan uit verschillende factoren worden verklaard: uit de specifieke landschappelijke ondergrond, maar evenzeer uit de specifieke stedelijke cultuur die het gebruik van de stad in de loop der tijd heeft vorm gegeven.

De herhaaldelijk geuite klacht dat het in Rotterdam ontbreekt aan 'echte' stedelijke pleinen is een voorbeeld van een gebrek aan inzicht in de eigen stedelijke vitaliteit van Rotterdam. In 1921 schrijft de bekende Rotterdamse journalist W.J. Brusse een serie artikelen in de Nieuwe Rotterdamse Courant over de aard van het openbare stadsleven in Rotterdam.²⁰ Brusse ergert zich aan de rusteloosheid van de stad; alles en iedereen is maar voortdurend in de weer, op weg van de ene naar de andere plek. Nergens vindt hij een plein om zomaar een beetje op een terras te zitten, om te kijken 'naar de heren en dames "de beau monde"', noem het deftigheid, het intellect van de stad'. Rotterdam heeft dergelijke pleinen niet. En erger nog, Rotterdam heeft nauwelijks '...die speciale verrassingen van algemeen bekende mensen, interessante figuren, en ik vraag me af: hééft Rotterdam eigenlijk wel algemeen bekende mensen?' Voor Brusse ontbreekt het in Rotterdam aan een vorm van openbaar stadsleven dat hij wel vindt in steden als Parijs, Brussel en Amsterdam. Het Rembrandtplein in Amsterdam is voor Brusse het voorbeeld van een stedelijk plein, met terrassen en flanerende mensen. Sindsdien is in Rotterdam herhaaldelijk gepoogd 'echte' stedelijke pleinen te verwezenlijken. Het Wederopbouwplan heeft weliswaar vele nieuwe pleinen opgeleverd, maar geen enkele beantwoord aan het wensbeeld van Brusse. De manifestatie C70 in 1970, een prijsvraag van de Rotterdamse Kunststichting in 1975 en een artikelenserie in Het Vrije Volk in 1987, proberen steeds weer dat zelfde wensbeeld aan de orde te stellen.

Intussen is het niet zo dat Rotterdam een gebrek heeft aan openbare lokaliteiten zoals bijvoorbeeld café's. Integendeel: een simpele vergelijking leert dat Rotterdam aanzienlijk meer café's telt dan Amsterdam. In Rotterdam zijn de café's echter niet gegroepeerd rond de pleinen maar hebben zich langs de lijnen gevestigd die in deze stad van verkeer en vervoer een hoofdrol spelen: de 's-Gravendijkwal, Nieuwe Binnenweg, Oostzeedijk, enz. Vaak wordt beweerd dat deze situatie is veroorzaakt door de verwoesting van het stadscentrum in 1940. Dit is slechts ten

19. Vergelijk S. Bass Warner, 'Slums and skyscrapers, urban images, symbols and ideology', in: L. Rodwin & R. Hollister, *Cities of the mind*, New York en London 1984.
20. W.J. Brusse, *Rotterdamse Zedenprenten*, Rotterdam 1922.
21. Zie voor het concept van de 'lange lijnen': J. Nycolaas 'Wat je tekent krijg je.... een beknopte introductie van stadsontwerp in Rotterdam', in: J. Nycolaas (red.), *Stedenbouwkundig ontwerpen: Rotterdam*, Delft 1988, p. 6-17.



Schiedamsedijk jaren '30



Plein in Rotterdam (Zuidplein)



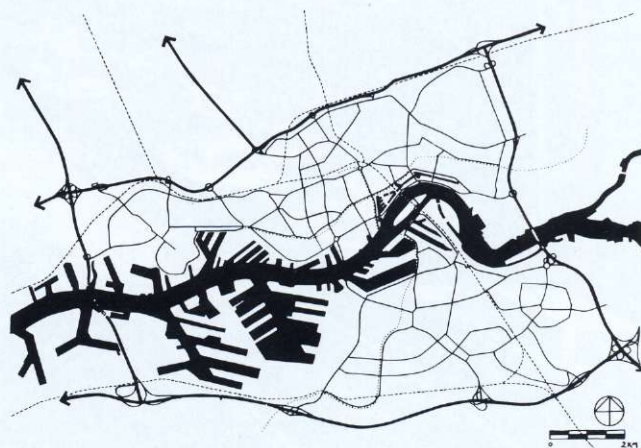
Nieuwe Binnenweg eind jaren '60



Coolsingel in de jaren '30



Noordereiland in de jaren '70

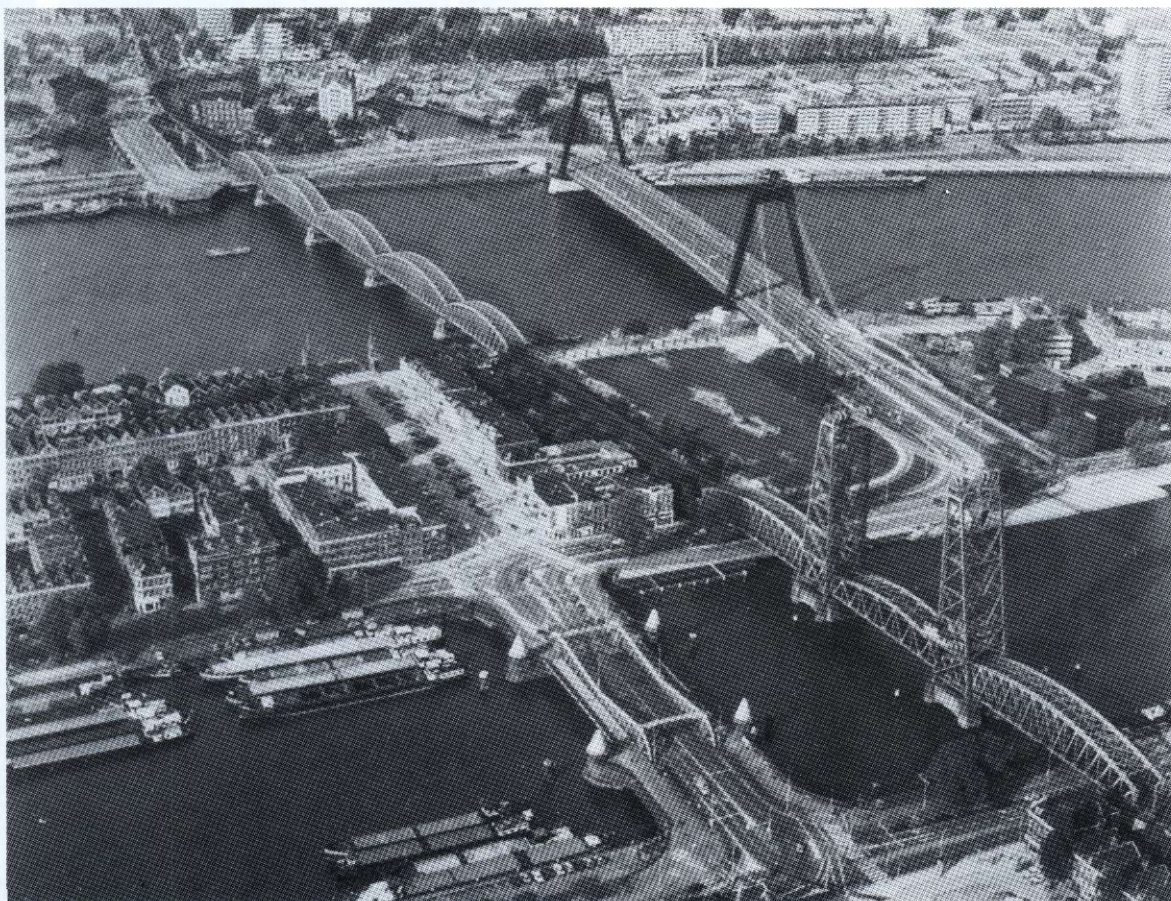


Lange lijnen in Rotterdam

dele waar; want ook in het vooroorlogse centrum waren de belangrijkste café-concentraties niet aan pleinen maar langs lijnen te vinden: de Schiedamsedijk, de Binnenrotte, e.d. Al deze lijnen zijn te karakteriseren als routes. Het openbare stadsleven speelt zich in Rotterdam niet zozeer op plekken maar vooral langs routes af. Zodra een belangrijke lange lijn wordt afgebroken en zijn route-karakter verliest gaat ook het specifieke openbare stadsleven verloren. Voorbeelden hiervan zijn in Rotterdam ten overvloede aan te wijzen. Eén van de meest recente is de verandering die de Van der Takstraat op het Noordereiland heeft ondergaan. Door de verplaatsing van de Willemsbrug is deze straat veranderd in een rustig voorzieningencentrum. Voorheen was het een levendige openbare stadsruimte waar alle soorten verkeer doorheen reden en waar tientallen winkels en café's zij-aan-zij waren gevestigd.

'Lange lijnen'²¹ zijn in Rotterdam dus niet alleen van belang als elementen die de stad ruimtelijk vorm geven, maar het zijn ook de elementen waaraan zich het sociale, culturele en commerciële leven, kortom het openbare stadsleven heeft gehecht. Een versterking en verbetering van het openbare stadsleven zoals nu weer zo hartstochtelijk wordt nagestreefd door stadsbestuurders, beleidsmakers en ontwerpers, zou in Rotterdam dus wel eens meer gediend kunnen zijn met het verbeteren van de voorwaarden om de lijnen optimaal te laten functioneren dan met de zoveelste krampachtige poging om in Rotterdam 'echte' pleinen te realiseren.

Kruispunten, waar belangrijke lijnen elkaar kruisen, hebben een speciale betekenis in Rotterdam. Dat geldt daar waar belangrijke noord-zuid-lijnen de belangrijkste oost-westlijn doorsnijden: de oeververbindingen over de Nieuwe Maas. Niet voor niets komen er in Rotterdam duizenden mensen op de been en worden heftige emoties losgemaakt als er iets aan de hand is met deze oeververbindingen. De Maastunnel gold in de jaren '40 en '50 als een attractief onderdeel van een zondags uitje,



Noordereiland met nieuwe Willemsoordbrug en doodlopende van der Takstraat

de verdwijning van de oude Willemsoordbrug bracht heel Rotterdam in rep en roer, de inwijding van de nieuwe Willemsoordbrug ging gepaard met een massaal dansfeest op de brug, de aanvoer van het nieuwe brugdeel voor de van Brienenoordbrug bracht in het holst van de nacht tienduizenden mensen op de been. En ook de dreigende sloop van De Hef, de spoorbrug tussen Noordereiland en de Linker Maasoever, heeft grote verontwaardiging opgeroepen. Rotterdammers blijken zich bij uitstek te hechten aan deze beelden; de beelden die een symbool zijn geworden van het belang en de kracht, de vitaliteit van de routes.

Een strategie van een verleidelijke verbeelding die aansluit op de reeds aanwezige vitaliteit in de stad zou vanuit dit soort noties kunnen vertrekken. Een dergelijke stedenbouwkundige aanpak zou wel eens een heel ander beeld kunnen opleveren dan de concepten die volgens de standaard-scenario's worden gehanteerd. Als dat zo is, zou Rotterdam werkelijk vernieuwend aan de stad bezig zijn. Een dergelijke aanpak vereist echter een grondig inzicht in de eigenheid en eigenzinnigheid van de stad – zowel de fysieke als de culturele eigenheid. Het symposium 'Stedelijke identiteit en collectief geheugen' – waarvan deze Oase de neerslag vormt – was een poging om de verschillende aspecten van die eigenheid te onderzoeken en met elkaar te confronteren.

