

harm tilman

stedelijke structuur & stedelijke herinrichting

de stadsvernieuwing in crooswijk

Vanaf de jaren zestig is er voor de architectuur en de stedenbouw nog maar weinig plaats binnen de globale planning. De laatste komt steeds verder af te staan van de problemen van analyse en controle van de fysieke kenmerken van de stedelijke nederzetting. Ze wordt vanuit een kritiek op blauwdrukplanning en fysiek determinisme gesteld in termen van stedelijke en regionale economie, binnen een algemeen politiek-economisch vertoog. De planning als discipline vergt de ontwikkeling van een economische theorie waarmee ze de veranderingen van haar probleemveld kan overdenken en onderzoeken. Deze ontwikkeling behoeft volgens mij niet direct negatief te worden beoordeeld, gegeven de stimulansen die ze biedt voor verdere discussies. Zo biedt ze goede mogelijkheden de positie van stedenbouw en architectuur opnieuw te bepalen, juist nu de gedachte van het alternatief aan de bestaande stad (Bijlmermeer, Almere) in een crisis verkeert en men naar wegen zoekt om de uitbreidingsplanologie te veranderen in een beheersplanologie. De stadsvernieuwing in Rotterdam is in dit opzicht niet een veld dat toevallig of alleen maar naar aanleiding van het jubileum is gekozen. Ik kom hier verder uiteraard op terug, maar ik wil hier alvast het argument van dit artikel naar voren brengen. De stedenbouw kan binnen het continue proces van planning worden geplaatst als het moment waarop de verhoudingen tussen functionele en fysieke orde in een proces van stedelijke herinrichting worden bepaald.

Duidelijk zal zijn, dat de instrumenten waarvan de planning zich bedient en die betrekking hebben op de economische ruimte, zullen verschillen van de instrumenten van de plannen, waarin structurele ingrepen in de fysieke ruimte worden voorgesteld. De bestemmingsplannen geven een kwalitatieve maat aan de te effectueren veranderingen, maar geven evenzeer bindende bepalingen waarop het planningsproces moet worden afgemeten. De ontwikkeling van een stedelijke analyse als functie van (en niet afhankelijk van) de ontwerp ingrepen wordt hiermee onvermijdelijk. De strekking van deze uiteenzetting zal dan ook wel duidelijk zijn: Ik zal eerst wat zeggen over het thema van het hergebruik van stad en land, dat de laatste jaren steeds vaker aan de orde komt, natuurlijk omdat het een probleem is van groot maatschappelijk belang. Vervolgens wil ik de vraag van de verhoudingen tussen analyse en ontwerp behandelen, een vraag waar het in dit artikel om gaat: de verhouding tussen stedelijke analyse en het ontwerpen in de stad. Het verhaal wordt vervolgens uitgebreid met enkele ervaringen die in Crooswijk zijn opgedaan, een wijk in Rotterdam waarin, temidden van de problemen van de stadsvernieuwing, de fysieke kenmerken van de oude nederzettingstructuur een grote rol spelen.

de herinrichting van bestaande stedelijke structuren als nieuwe opgave

In deze tijd vindt een herwaardering plaats van de aangetroffen verschijnselen in het veranderingsproces van de steden. Wanneer we de laatste vijftien jaar nalopen, zien we een belangrijke verschuiving met betrekking tot het stedelijke beleid, namelijk: een beleidsmatige herwaardering van de grotere steden. In de debatten over de stedelijke planvorming is het accent komen te liggen op het in beschouwing nemen van de bestaande woningvoorraad, ten nadele van het denken in uitbreidingen. Tijdens een recente studiedag over dit onderwerp aan de TH Eindhoven zei Yap Hong Seng ondermeer, dat *gezien de geringe financiële armslag het verstedelijkingsbeleid gericht zal moeten worden op het optimaal gebruik maken van gedane investeringen in de sfeer van infra-structuur, voorzieningen en gebouwenvoorraad*. Ten behoeve van de verbetering van de economische structuur van Nederland zou het zaak zijn de economische potenties op te sporen, die verschoolen zijn in het netwerk van deze investeringen. Yap kwam tot de conclusie, dat *vanuit de ruimtelijke ordening gestreefd moet worden naar een verdere intensivering van het grondgebruik in bestaand stedelijk gebied waar de grootste investeringen in het verleden zijn gedaan*.

De centrale vraag in de komende tijd luidt

dan, hoe de overheid leiding kan geven aan een besluitvormingsprocedure, opdat toekomstige investeringen van particulieren en overheid gekanaliseerd kunnen worden in de richting van bestaande stedelijke gebieden met hun voorraad bouwwerken. Het zal duidelijk zijn, dat een stedenbouw in termen van toelatingen en uitbreidingen er niet in zal slagen dit vraagstuk in haar instrumentarium op te lossen. De oude delen van de stad zijn geen marginale ruimtes in verval, maar vormen punten waarop economische investeringen en politieke keuzes moeten worden geïntensiveerd, ten minste, als men de bestaande structuur wil behouden en waar nodig veranderen. De herwaardering van de stad als instrument voor de maatschappelijke en economische ontwikkeling laat zo de crisis van de 'alternatieve' interventiemodellen zien. De inzet van de recente discussie over de stedelijke planvorming is daarmee de plaats van de stedenbouwkundige technieken op het niveau van de stedelijke productieprocessen te overdenken en te vernieuwen. Het planologische instrumentarium zal moeten worden omgebouwd en meer moeten worden gericht op het beheer van stedelijke gebieden en de gebouwen-voorraad; tevens moet het ruimte scheppen voor de herinrichting van bestaande stedelijke structuren, zodat nieuwe impulsen en ontwikkelingen voor de steden mogelijk worden gemaakt.

In dit artikel zal ik niet ingaan op de onder-

Crooswijk vóór het stadsvernieuwingproces.



zoekingen die, gezien de problemen van functionele herordening van de 19e eeuwse steden, noodzakelijk zullen zijn, onderzoeken die planningsinstrumenten en stedelijke structuur vergelijken in het licht van de parameters van veranderbaarheid ervan. Ik houd me hier aan een veel meer partiële optiek: een definitie van de problemen van behoud en verandering in Crooswijk vanuit het gezichtspunt van een synchronistische lezing van de belangrijkste morfologische thema's van dit gebied. Maar het is wel zo, dat deze doorsnede over de bestaande stad binnen andere optieken (bijvoorbeeld: de stedelijke economie, het beleid tot bescherming en ontwikkeling van het grondgebruik) verder zal worden bevestigd, zoals ook Henk Engel elders in dit nummer duidelijk maakt.

Het hergebruik van de gebouwen voorraad en de bestaande stad is een probleem met verderreikende maatschappelijke consequenties. Het hergebruik van een stad of van haar delen kan echter niet alleen worden opgevat als het herstellen van een kwantitatief evenwicht, zoals voorop staat in die politieke strategieën die ook in het kader van het tienjarig jubileum van de Rotterdamse stadsvernieuwing wel ruimschoots de aandacht zullen krijgen die ze verdienen, en die ik hier dus als bekend mag veronderstellen. Een beleid van stedelijk hergebruik moet wel degelijk ook opgevat worden als een proces van maatschappelijke toeëigening van waarden, van 'zinvolle' keuzes voor een stad. Dit betekent dat het stedelijke hergebruik zal moeten rekenen met de bestaande stedelijke structuur.

Alleen dan kunnen de stedenbouwkundige problemen van stadsvernieuwinggebieden als Crooswijk correct worden gesteld. Ik ga er hierbij – zoals gezegd – van uit, dat de stedenbouwkundige en architectonische problemen onderscheiden kunnen worden van de problemen van het bestuur van de stad. Tussen beide bestaat uiteraard een hecht verband, maar dat neemt de complexiteit van de stedenbouwkundige verschijnselen en de mogelijkheid van meerdere parallele interpretaties niet weg. De termen waarmee het

thema kan worden gedefinieerd, kunnen worden aangetoond door het te verbijzonderen binnen een (plannings-) problematiek waarin het lange tijd onbepaald is gebleven. Het thema van de stadsvernieuwinggebieden kan worden gesteld, als het 'vertaald' kan worden in instrumenten van interventie en uitwerking.

Binnen de problematiek van de stadsvernieuwinggebieden kunnen genoeg thema's worden aangewezen, die ertoe leiden het veld van studie en de instrumenten van interventie te 'verplaatsen' van het gebied van de stedenbouwkunde naar het veld van de economische planning. Op het operationele niveau zijn de politiek-bestuurlijke problemen (van de woningbouw, het verkeer, de sociale dienstverlening) en alle tegenstrijdigheden in de stedelijke condities die kenmerkend zijn voor de Nederlandse steden, van bijzonder belang. Maar evenmin als de stedenbouwkundige planningsproblemen van de stadsvernieuwinggebieden niet kunnen worden gesteld (en opgelost) wanneer geen politiek-bestuurlijke keuzes zijn gedaan, zo kunnen de methodologie en technieken van interventie niet worden ontwikkeld vanuit het beleid, wanneer een theoretische uitwerking in het disciplinaire achterwege is gebleven. Dit theoretische principe zal moeten worden uitgewerkt in de ontwikkeling van de stedelijke analyse als functie van het ontwerpen in de stad. Daarop zal ik nu ingaan.

de verhoudingen tussen stedelijke analyse en ontwerpen in de stad

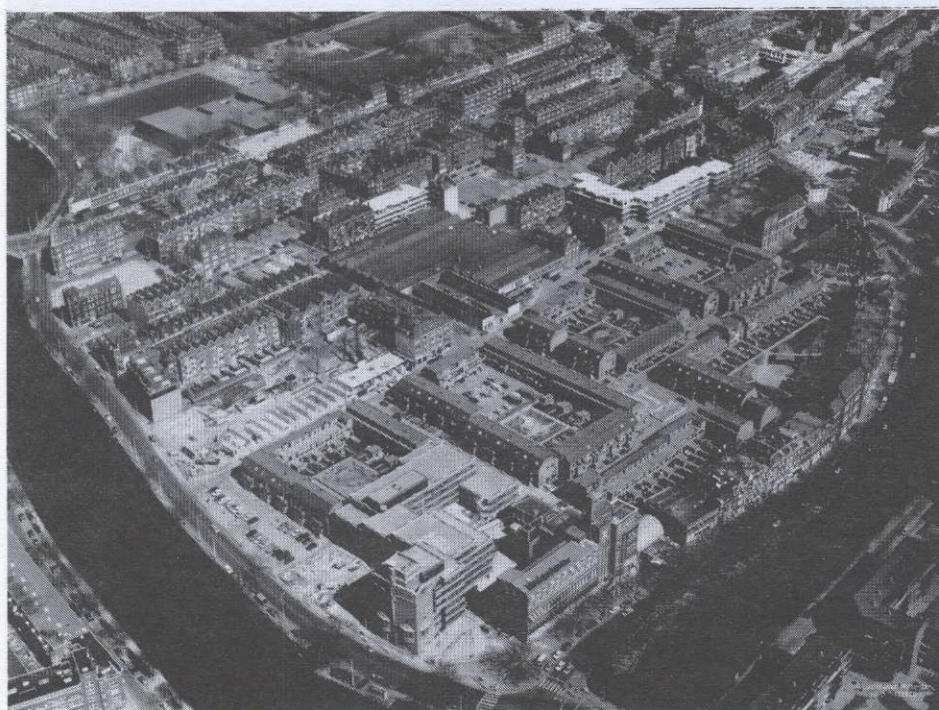
Door belangstelling te tonen voor de 'betekenis' of zin van de stad, kan een begrip worden gevormd van de stedelijke structuur waarin zowel een morfologische analyse van het geheel als een typologische classificatie van de componenten ervan mogelijk is. Met het oog hierop kan de betekenis van de stad worden beperkt tot: dat wat men onder 'de stad' verstaat vanuit een niet-operatief, een theoretisch standpunt; niet ten dienste van een theorie om een nieuwe stad op te bouwen, maar als onderdeel van een kennis-theorie. Het vraagstuk van de betekenis van de

stad kan zo worden gesteld in de zin van de kennis van haar continue en meer algemene bepaling, in een perspectief van vooruitgang van kennis (maar met de aantekening dat dit proces van kennisvorming wezenlijk discontinu is, gegeven de beperkte reikwijdte van deze kennis als voldongen informatie). Dit brengt ons op de formulering van de positie van de verhoudingen tussen analyse en ontwerp, als onderdeel van zo'n theorie. Het is niet gemakkelijk een definitie te geven van de verhoudingen tussen analyse en ontwerp. Eén ding staat vast: de opvatting dat de stedelijke analyse *bruikbaar* zou moeten zijn voor het ontwerp, doet tekort aan twee concrete eisen die van groot belang zijn voor de bestudering van de stedenbouwkunde en de experimentele toepassing ervan op plaatsen waar zij een bruikbaar argument vormt. Immers, wanneer men, zoals Dirk Hudig in 1929, de stedenbouw opvat als *de wetenschap van den vorm waarin menselijke nederzettingen zich ruimtelijk hebben te ontwikkelen en de kunde om deze ontwikkeling op de meest doeltreffende wijze te leiden*, dat wil zeggen, wanneer de stedenbouwkundige uitgaat van een complex kader van verschijnselen waarin wordt gehandeld met specifiek stedenbouwkundige interventie-technieken, dan kunnen de volgende eisen worden gesteld.

Aan de ene kant bestaat de eis de transformaties van de woonplaats en de stad te beschouwen vanuit plaats grijpende tendensen waarbij een ontwikkeling van de bestaande structuur het doelwit is. Ten behoeve van de veranderingen worden binnen de dynamiek van het bestaande de nodige maatregelen getroffen. Anderzijds zullen voor het ontwerpen disciplinaire doelen en principes moeten worden gegarandeerd, die autonoom zijn ten opzichte van de heterogeniteit van de kennisbenaderingen en ontwerp-technieken die niet van stedenbouwkundige snit zijn en waarvoor de discipline zich begin jaren zeventig openstelde onder het mom van een 'verwetenschappelijking van de beroepspraktijk'. Het ontwerpen is een kennisbezigheid en het vraagstuk van de methode van deze activiteit valt onder de regels van een kennis-theorie. De eis om bij de vorming van de ontwerpprincipes de kennis van de stad als synchronistisch en betekenisgevend te betrekken op de kennis van de stad als diachronistisch en betekenisgevend, wordt verder onderbouwd als men de stedelijke structuur opvat als een afgerond feit dat niettemin is geladen met economische potenties waarvoor men een herinrichtingsbeleid zou kunnen formuleren.

Voor de synchronistische interpretatie van de verhoudingen tussen analyse en ontwerp kan worden uitgegaan van de veronderstelling van de monumentale structuur van de stad. De stad vormt de complexe afzetting van tal van linguïstische systemen; in de stad spelen gebouwen en stedelijke ruimtes op een hoog stylistisch niveau een monumentale rol, vanwege hun singulariteit in de stedelijke context. De veronderstelling van de monumentale structuur, als ordenend principe voor de toekomstige stad, kan vervolgens worden gegeneraliseerd, als deze te midden van tal van ontwerpvariabelen onderscheiden kan worden in het planningsproces. Eerder al stelde ik, dat de stedenbouw van de stadsvernieuwingplannen opgevat zou kunnen worden als het moment waarop de verhoudingen van dimensionele overeenstemming tussen functionele en fysieke orde in het proces van stedelijke herinrichting worden bepaald. Als men dan de hoop koestert

Crooswijk tijdens het stadsvernieuwingproces.



in het planningsproces, waarin een steeds terugkerend probleem dat van de overeenstemming tussen functionele en fysieke orde is, de rol van de behouden *vormen* terug te kunnen vinden, dan zou de indruk gewekt kunnen zijn dat de functionele orde opgaat in de fysieke orde. Architectuur, stedenbouw en stad zouden samenkomen in het probleem van de bepaling en het ontwerp van de monumentale structuur van de stad. Maar dat is natuurlijk niet zo, of beter gezegd: de belangstelling die ik deel met Gijs Wallis de Vries) duidt vooral op een herwaardering van de ideeën die als stedelijke cultuur de verwijzingsmodellen voor de opbouw van de stad vormen.

Over het gebruik van culturele verwijzingen, als vermogen om oorspronkelijke thematische onderzoeken uit te voeren, heb ik al eens een artikel in het onvolprezen B-nieuws (16/1983, nrs. 37, 40 & 42) gewijd; ik laat het hier verder rusten. Wat ik hier wil aanstippen, is dat de zojuist gedane propositie bijdraagt tot een onderzoek met als uitgangspunt, dat in de dynamiek van de transformatieprocessen van de stad invarianten van fysieke en historische aard bestaan. Juist de terugwinning hiervan kent aan de stedenbouwkundige een bepaalde verantwoordelijkheid toe: ingaan op de politieke thema's van deze tijd.

Tussen de stedelijke delen bestaan in functie van hun positie in de stad, noodzakelijke relaties; dat wil zeggen: geen enkel deel van de stad kan worden begrepen als het niet wordt beschouwd vanuit de positie die het inneemt in de totale configuratie. Ontwerp-instrumenten (zoals het woningtype en het blok) kunnen worden overwogen in relatie tot dit concept van stadsdeel, dat in het algemeen een combinatie is van nederzettingenpatronen die op een geproportioneerde manier zijn ontstaan.

In het vervolg van dit stuk zal ik enkele dingen zeggen die de rol van stedelijke delen in de stad en de herdefiniëring ervan aanroeren. Een stroom van deels ook kritische literatuur laat er inmiddels al geen twijfel meer over bestaan, dat de problemen van de stadsvernieuwingswijken zoals Crooswijk (politieke desinteresse, verwaarlozing van het woningbezit, saneringsplannen, speculatie en verpaupering, en sinds kort ghettovorming) voldoende zijn onderkend, maar ook dat dit nog niet automatisch een oplossing van deze problemen naderbij brengt. Het hergebruik van de monumentale structuur van de stad vormt een noodzakelijk moment in de toeëigening van de stedelijke vorm. De opeenvolgende momenten van dit toeëigeningsproces vormen technische en politieke problemen; de oplossing ervan hangt af van het verloop van een onderzoek naar de ontwerpinstrumenten, de ontwikkeling van de kapitalistische maatschappij en de overwinning van de hierin aanwezige tegenspraken.

de typologisch-morfologische analyse

In de stadsvernieuwingswijken is het formele probleem bij uitstek de noodzaak om morfologische schema's en organisaties te bepalen die een onbepaalde tijd geldig zijn en waaraan de mogelijke praktische veranderingen kunnen worden afgemeten. In deze omstandigheden moet men beschikken over een analysetechniek, waarmee los van andere interventietechnieken op de fysieke werkelijkheid de fysieke kenmerken van alle elementen van de stedelijke nederzetting kun-

nen worden bestudeerd. De typologisch-morfologische analyse die autonoom is op een manier zoals dat in andere disciplines met hun analysetechnieken het geval is, voldoet hieraan. De resultaten ervan maken het mogelijk om op het niveau van het ontwerp te experimenteren met de daar gebedigde principes.

In de bestaande stad kan het oude deel ervan worden onderscheiden van het nieuwe deel ervan; de elementen van de oude stad zijn de meest bepaalde en die van de moderne stad de meest tegenstrijdige elementen. Vanuit dit gezichtspunt komt de analyse overeen met de beschrijving en verbijzondering van de verschillende specifieke kenmerken van de stedelijke geografische omgeving. De gebieden die geen organisatie in hun nederzetting kennen of geen verhouding hebben met de specifieke situatie kunnen worden beschouwd als 'variabelen' van de fysieke stedelijke werkelijkheid. De andere, die begiftigd zijn met een specifieke formele structuur, kunnen worden onderscheiden overeenkomstig hun topologische kenmerken

en op grond van hun morfologische ondergrond. Ieder gebied vertoont een nederzettingenpatroon en deze constitueren de formele orde die ieder afzonderlijk stadsdeel aanneemt.

Omgekeerd kunnen de geografisch-economische kenmerken van de stad en de historische en politieke drijfveren, die de fysieke omgeving ordenen op basis van economische eisen, worden onderzocht en geprojecteerd met behulp van andere instrumenten. De resultaten van de politiek-economische interpretatie van de stedelijke ontwikkeling kunnen weliswaar botsen met die van de interpretatie van de formele structuur van de stad, maar spelen in de laatste geen rol. In een morfologische studie is de mogelijkheid van een poortgebouw om bordeel te kunnen worden van geen enkel belang, omdat men er die delen of elementen van de stad in wil verbijzonderen, waarvan de vaststelling een maximum aan intensiteit in de ontwerping vergt, voorzover de veranderbaarheid ervan minimaal is.

Oud-Crooswijk in de 19e eeuw.



Om de rol van de typologisch-morfologische analyse op dit punt verder te verduidelijken, zou ik enkele momenten van de bebouwingsontwikkeling van Crooswijk en in het bijzonder Oud Crooswijk West willen aanstippen, met de kanttekening dat verdere verdiepingen (meer dan ik hier kan geven) nodig zullen zijn. De analyse van dit 19^e eeuwse deel van Crooswijk, waarvan de oorspronkelijke bebouwing nu nauwelijks meer overeind staat, is complex en de elementen die de vorming van dit stadsdeel kunnen verklaren zijn verschillend; niettemin valt er wel enige lijn in te ontdekken. Het richtinggevend element in de ontwikkeling van Crooswijk lijkt, naast de geografische elementen (Rotte, Boezem, weilanden, sloten) het stratenpatroon te zijn (verkeer en vervoer), het infrastructuursysteem dat nodig is in verband met bepaalde eisen van de stedelijke ontwikkeling. Crooswijk is daarmee een uit de 19^e eeuw daterend woongebied, dat kan worden beschouwd als een technische structuur om toenemende bevolkingsmassa's te huisvesten. Het is onderdeel van het proces van ruimte-

lijke specialisering via stedelijke zones, dat in de tweede helft van de 19^e eeuw in Nederland zijn aanvang neemt. De architectuur ervan is een decoratief systeem dat op deze structuur wordt geplaatst. De groene gebieden en vrije ruimtes in deze structuur zijn teruggebracht tot ornamentale gebieden, op eenzelfde manier als een tuintje bij een één-gezinswoning.

De organisatie van deze nederzetting die vanaf het midden van de 19^e eeuw in de polder van Rubroek ontstond, kent een zekere functionaliteit. Duidelijk zijn de delen ervan te onderscheiden, voor de productie (Heineken, Jamin), de handel (veemarkt, abattoir) en de vrije tijd (het feestgebouw). Tussen de straten liggen de blokken die de volle diepte van de kavel benutten en waar de 'lagere' bevolkingslagen worden gehuisvest. Het lijkt een volmaakte machine, maar deze wordt al snel door de daaropvolgende ontwikkelingen in een crisis gebracht. De problemen van algemene overeenkomst tussen deze delen en de zich uitbreidende stad zijn onopgelost gebleven: wat ontbreekt is

een overeenkomstige dimensie tussen (open) functionele en (open) fysieke structuur.

In een handboek over stedenbouw van Joseph Stübben, dat in 1890 verscheen wordt naast 'open' bebouwing (het individuele huis) 'gesloten' bebouwing (het huurhuis) onderscheiden:

"Voor de talrijke mobiele volksklassen die, zoals de meeste leden van de altijd tegen overplaat-sing vechtende ambtenarenstand, niet in staat zijn een eigen huis te verwerven en voor de zeer grote aantallen families waarvan de financiële middelen niet toereikend zijn voor de aanschaf of het huren van een vrijstaand huis, is het étagehuis een onvermijdelijke behoefte. Men zou zelfs kunnen stellen dat in onze stedelijke verhoudingen, zoals die helaas door grondwoeker, bouwspeculatie en de industriële ontwikkeling tot stand zijn gekomen, het huurhuis nog minder onontbeerlijk is als het vrijstaande huis."

In de nabijheid van het centrum is het enige mogelijke type het huurhuis, waarover Roelf Steenhuis in een morfologische studie over Crooswijk het volgende heeft geschreven:

"Behalve in een specifieke verdieplingsplattegrond (voor-tussen-achterwoning) komt het verschil met het Amsterdamse type vooral tot uiting in de verzelfstandiging van de begane grond tot bedrijfsruimte, waar zich eveneens een afgescheiden toegang tot de bovenwoning bevindt. Deze bedrijfsverdieping kreeg in de loop van de 19^e eeuw vaak een grote hoogte (...). Deze functionele afspiegeling tussen begane grond en bovenwoning werd in de ornametiek uitgewerkt door de klassieke driedeling van basement, zuilenorde en architraaf over te nemen. De begane grond werd door rustica-bepleistering en schilderwerk tot een soort basement, de puntgevels werden vervangen door een dakgoot als architraaf en in de gevels van de woonverdiepingen werd door een symmetrische raamverdeling en additieve ornametiek naar een classicistisch effect gestreefd."

De eerste stedenbouwkundige ingreep in Crooswijk betreft de aanleg van de Crooswijkse Singel als onderdeel van Rose's waterproject. Hierbij is evenwel nog sprake van een onderlinge samenhang tussen bouwtypes en nederzettingssysteem en tussen dit systeem en het wegnnet, de situatie. Zowel door de bijzondere ligging als door de diepte van het terrein is deze bebouwing onttrokken aan de woningspeculatie. De verdere verstedelijking van Crooswijk kenmerkt zich als een proces van voortdurende verbroekeling van de ingrepen die min of meer samenvallen met de afmetingen van het grondgebied. Men kan dit zien in de bebouwing die in de periode 1860-1880 tot stand komt: als eerste de aanleg van de Rubroekstraat, waarvan de percelen bloksgewijze over de volle breedte van het weiland werden bebouwd met traditionele zaalhuizen. Iets later de aanleg van de Frederikstraat waarlangs op de kavels rug aan rug woningen met een achterpad (de latere Hendrikstraat) komen; de hofbebouwing (gegeven de grotere diepte van het weiland) langs de Isaac Hubertstraat, opgebouwd uit rug aan rug woningen; en tenslotte de woonbebouwing aan de Rotterdamse Straat, een dubbele rij rug-aan-rug woningen met per travee twee portieken die door een gang met de straat waren verbonden.

In de bepalingen van de types en de dispositie van de gebouwen in de onbebouwde ruimte en in de verhoudingen tussen primair en secundair wegnnet kan men de criteria van maximale bouwexploitatie aflezen, die slechts aan banden werd gelegd door een bouwverordening die geen verband hield met de meer algemene dimensies van de stedenbouwkundige veranderingen en de kenmerken van de bestaande stad.



De hiërarchie van straten, van de steeg tot aan de grote landweg, die zo typisch is voor die bestaande stad, wordt verlaten, omdat ze zowel functioneel als hygiënisch onbruikbaar is. De straten worden uitgelegd overeenkomstig de dimensies en de uitrustingen die noodzakelijk zijn voor de bereikbaarheid en het voetgangersverkeer. De blokken, de stukken grond die voortvloeien uit het verloop van deze tracé's (op de sloten) zijn rechthoekig of ze geren; voor ieder blok worden de meest rationele dimensies en de best passende distributies van het gebouw wat vorm betreft gezocht. De verkavelingen gaan niet in op de situatie; in de tweede plaats komt met de veranderlijke vorm van de blokken de noodzaak overeen de bouwtypes voor de huurhuizen te bepalen, die het probleem van hun onderlinge verbinding oplossen in de meest uiteenlopende vormen. Naarmate de groei van de stad sneller verloopt en de verdichting van het stedelijke gebied navenant, lijken het private grondeigendom en de private bouwers de enige determinanten van de fysieke kenmerken van de zich uitbreidende stad. Zo overschrijdt de groei van de stad aan het einde van de 19^e eeuw niet alleen de aanvankelijke natuurlijke grenzen zoals die ondermeer door de weilanden werden gesteld, maar wordt ze ook verzekerd door de straten, die, na aanvankelijk het resultaat van het bebouwingsproces te zijn geweest, spoedig worden aanvaard als de eigenlijke principes van de stedelijke ontwikkeling.

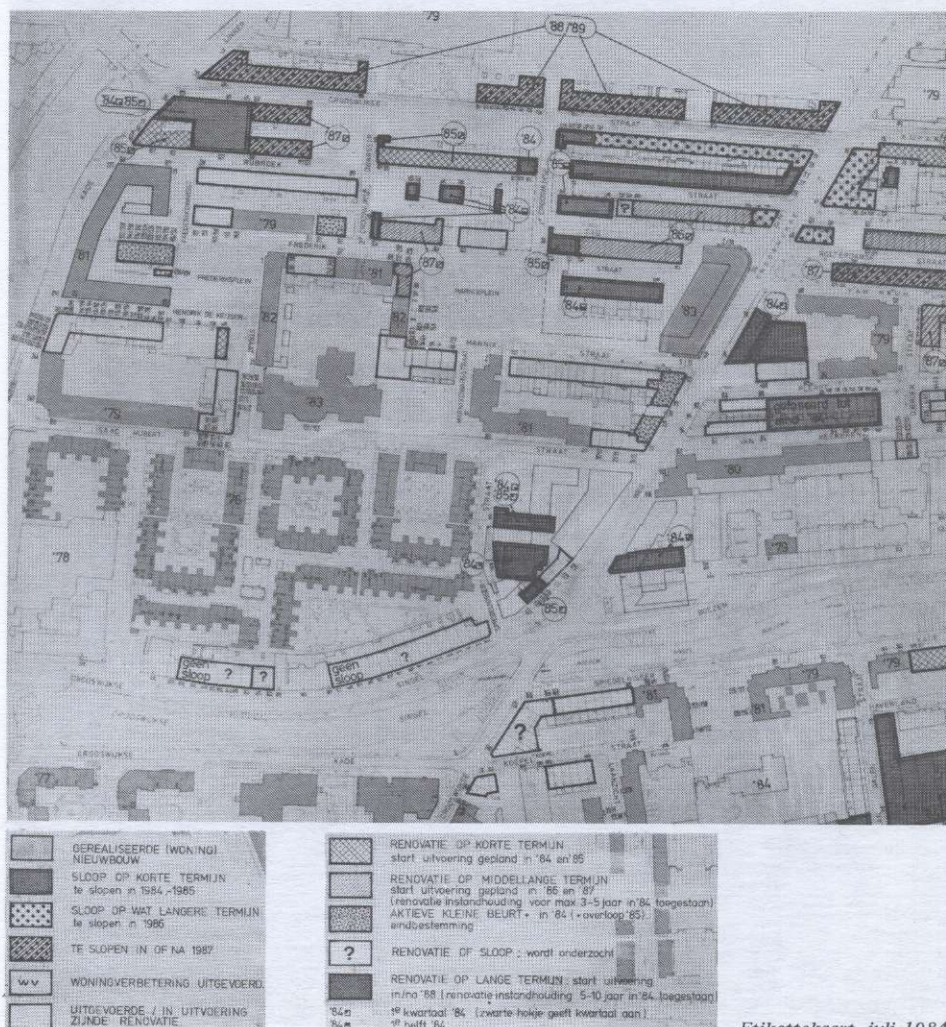
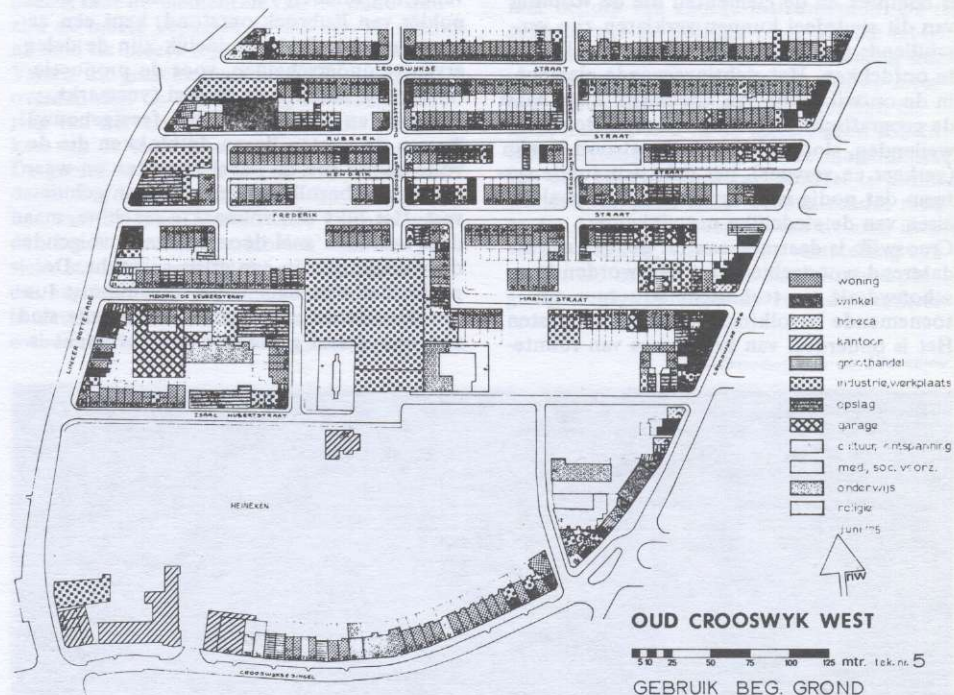
Het infrastructurele systeem op stedelijke schaal wordt het enige stedenbouwkundige element dat de stedelijke ontwikkeling stuurt, op het zelfde moment dat het systeem van havens en nijverheid zich losmaakt van de algemene organisatie van de nederzetting van de gehele stad, zoals door Jan de Graaf en Wim Nijenhuis in hun historisch onderzoek naar de Kop van Zuid zo helder is beschreven. In Crooswijk zelf herkent men dit proces aan de situering van de Veemarkt in Rubroek en het slachthuis op een terrein langs de Boezem dat in zijn geheel werd opgekocht en waarvoor de sloten niet meer de bebouwingswijze organiseren. Beide complexen werden met elkaar verbonden door de Boezemstraat, die overigens als basis voor de eerder genoemde grondverwerving diende.

De verkavelingen in Crooswijk hebben steeds minder te maken met de geografische omstandigheden en steeds meer met de manier waarop de veranderingen die tot de groei van de stad bijdragen, zijn opgevat en vormgegeven. Het stratenpatroon wordt het fundamentele element van de bouw in Crooswijk, hetzij als infrastructuur die de verschillende, al eerder genoemde functionele gebieden met elkaar verbindt, hetzij als instrument voor de verdeling van de grond en de afbakening van woongebieden voor intensieve exploitatie. Het kan worden afgelezen aan de uitbreiding van de serie Rubroekstraat/Frederiksstraat met de Crooswijksestraat, de uitleg van een nieuwe verkaveling op een breed, maar taps toelopen weiland ten noorden van de Boezemsingel en de bebouwing van een sterk gerend terrein ten zuiden van de Rotterdamse Straat met blokken rond een binnenplaats, in de periode na 1880. De verbreding van de straten die wordt gerechtvaardigd door de toename van het verkeer, maakt de toename in de hoogte mogelijk van de huizen die deze straten omzomen (waardoor de rentabiliteit van de projecten groter wordt).

Ondanks dit is er in de stad één groot element van vernieuwing, dat paradoxaal genoeg in de periode waarin het ontstaat wordt betiteld: het feit dat deze stad een massastad is geworden en dat de vorm wordt gevonden die past bij deze nieuwe conditie. Het huurhuis wordt tenslotte anoniem uit noodzaak, en is niet een gevolg van culturele

keuzes die zich op hun beurt veeleer differentiëren via de gevelopbouw. Deze anonimiteit wordt het formele kenmerk dat eigen is aan de nieuwe stad. De verkeersstraat waarlangs de huizen verrijzen rond binnenplaatsen in een hoge dichtheid, wordt het onderscheidende element van de stad. Het elementaire deeltje van de stad is het

Grondgebruik begane grond, Oud-Crooswijk West, 1975.



Etiketkaart, juli 1984.

blok, dat aan de ene kant wordt bepaald door de kenmerken van de gebouwen waaruit het blok is samengesteld, en aan de andere kant door de vorm van het terrein. De vorm en de dimensie van het blok wordt vastgelegd door het stratenpatroon. Aanvankelijk legt dit stratenpatroon vorm en dimensie van het blok op een dusdanige manier vast, dat beide laatste niet overeenkomen met bepaalde niveaus van aggregatie van de gebouwen. Het gevolg is dat deze zich moeten aanpassen aan vooraf geconstitueerde vormen. Dit vormt het grote verschil met de periode die daarop volgt: het stratenpatroon verdeelt dan de grond in elementaire delen die overeenkomen met verschillende mogelijke aggregaties van typen.

de bijdrage van de analyse aan het plan

Vanuit deze lezing kan worden gesteld, dat de ingrepen van stedelijke herstructurering waarin de oude en nieuwe nederzettingen verwijzen naar de opbouw van een nieuwe nederzettingseenheid, zoals in Rubroek, Oud-Crooswijk-Oost en -West, niet kunnen uitgaan van afzonderlijke bouwkundige en infrastructurale ingrepen, waarmee in Nieuw Crooswijk nog kan worden volstaan. Eerder zullen nieuwe infrastructurale systemen (dat wil zeggen: met een nieuw stratenpatroon) moeten worden voorgesteld, en derhalve nieuwe verhoudingen tussen het verloop van het stratenpatroon en de verschillende aggregatiesystemen van de bouwtypen. Dit gebeurt evenwel binnen de grenzen van de huidige structuur van Crooswijk, zodat zowel de randvoorwaarden als de relaties tussen bestaande nederzettingenpatronen en verkeerssystemen als grotendeels vastliggend moeten worden beschouwd. Wat

dat betreft is de stadsvernieuwing in Rubroek een registratie van een handvol gemiste kansen. Zonder verder in details te willen treden, kan ik zeggen, dat binnen de vernieuwing van Oud-Crooswijk-West (gebied Rubroek-/Frederikstraat) wel is uitgegaan van de noodzaak een nieuwe inrichting voor het geheel gedestrukt gebied uit te werken. Ze vertegenwoordigt in die zin een ervaring die een verdere bestudering verdient; een studie waarin de invloed van de relaties tussen nederzettingenpatroon en bestaand verkeerssysteem op de schikking, het aantal, de dimensie en de kenmerken van de blokken kan worden onderzocht.

Anders ligt het natuurlijk met de ontwerp ingrepen in gebieden als het Slachthuisterrein en het terrein van de voormalige Heineken brouwerij, waarop een geheel nieuw evenwicht moest worden gevonden tussen de verdeling van de grond en de schikking, het aantal, de dimensie en de typologische kenmerken van de gebouwen. Deze gebieden namen, zoals ik in het geval van het Slachthuisterrein al heb opgemerkt, in zekere zin niet 'deel' aan de stedelijke structuur van Crooswijk, zodat het ontwerp in deze gevallen kan worden teruggebracht tot het uitwerken van nieuwe, bepaalde nederzettingseenheden, tot nieuwe delen van de stad. Vanuit het oogpunt van een experimenteren binnen de overgang van de bestaande structuur naar de nieuwe structuur komt het ontwerp voor het Slachthuisterrein nog het meest aan de hier geschetste systematiek tegemoet.

Desalniettemin zijn in Crooswijk geen tekst of plan te vinden waarin de elementen van het ontwerp op de schaal tussen afzonderlijke bouwgreep en bestemmingsplan zijn bepaald. Het bestemmingsplan wordt in de

Rotterdamse stadsvernieuwing vooral gezien als een strategisch instrument, als een middel tot, en resultante van de openbare meningsvorming over de toekomst van de betrokken stadsvernieuwingswijken. Deze planning staat ver af van de problemen van analyse en controle van de fysieke kenmerken van de nederzetting. De kwantificering van de voorstellen die op bestemmingsplanniveau worden gedaan en in de woorden van Wim van Es (directeur Volkshuisvesting Rotterdam) uiteenlopen van *het aantal te renoveren woningen op hoog en/of laag niveau, nieuwbouwprojecten, tot stedenbouwkundige ingrepen zoals meer speelgelegenheid en groenvoorzieningen*, maakt zich steeds meer los van de dimensies van de fysiek-functionele omgeving van het gebied waar de ingrepen worden gedaan. De plannen zijn volgens van Es bij uitstek politieke stukken, want de stadsvernieuwing berust op *politieke keuzes die tot uitdrukking komen in 'bouwen voor de buurt' en renoveren voor de bewoner, in het streven naar de socialisatie van de woningvoorraad en in het streven naar democratisering*.

Juist is, dat de planologische problemen van de stadsvernieuwing pas kunnen worden gesteld wanneer duidelijke politiek-bestuurlijke keuzes zijn gedaan; maar ook dat met dit beleid nog niet de methodologie en technieken van interventie zijn gegeven. Deze technieken waarmee structurele ingrepen in de fysieke ruimte kunnen worden uitgewerkt, verschillen van de planningsinstrumenten die in essentie betrekking hebben op de economische ruimte; ze hebben dus weinig betekenis als men de reële draagwijdte van de processen van socialisering in de stad wil begrijpen. De vraag is nu of het mogelijk is om tussen de structuur van de processen van verandering en beheer van de stad en het ontwerpen een verband te leggen. Deze vraag betreft de rol van de stedenbouw van het bestemmingsplan.

In de Rotterdamse stadsvernieuwing blijkt de rol van de stedenbouw van het bestemmingsplan onbepaald, gegeven de onbepaalde verhouding tussen functionele en formele verhouding in ieder ontwerp. Desalniettemin lijkt de bepaling van de gebouwen en blokken op stedenbouwkundige schaal van belang, omdat ze de zin van de bestuurlijke politiek en de stedenbouwkundige planning vastlegt. 10 jaar stadsvernieuwing markeert dus vooral de moeilijkheid om in de stadsvernieuwing van stedenbouw, dat wil zeggen: van de architectuur van stedelijke delen te spreken. Wanneer we stedenbouw plaatsen als het moment waarop de verhoudingen van dimensionale overeenkomst tussen formele en functionele orde worden bepaald, dan kan geen afstand meer worden gedaan van de theoretische noodzakelijkheid van de ontwikkeling van een stedelijke analyse in functie van ontwerp ingrepen op de schaal van het bestemmingsplan.

Of de stedenbouw weer een rol kan gaan spelen in de continue procesplanning en of het mogelijk is een stedelijke analyse te ontwikkelen in functie van de ontwerp ingrepen op het bestemmingsplanniveau, zijn vragen die ik in het kader van dit artikel verder zal laten rusten. Als dit verhaal een stimulans is om verder deze kant op te gaan, en als iets gebleken is van de pregnantie van de stedelijke geschiedenis tegenover de identiteitscrisis van de hedendaagse stad, dan heeft het tenminste ergens voor gediend.

Overzichtskaart stadsvernieuwing Crooswijk, 1980.

