



UvA-DARE (Digital Academic Repository)

De permanente transformatie van de stad: de straat waar ik geboren ben bestaat niet meer

Rebel, B.

Published in:
Simulacrum

[Link to publication](#)

Citation for published version (APA):

Rebel, B. (2008). De permanente transformatie van de stad: de straat waar ik geboren ben bestaat niet meer. *Simulacrum*, 16(3/4), 6-11.

General rights

It is not permitted to download or to forward/distribute the text or part of it without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), other than for strictly personal, individual use, unless the work is under an open content license (like Creative Commons).

Disclaimer/Complaints regulations

If you believe that digital publication of certain material infringes any of your rights or (privacy) interests, please let the Library know, stating your reasons. In case of a legitimate complaint, the Library will make the material inaccessible and/or remove it from the website. Please Ask the Library: <http://uba.uva.nl/en/contact>, or a letter to: Library of the University of Amsterdam, Secretariat, Singel 425, 1012 WP Amsterdam, The Netherlands. You will be contacted as soon as possible.

De permanente transformatie van de stad

DE STRAAT WAAR IK GEBOREN BEN BESTAAT NIET MEER

noten

- 1 De Pakistaanse Ghouseia Masjid moskee en de Turkse Aya Sofia moskee aan de Baarsjesweg en de Marokkaanse An Nuur moskee aan de Witte de Withstraat. De grote, Turkse Westermoskee aan de Baarsjesweg is vanwege uiteenlopende problemen rond Milli G6rus nog steeds niet gerealiseerd.
- 2 Voor een beschrijving van het gebied: Gerrit Vermeer en Ben Rebel, *Historische Gids van Amsterdam*, Sdu uitgeverij, Den Haag 1992, hoofdstuk 18, pp. 631-661. Tekst van Manfred Bock met een inleiding van Vincent van Rossem.
- 3 Kevin Lynch, *The Image of the City*, M.I.T. Press Cambridge Mass. 1960.



6 Simulacrum 3/4 XVI

- 4 Italo Calvino, *Le città invisibili*, Giulio Einaudi Editore, Torino 1972. Vertaling Henny Vlot, *De onzichtbare steden*, Bert Bakker, Amsterdam 1981. *De steden en de herinneringen*, p. 13.
- 5 Pas tegen het einde van de realisatie van de Bijlmermeer zou het model van de open stad in de Venserpolder weer plaats maken voor een revival van de gesloten bouwblokken.
- 6 B. Rebel, *Het Nieuwe Bouwen, Het Functionalisme in Nederland 1918-1945*, Van Gorcum, Assen 1983.
- 7 Lewis Mumford, *The City in History, its origins, its transformations, and its prospects*, 1961. Penguin books London 1973, p. 13.

In feite is dit niet waar, want de Jan van Riebeeckstraat is nog steeds te vinden in de Baarsjes in Amsterdam (afb. 1). Op het eerste gezicht is er niet veel veranderd sinds ik daar op 26 november 1944 ben geboren, zelfs niet ten opzichte van de bouw ongeveer twintig jaar daarvoor. De straat bevindt zich vlak bij de Admiralengracht, even ten zuiden van de Jan Evertsenstraat. Deze volksbuurt staat bekend als de Admiralenbuurt die samen met de Postjesbuurt en het Hoofddorpkwartier het 'Plan West' van 1922 vormde. Het was een deel van het in 1921 door Amsterdam geannexeerde gebied van Sloten. Tevergeefs probeerde deze gemeente de dreigende Amsterdamse invasie te stuiten door in 1906 en 1916 uitbreidingsplannen te ontwikkelen langs de toenmalige westelijke grens, het Oostelijk Marktkanaal, de Kostverlorenvaart en de Schinkel. Hoewel de door Sloten gerealiseerde bebouwing beperkt bleef tot die langs de Admiraal de Ruiterweg, zag Amsterdam zich daarmee wel voor een voldongen feit geplaatst. De grond was namelijk intussen in het bezit gekomen van grote, particuliere bouwondernemingen die volstrekt niet van plan waren Amsterdam te laten bepalen hoe het gebied zou worden bebouwd. Alleen de Schoonheidcommissie had – net als in het Plan Zuid van Berlage van 1917 op het geannexeerde

gebied van de Gemeente Nieuwer Amstel – nog invloed op het aanzien van de straat- en pleinwanden. Dat was immers één van de voorwaarden voor het verstrekken van overheidssubsidies aan particuliere bouwbedrijven. Maar anders dan daar voltrok zich de transformatie van het poldergebied van Sloten tot stedelijk woongebied volledig buiten de stedenbouwkundige greep van Amsterdam. Het was onmogelijk de uitbreidingsplannen van Sloten nog te wijzigen.

De Jan van Riebeeckstraat verbindt, samen met vier andere korte dwarsstraten, de Witte de Withstraat met de Admiralengracht. (Afb. 2) Deze laatste kwam in 1924 op de plaats van de oorspronkelijke Molensloot en vormde de westgrens van het plan van 1906. Omdat hij op het lagere polderpeil lag was er voor de doorgang van groenteschuiten naar de Kostverlorenvaart een overtoom nodig over de Baarsjesweg. Ondanks veranderingen, zoals het op



stadspeil brengen van de Admiralengracht en het verbinden van deze gracht met de Kostverlorenvaart in 1952, het vervangen van drie scholen door een grote langs de Admiralengracht en de komst van drie moskeeën¹, behield de buurt rond de Jan van Riebeeckstraat grotendeels haar oorspronkelijke bebouwing in de stijl van de Amsterdamse School. Het gaat daarbij om woonblokken, bruggen, winkels, kerken, het zwembad en de resterende scholen, inclusief mijn kleuterschool aan de Admiralengracht en mijn openbare lagere Lovelingschool, schuin tegenover mijn geboortehuis, Jan van Riebeeckstraat 24 III.² En toch bestaan deze straat en buurt niet meer, althans niet die waarin ik tussen 1944 en 1953 opgroeide.

Het transformatieproces dat zich hier voltrok was van een geheel andere aard dan wat men daar gewoonlijk onder volstaat, namelijk sloop en vernieuwing. In dit geval was er sprake van een haast autonoom, sluipend proces van subtiele veranderingen die echter voor de beleving van de bewoners van uitermate grote betekenis waren en die zich, voor wie er oog voor heeft, overal ter wereld voordoen, of het nu gaat om de Baarsjes, de Pijp en de Jordaan in Amsterdam, om het Quartier Latin en de Marais in Parijs of om de Lower Eastside en Soho in New York. Het zijn sluipende veranderingen die te maken hebben met demografische en economische ontwikkelingen, de verkeersdruk, de aard van het winkel- en bedrijvenbestand, het opleidingsniveau en de lifestyle van de bewoners en met de inrichting en de kwaliteit van de publieke ruimte.

Toen ik de wereld begon te verkennen vanuit de Jan van Riebeeckstraat was deze zelf nog leeg. Als er al eens een auto parkeerde leidde dat onmiddellijk tot verontwaardiging omdat die straat ons speelterrein was en omdat we hem gebruikten als honkbalveld. Altijd was er wat te beleven omdat er nog buurtwinkels waren op de straathoeken, zoals de bakker, de melkboer, de drogist en de slager en verder kleine bedrijfjes zoals de timmerwerkplaats naast de school, waar je afvalhout kon krijgen. Ook was er in de kelder onder het pand waar ik woonde de meubelmakerij van mijn opa waar het altijd naar zaagsel en houtlijm rook. De portieken waren donkere, maar veilige schuilplaatsen, drempelgebieden tussen de woning en de straat. De weidsheid van de Admiralengracht om de hoek betekende, ook wanneer hij niet bevroren was, het echte avontuur. (Afb. 3) Je kon er je van timmerafval gefabriceerde bootje laten varen, op ratten jagen en van de brug bij de Jan Evertsenstraat afspringen. Als je goed mikte belandde je op het toen nog brede, dicht be-



groeide talud. Daar kon je wegschuilen en takken zoeken als wapens tegen de vijand aan de overkant van de gracht. Daar lag de tot de verbeelding sprekende Mercatorbuurt rond het monumentale Mercatorplein met zijn geheimzinnige torens, galerijen en poorten. Berlage ontwierp dit plein in 1925. Bij wijze van uitzondering heeft het enige ingrijpende architectonische transformaties doorstaan in de vorm van de sloop van de noordelijke toren in 1961 wegens bouwvalligheid, de reconstructie ervan in 1991-94 en de gelijktijdige herinrichting van het plein vanwege drugsoverlast. De Jan van Riebeeckstraat was vergeleken met het Mercatorplein slechts een onbeduidende straat, maar wel het startpunt voor ontdekkingen. Er heerste een grote, vanuit de bovenramen in stand gehouden, sociale controle en als er weer eens iemand uit zijn huis was gezet wegens achterstallige huur liep de hele buurt te hoop.

Hoewel de woningblokken er nog precies zo stonden zag ik, toen ik er veel later terugkeerde, een geheel andere straat. (Afb. 4) Het eerst dat opvalt is de teloorgang van de buurtwinkels, het gewijzigde wegprofiel en het dominante beeld van schuin geparkeerde auto's. Turkse en Marokkaanse bewoners zijn nu in de meerderheid. Mijn oude school is een Islamitische school geworden en op de plaats van de fietsenstalling en de aanpalende hoekwinkel aan de gracht is nu een autoreparatiebedrijf gevestigd. Het talud van de gracht is geen spannende schuilplaats meer maar een miserabele groenstrook, die slechts dient voor het uitlaten van honden en die verscholen gaat achter geparkeerde auto's. (Afb. 5 en 6) Het image van de buurt en de straat is – om met Kevin Lynch te spreken³ – geheel veranderd, ook al speelt deze verandering zich voor een belangrijk deel af in mijn hoofd: 'Aan al deze dingen

8 Man A Hatta (eiland van de heuvels).

9 Gerrit Vermeer en Ben Rebel, *Historische Gids van Rotterdam*, 14 *Wandelingen door de oude en nieuwe stad*, Sdu uitgeverij, Den Haag 1994, pp. 14, 40, 54-55 et cetera.

10 Ondanks dit alles wordt Almere in enquêtes voortdurend aangewezen als lelijkste stad van Nederland: Bert Wagendorp, 'Almere is niet lelijk', *De Volkskrant*, 01-03-2008 (Reizen, p 5).

11 De historicus en stedenbouwkundige Honoré Rottier maakt dit gegeven tot uitgangspunt voor een stedenbouwkundige geschiedenis van Europa: Honoré Rottier, *Het verleden van steden, 4.000 jaar bouwen en verbouwen in Europa*, Davidsfonds, Leuven 2004. Maar ook

afbeeldingen

- 1 De Admiralengracht in 1940 in de richting van de Jan van Galenstraat met op de achtergrond Bos en Lommer in aanbouw.
- 2 Met mijn vader op de Admiralengracht bij de Jan van Riebeekstraat in 1946.
- 3 Ben Rebel op de brug over de Admiralengracht in 1950.
- 4 Constant Nieuwenhuis, Sector in aanbouw, Litho 1960.
- 5 Jan van Riebeekstraat III [opname 2008].
- 6 De Jan van Riebeekstraat in 2008.
- 7 De Admiralengracht bij de Jan van Riebeekstraat in 2008.

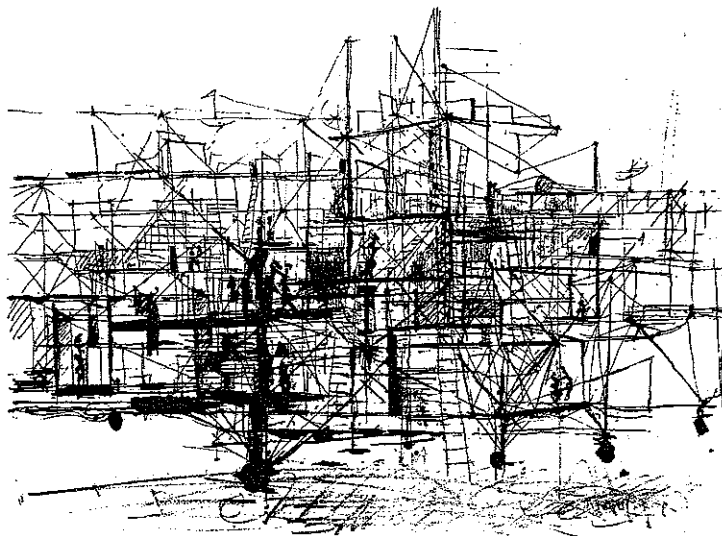
dacht hij als hij naar een stad verlangde. Isidora is dus de stad van zijn dromen: met één verschil. In de stad van zijn dromen was hij een jonge man; in Isidora komt hij op hoge leeftijd. (...) De verlangens zijn al herinneringen.⁴

Maar de geschiedenis van de Pijp en de Jordaan leert ons dat het er over een jaar of tien, zeker met de sterk stijgende woningprijzen, weer allemaal weer heel anders kan uitzien. En wie weet zien we dan wel trendy eethuisjes, terrassen, cafés met tapas, galerietjes, IT bedrijven in verlaten scholen en kerken en onzichtbare transformaties achter de gevels. De eerste tekenen zijn al zichtbaar, want ik zag er al een Bugaboo rijden op weg naar het van vrolijke kleurtjes voorziene, particuliere, niet buurtgebonden kinderdagverblijf 'Poekie'. Het kwam in de plaats van de timmerwerkplaats. En in de voormalige bakkerij zit nu een filiaal van de 'Dogan Holding B.V.', een onder Fortis ressorterend bedrijf dat voortkomt uit een internationaal opererende Turkse bank die zich onder de naam 'Dogan Real Estate B.V.' ook toelegt op de makelaardij.

De stad, een dialectisch proces van Permanentie en Transformatie

In dit artikel gaat het uiteraard ook om minder subtiële transformatieprocessen. De stad verandert immers permanent en niet alleen in de hoofden van de mensen maar ook in de werkelijkheid. Op het eerste gezicht lijkt het alsof de bouwkunst en de stedenbouw bij uitstek disciplines zijn die streven naar permanentie, veiligheid en beschutting. Ze zijn beiden het gevolg van de behoefte van de mens te ontsnappen aan de ongemakken en de gevaren van een nomadisch bestaan en zich te vestigen op een veilige, vaste plek

4



waar alles zoveel mogelijk onder controle is. Maar we weten allemaal dat de mens meer behoeften heeft. Zelfs een kind beperkt zich niet tot zijn eigen veilige straat en gaat onder drang van de verlokking van het avontuur al snel op zoek naar het nog onbekende. In mijn geval lag dat dichtbij, in het verlengde van de Admiralengracht, waar vanaf 1939, aan de overkant van de Erasmusgracht, Bos en Lommer verrees. (Afb. 2) Deze moderne wijk markeerde het einde van de mij vertrouwde stad met zijn gesloten bouwblokken en het begin van de triomf van de open bouwwijze met licht, lucht en groen, zoals die korte later tot bloei zou komen in de westelijke tuinsteden rond de Sloterpas.⁵ Toen wist ik nog niet dat ik ooit een proefschrift zou schrijven over deze transformatie.⁶

Ik zag, toen ik veel later terugkeerde, een geheel andere straat

De socioloog Lewis Mumford, die zich toelegde op het onderzoek naar het ontstaan, de transformaties en de toekomst van steden, omschreef op treffende wijze de menselijke hang naar het onbekende in *The City in History* uit 1961: 'Human life swings between two poles: movement and settlement'.⁷ En dat is maar goed ook want anders had de Engelse zeevaarder Henry Hudson, in een naïeve poging om in 1609 – in opdracht van de Verenigde Oost-Indische Compagnie Oost-Indië te bereiken via Noord Amerika – nooit het toen nog door Indianen bewoonde eiland Manhattan⁸ ontdekt. Toch leidde deze riskante onderneming wel weer tot het bouwen van nieuwe, veilige onderkomens in de vorm van boerenhoeves en tot de vestiging van een stad op de zuidelijke punt van het eiland, compleet met muren, grachten en een fort, waarmee alles weer onder controle leek. Dat deze rust slechts van voorbijgaande aard was behoeft geen betoog, want de Engelsen verdreven de Hollanders alweer in 1664. Zelf werden zij zeven jaar na de 'Declaration of Independence' (1776) op hun beurt verdreven door de in opstand gekomen Amerikaanse kolonies. Het zou dan ook niet moeilijk zijn de betekenis van het begrip stedelijke transformatie, in wezen een continu proces van zoeken naar nieuwe permanentie en stabiliteit, toe te lichten aan de hand van de vele gedaanteverwisselingen die New York heeft ondergaan vanaf haar ontstaan tot na 11 september 2001.

En New York is uiteraard geen uitzondering want elke stad laat zich op vergelijkbare wijze beschrijven als een continu proces van transformaties. De verstrekkende ambities en de ingrijpende plannen van keizers, pausen, regenten, industriëlen, filantropen, dictators, stedenbouwkundigen en projectontwikkelaars ten spijt, blijkt de stad kennelijk nooit af te komen. Altijd is er wel weer ruimte voor nieuwe plannen en altijd doen zich weer onverwachte ontwikkelingen of rampen voor. Ook deze laatste kunnen kansen bieden. Zo maakte de grote stadsbrand van Londen in 1666 een grootscheepse vernieuwing van de stad mogelijk en zo bood het vernietigende bombardement van 1940 op Rotterdam de planners de kans de stad geheel naar wens te moderniseren. Al in 1941 presenteerde de directeur van Gemeentewerken Ir. W.G. Witteveen een plan voor de wederopbouw en in 1946 lanceerde de directeur van de Dienst Stadsontwikkeling en Wederopbouw, Cornelis van Traa, zijn Basisplan voor een ingrijpende transformatie van de gehele stad.⁹

Dit permanente transformatieproces impliceert een groot probleem voor stedenbouwkundigen en architectuurhistorici. De eersten immers kunnen, gebonden als ze zijn aan de eigen tijd, niet anders dan die tijd extrapoleren en op grond daarvan een ideaalbeeld schetsen van de samenleving in de verre toekomst, zonder de problemen en de mogelijkheden op de weg daarheen te kennen. Dit is vergelijkbaar met militaire strategen die zich altijd maar weer blijken voor te bereiden op de vorige oorlog. Tijdens mijn studie Kunstgeschiedenis in Utrecht betoogde een docent Sociologie van Bouwen en Wonen dan ook dat elk stedenbouwkundig plan dat bij voltooiing zou blijken te werken in feite een foutief plan was dat slechts bij wijze van toeval werkte. Zo hadden de ontwerpers van het Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam van 1934 de illusie dat dit plan, eenmaal voltooid rond het jaar 2000, ook lange tijd daarna nog zou functioneren als definitief eindplan voor ongeveer 1.000.000 inwoners. In werkelijkheid bleek het al kort na de Tweede Wereldoorlog niet te voldoen met als resultaat het alsnog bijbouwen van grote wijken in Noord en in de Bijlmermeer, en wel voor een veel geringere bevolking.

En de architectuurhistoricus probeert wanhopig de continu veranderende stad te vangen in aan specifieke architectuurhistorische perioden gekoppelde ideaalbeelden zoals de Amsterdamse grachtengordel, de Barokstad, het plan van Haussmann, the 'City Beautiful', de tuinstad van Howard, de 'Ville Contemporaine' van



Le Corbusier, het plan Zuid van Berlage en het AUP van Van Eesteren. Maar uiteraard zijn ook deze in de architectuurgeschiedenis vastgelegde stedenbouwkundige modellen aan voortdurende transformaties onderhevig. Dat geldt zelfs voor Almere, een stad met een nog maar zeer korte geschiedenis. Almere is opgezet in de jaren zeventig, de tijd van de al lang achterhaalde 'Nieuwe Truttigheid'. Nu is de stad alweer onderhevig aan een uitgebreid transformatieproces onder leiding van Floris Alkemade van het 'Office for Metropolitan Architecture' (OMA) van Rem Koolhaas. De bedoeling is om van Almere Stad alsnog een echte stad te maken.¹⁰

Geplande en ongeplande Transformaties

Het lijkt er op dat de permanente stroom van veranderingen vooral het resultaat is van bewuste transformaties.¹¹ Kijk naar Rome tijdens het keizerrijk en onder Paus Sixtus V, naar Londen na de grote brand van 1666, naar Parijs onder Napoleon III, naar Helsinki tijdens de Russische bezetting, naar Amsterdam na de komst van het Centraal Station en tijdens de ontwikkeling van het Oostelijk havengebied, naar Londen met de Docklands en naar Berlijn na de val van de muur in 1989. In New York en Chicago werden met als leus 'The Sky's the Limit' voortdurend prachtige wolkenkrabbers afgebroken en vervangen door nog hogere en mooiere. Zelfs toen dit transformatieproces abrupt tot stilstand leek te komen op 11 september 2001 ten gevolge van de terroristische aanslag op de Twin Towers, ontwierp Daniël Libeskind kort daarna alweer de nog veel hogere 'Freedom Tower' voor 'Ground Zero'.

De stad lijkt inderdaad vooral het resultaat te zijn van een aaneenschakeling van bewuste transformaties en dat is niet vreemd als men bedenkt dat de mens van nature gericht is op het aanpassen van zijn omgeving aan zijn behoeften en aan nieuwe omstandigheden en ontwikkelingen. Het mooiste voorbeeld van deze permanente drang tot verbetering geeft de Jezuïtische theoreticus Marc Antoine Laugier in zijn

hij ontkomt niet aan de beschrijving van belangrijke, maar gefixeerde momenten in de geschiedenis van een aantal steden. Zie: B. Rebel, *Het verleden van steden...*, S&R 005/2005, 67-68.

12 Liane Lefavre en Alexander Tzonis, *Theorieën van het architectonies ontwerpen, een historische documentatie*, SUN, Nijmegen 1982, p. 264-265.

13 Voor een Nederlandse vertaling: Ton Peters, *Vitruvius, Handboek bouwkunde*, Athenaeum - Polak & Van Gennep, Amsterdam 1998.

14 Auke Van der Woud beschrijft dit fenomeen in zijn proefschrift voor wat betreft de ruimtelijke orde in Nederland tijdens het begin van de 19de eeuw: Auke

van der Woud, *Het lege land, de ruimtelijke orde van Nederland 1798-1848*, Meulenhof, Amsterdam 1987.

15 Kevin Lynch, *The Image of the City*, M.I.T. Press Cambridge Mass. 1960.

Kevin Lynch, *What time is this Place*, M.I.T. Press Cambridge Mass. 1972.

16 CIAM: 'Congrès International d'Architecture Moderne'.

Oprichting in La Sarraz in 1928 en opgeheven in 1959 in Otterloo.

17 Archigram was actief vanaf omstreeks 1961. Peter Cook ontwierp *Plug-in-City* in 1964 en in hetzelfde jaar ontwierp Ron Heiron *The Walking City*.

18 Koos Bosma (red.) e.a., *Housing for the Millions*. John Habraken and the SAR (1960-2000), Rotterdam 2000.

10 **S**
Simulacrum 3/4 XVI

19 De Franse filosoof Guy Debord propageerde psycho-geografische zwerftochten (*dérives*) door de stad, waarbij de stedenbouwkundige structuur zoveel mogelijk werd genegeerd. In zijn boek *Société Spectacle* uit 1967 verzette hij zich nadrukkelijk tegen de consumptie-maatschappij.

20 Johan Huizinga, *Homo Ludens, Proeve eener bepaling van het spel-element der cultuur*, 1938.

21 Rem Koolhaas en Bruce Mau, *S, M, L, XL*, 010 Publishers, Rotterdam 1995.

22 Zie noot 7.

23 Jane Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities, The Failure of Town Planning*, Random House, New York 1961.

Essai sur l'Architecture uit 1753.¹² Hij beschrijft hoe de oermens beschutting trachtte te vinden tegen de wind en de regen en hoe hij, zijn instinct naar behoeftebevredestiging volgend en zich inspirerend op de natuur, de oerhut uitvond door een reeks verbeteringen (transformaties) ten opzichte van zijn oorspronkelijke schuilplaats onder de bomen. Veel eerder al raadde de Romeinse architect en theoreticus Vitruvius in zijn *De Architectura Libri Decem* (1ste eeuw voor Chr.) architecten aan voortdurend aandacht te besteden aan vernieuwingen en verbeteringen, waarbij ze vooral ook van elkaar moesten leren.¹³ In feite legde Vitruvius in zijn boek de basis voor het geloof in de maakbaarheid van de samenleving, een geloof dat vooral vanaf de Verlichting de leidraad zou worden voor de wetenschap in het algemeen en voor de architectuur en stedenbouw in het bijzonder.

In werkelijkheid ligt de zaak evenwel – zoals we ook aan het begin van dit artikel zagen – veel gecompliceerder, omdat een belangrijk deel van de veranderingen überhaupt niet het resultaat is van planmatig ingrijpen in de ruimtelijke ordening en in de verschijningsvorm van de steden, maar veeleer van niet voorziene ontwikkelingen op het gebied van economie, demografie, sociologie, klimatologie, technologie, verkeer, wetgeving et cetera.¹⁴ Een markant voorbeeld daarvan is de Zuid-as van Amsterdam die grotendeels tot stand kwam door investeerders en buiten de wil van het stadsbestuur om, dat de voorkeur gaf aan de ontwikkeling van de zuidelijke IJ-oeverers.

Is de mens wel gebaat bij een omgeving die hem dwingt tot een nomadisch bestaan?

Daarbij komt nog dat het beeld dat de stadsbewoners van hun stad hebben voortdurend aan veranderingen onderhevig is. Zo is het New York van na 11 september 2001 voor de New Yorkers niet meer hetzelfde als het New York van daarvoor. Dat komt niet alleen door het feit dat er een lege plek is ontstaan in de skyline van Manhattan. Wat er is gebeurd, is dat er naast de aanvankelijke, euforische gevoelens van verbondenheid ook onzekerheid en angst zijn ontstaan waardoor het image van de stad – en dat is voor de stadsbewoners misschien wel belangrijker dan de feitelijke verschijningsvorm – ingrijpend is veranderd. Tegenwoordig betekenen rokende fabriekschoorstenen milieuvervuiling, terwijl ze kort na de



Tweede Wereldoorlog symbolen stonden voor vooruitgang en wederopbouw. Over het voortdurend veranderende image van de steden, de visuele perceptie ervan en vooral over de vraag hoe de planners de 'imageability' van de steden zouden kunnen verbeteren bij het transformeren ervan, schreef de Amerikaanse stedenbouwkundige Kevin Lynch al in 1960 het nog steeds relevante boek *The Image of the City* en in 1972 *What Time is this Place?*, waarin hij stelt: 'Change and recurrence are the sense of being alive (...) The arguments of planning all come down to the management of change'.¹⁵

De stad, een veilige structuur voor burgers of een uitdaging voor avontuurlijke nomaden?

Rond de jaren zestig was er een kleine, avant-gardistische groep planners die de dynamiek van de transformatie tot uitgangspunt van hun stedenbouwkundige dromen maakte. Zij geloofden niet langer in de geldigheid van gefixeerde, moderne ideaalsteden zoals die vanaf 1928 binnen de CIAM beweging werden ontwikkeld.¹⁶ Een voorbeeld daarvan is de Engelse architectengroep ARCHIGRAM die in 1964 plannen presenteerde voor een 'Plug in City', die voortdurend van gedaante kon verwisselen, en een 'Walking City', een immense robotachtige stad die zich op enorme poten kon verplaatsen.¹⁷ Deze Engelse groep had invloed ondergaan van de Hongaars-Franse architect Yona Friedman die in 1960 het concept van de 'Spatial City' ontwierp. Hij stelde dat de stad slechts een technische structuur zou moeten zijn, waarbinnen de bewoners naar eigen behoefte en inzicht hun eigen woonplaatsen zouden kunnen realiseren en veranderen. Een dergelijk concept vormde kort daarna ook het uitgangspunt voor de Nederlandse architect John Habraken die in 1961 het boek *De dragers en de mensen* publiceerde, waarin hij – net als Friedman – een onderscheid maakte tussen de door de architecten en stedenbouwers te bouwen, gemeenschappelijke draagstructuren en de door de individuen te realiseren behuizingen. Deze konden al naar gelang de behoefte aan ruimte worden opgebouwd met op de markt verkrijgbare inbouwpakketten. Tussen 1964 en 1990 werkte hij dit idee op een meer pragmatische wijze uit binnen de Stichting Architecten Research

(SAR). Het ging daarbij vooral om het formuleren van de spelregels en over maatvoeringen.¹⁸ Misschien wel de meest utopische van deze avant-gardisten was de uit CoBrA (1948-51) en uit de in 1957 door Guy Debord¹⁹ opgerichte 'Internationale Situationisten' afkomstige kunstenaar Constant Nieuwenhuis. Hij verzette zich fel tegen de functionalistische architectuur en stedenbouw waarin de mens volgens hem was gereduceerd tot consumerende werker en gebruiker. Daartegenover stelde hij het beeld van de 'Homo Ludens', de spelende mens, een begrip afkomstig van Johan Huizinga.²⁰ Constant zag de mens als een nomadisch, creatief individu dat, door de machine bevrijd van arbeid, naar eigen inzicht zou rondzwerven door een structuur van labyrintische sectoren boven de bestaande steden. Hij noemde deze nieuwe stad New Babylon en werkte er aan tussen 1956 en 1974. Ondanks het feit dat dit project geen concrete stedenbouwkundige plannen opleverde - hoe zou dat ook kunnen bij een nomadische stad? - is New Babylon altijd in de belangstelling gebleven op internationale kunst- en architectuurtentoonstellingen. Wie het hoofdstuk 'Generic City' uit het boek S, M, L, XL

van Rem Koolhaas leest zal moeten toegeven dat de gedachten van Constant kennelijk nog steeds verleidelijk zijn.²¹

Alleen is het de vraag of de mens, waarover Lewis Mumford²² schreef dat het een wezen is dat zich beweegt tussen de twee polen 'movement and settlement', wel gebaat is bij een omgeving die hem dwingt tot een nomadisch bestaan. Hij gaat wel op reis, maar kiest toch voor de vertrouwde camping of de veiligheid van Club Med. En zelfs als hij echt op avontuur gaat neemt hij daarna toch weer het vliegtuig terug naar zijn eigen vertrouwde woonplaats, die weliswaar aan voortdurende transformaties en metamorfoses onderhevig is, maar die telkens ook weer zoekt naar een nieuwe balans. In die zin is de stad dan ook een metafoor voor de behoefte aan een balans tussen structuur en chaos en tussen permanentie en transformatie. Wie zich afvraagt hoe je zo'n stad zou moeten bouwen en vooral ook hoe niet, raad ik aan het boek *Death and Life of Great American Cities, The Failure of Town Planning* van Jane Jacobs uit 1961 nog eens te lezen.²³ [S]

Ben Rebel is hoofddocent Architectuurgeschiedenis aan de Universiteit van Amsterdam. Hij is tevens co-auteur van *D'Ailly's Historische Gids van Amsterdam*.

