Steden in de groei

(een kleine zwerftocht door de geschiedenis van de stedenbouw)

Willem Peeters

Steden in de groei

(een kleine zwerftocht door de geschiedenis van de stedenbouw)

Nederzettingen kunnen uitgroeien tot steden, steden die bescherming verdienen tegen de buitenwereld. Er verschijnen omwallingen en muren. Het kanon schiet deze aan flarden en dus worden stevige bolwerken gebouwd. Later worden steden opengegooid omdat zij uit hun voegen barsten. Met name in de negentiende eeuw krijgen zij te maken met een bevolkingsexplosie ten gevolge van de industrialisatie. In Parijs gaat de stratenstructuur op de schop en in Barcelona wordt een enorme stadsuitbreiding uit de grond gestampt, iets dat later ook in Amsterdam plaatsvindt.

Het begin

Steden zijn vrijwel altijd ontstaan uit het niets en bieden in de beginfase een rommelig karakter. Een voorbeeld ervan is de oudste stad van West-Europa, Cádiz, die werd gesticht door de Foeniciërs in 1100 BCE. Het kaartje dateert van begin achttiende eeuw en laat zien dat de oude stad op het puntje van een landtong weinig of geen regelmatige structuur kent. Dat geldt ook voor andere ontluikende steden. Er wordt zonder planning gewerkt, bouwers volgen de topografie of aanwezige waterwegen en paden. Dat kunnen we zien in Amsterdam. De stad ontwikkelt zich langs de oevers van de Amstel volgens een heel simpel stedenbouwkundig principe.

De dijken aan weerszijden van de rivier vormen de hoofdwegen en de op de dam, die de verbinding is tussen de dijken, ontstaat als vanzelfsprekend het centrale plein waar later kerk en stadhuis worden gebouwd. Uitbreidingen zijn eenvoudig te realiseren door nieuwe grachten te graven parallel aan de bestaande.

Maar er zijn ook steden of stadjes gebouwd vanuit het niets vanaf de tekentafel. Een voorbeeld ervan is Brasilia, de hoofdstad van Brazilië, die ontworpen is in de vorm van een vliegtuig met als romp de brede centrale Eixo Monumental en als de twee vleugels de Asa Norte en Asa Sul. Interessant zijn de uit de achttiende eeuw daterende *Nuevas Poblaciones de Andalucía*, bedoeld om het door bandolerismo (struikroverij) geteisterde Andalusië te herbevolken. Het project bestaat uit een aantal stadjes waarvan La Carolina het grootste is. La Carolina is gebouwd volgens een raster- of gridstructuur

Varianten

Gridplanning staat voor een stadsstructuur bestaande uit rechthoekige blokken en rechte straten met een plein daar waar een blok onbebouwd blijft. Het is praktisch, maakt efficiënt transport binnen de stad mogelijk en is relatief eenvoudig te realiseren.

Deze vorm van planning is oeroud. Milete, ooit een belangrijke stad aan de westkust van Klein-Azië, is er een voorbeeld van. Vanwege het strakke schaakbordpatroon volgens welke Milete - overeenkomstig de ideeën van Hippodamus van Milete (vijfde eeuw BCE) - is gebouwd, wordt het oude Milete ook wel het Manhattan van de antieke wereld genoemd. Hippodamus van Milete vervaardigde stadsplannen die uitblonken in orde en regelmatigheid in contrast met de tot dan toe gebruikelijke complexiteit en wanorde van steden als Athene, die meestal geleidelijk rondom een akropolis zijn ontstaan.

Net als Manhattan kennen tal van Amerikaanse steden een gridstructuur, een concept dat al in de VS overheerst rond het verschijnen van de *Federal Land Ordinance of 1785* die bepaalt dat om land te verkopen aan kolonisten het verdeeld moet worden in rechthoekige kavels.

Het denken over stedenbouw is vanaf de komst van het kanon, dat gemakkelijk stadsmuren aan flarden schiet, dikwijls beïnvloed vanuit militaire motieven. Een van de eerste ontwerpers van de ideale vestingstad is het zogeheten Sforzinda uit 1460 van de hand van de Italiaanse architect Filarete.

Dit model is overigens nooit ten uitvoer gebracht. Dat geldt wel voor Coevorden in Drenthe, maar er is vrijwel niets overgebleven van deze vestingstad. De omvang van toenmalige vestingwerken is goed te zien in Pamplona, waar rond 1570 in opdracht van koning Filips II een enorme citadel is gebouwd.

Soms zijn rampen - brand of bombardement - aanleiding voor architecten om radicale veranderingen aan te brengen. In 1666 legt de *Great Fire* grote delen van Londen in de as. Het is Christopher Wren die een plan ontwerpt voor herinrichting dat een van de eerste pogingen is om de gridstructuur te combineren met diagonalen, maar het plan verdwijnt in de prullenmand. De stad wordt herbouwd volgens het oude stratenpatroon. Anders verloopt het na WO II met het door de Duitsers platgebombardeerde stadsdeel *Barbican*. Hier verrijst de *Barbican Estate*, een woonwijk van veertien hectare groot, gebouwd in brutalistische stijl: hoge torens en veel beton. Het is een gedurfd ontwerp dat totaal afwijkt van de vroegere bebouwing en de nog bestaande bebouwing eromheen.

Niet alleen een ramp kan leiden tot het besluit om iets nieuws te creëren. Denkbeelden over de ideale stad, ontsproten uit het brein van vorsten, kunnen ook bijzondere vormen opleveren. Markgraaf Karel III Willem van Baden-Durlach sticht de stad Karlsruhe in 1715 die geheel planmatig is opgezet. De residentie van de markgraaf domineert. Ook Versailles is een mooi voorbeeld. In 1624 wordt bij het dorp Versailles een jachtslot voor koning Lodewijk XIII opgetrokken. Zijn zoon Lodewijk XIV breidt het later het uit tot een reusachtig bouwwerk in een 800 hectare groot domein.

Vanaf de negentiende eeuw krijgen alle grote steden te maken met een enorme bevolkingsaanwas ten gevolge van de industrialisering die talloze arbeiders naar de stad lokt. De oude steden raken overvol en dat dwingt tot uitbreiding of het openbreken van de stad om de toegankelijkheid te vergroten. In Engeland ontwikkelt Ebenezer Howard zijn filosofie van de Garden City, nieuw te bouwen tuinsteden om de bevolkingsgroei op te vangen. Het is een ideaal dat tal van architecten inspireert, maar nooit op grote schaal ten uitvoer wordt gebracht. Twee voorbeelden van steden die in die tijd hun voegen dreigen te springen zijn welhaast klassiek te noemen: Parijs, waar tegen het eind van de negentiende eeuw de toegankelijkheid een groot probleem vormt en Barcelona, waarvoor een enorme stadsuitbreiding wordt bedacht.

Parijs

Parijs ontstaat als een Romeinse nederzetting geconcentreerd op het Ile de la Cité en wordt in de derde eeuw voorzien van een stadsomwalling. Rond 1200 vindt ommuring plaats. De stad groeit uit zijn jas en in 1370 wordt er een nieuwe muur gebouwd aan de noordkant. In 1670 besluit het stadsbestuur deze fortificatie af te breken en er boulevards - de *grands boulevards* - van te maken. Rond 1780 wordt tijdens het regime van Louis XVI een tariefmuur opgetrokken die in 1860 is afgebroken waardoor de *boulevards extérieurs* ontstaan. Tenslotte de ring van fortificaties van 1840 die de gemeentelijke tariefgrens vormt en nu de Périphérique. In de eerste helft van de negentiende eeuw groeit de bevolking van Parijs van 548.000 naar ruim een miljoen inwoners die in een welhaast middeleeuwse stadsstructuur leven. Nauwe straatjes, veelal zonder bestrating waarop afvoeren uitkomen. Er lopen 37.000 paarden rond met alle gevolgen van dien. Sprake is van verkrotting en overbevolking. De Seine wordt zowel voor watervoorziening als riolering gebruikt. In 1840 worden *Les Halles* gebouwd wat niet echt bijdraagt aan verbetering van de onhygiënische toestanden.

1 - Muur van 1370 (grands boulevards), 2 - Tariefmuur van 1780 (boulevards extérieurs), 3 - Fortificaties van 1840 en gemeentegrens (Boulevard Périphérique)

Het is Louis Napoleon - de latere Napoleon III - die met ideeën komt om de stad open te gooien en die de Franse stedenbouwkundige Georges-Eugène Haussmann in 1852 benoemt tot *prefect de la Seine*. Gezegd wordt dat de keizer hem een kaart in de hand drukt waarop is aangegeven welke straten dienen te worden geherstructureerd. Het mag merkwaardig genoemd worden dat Haussmann geen totaalplan ontwikkelt voor Parijs. Misschien speelt angst voor teveel weerstand een rol of wil hij speculatie voorkomen. Er bestaat ook geen geheim plan voor intern gebruik. Kortom, er is geen plan behalve dat van Napoleon III. Om te beginnen realiseert Haussmann zijn *grande croisée de Paris,* dat wil zeggen, de (af)bouw van de Rue Rivoli die de oostwest-as vormt en de creatie van de nood-zuidas in de vorm van de Boulevard de Sébastopol die dwars door de bestaande woonblokken wordt getrokken. Aan beide zijden verrijzen nieuwe gebouwen. Aan de zuidkant van de Seine loopt deze as door als de Boulevard de St Michel. Vervolgens pakt Haussmann alle straten aan die van belang zijn voor een goede verbinding tussen het centrum en de periferie. Ook breidt hij de Grandes Boulevards uit aan de zuidkant van de Seine zodat er een ringweg ontstaat. Het resultaat is te zien op een kaart uit 1893.

Behalve dat Haussmann wegen (re)construeert, heeft hij ook belangstelling voor groenvoorzieningen. In 1850 is er zo ongeveer niets, maar twintig jaar later beschikt Parijs over een in Europa ongeëvenaard stelsel van parken (Bois de Boulogne, Bois de Vincennes). Ook laat Haussmann twee aquaducten aanleggen naar Romeins model die dagelijks over een afstand van 200 km 150m liter bronwater aanvoeren. Tenslotte realiseert hij een goedwerkend rioolsysteem. Minder of geen aandacht schenkt Haussmann aan railverbindingen die eindigen in kopstations in de periferie en die een slechte verbinding hebben met het centrum. Dat is nog lang een probleem gebleven. Haussmann heeft ook geen enkele belangstelling voor het lot van de huurders van de woningen die vallen onder de slopershamer.

Barcelona

Barcelona ontstaat in de Romeinse tijd en groeit uit tot een middelgrote plaats. Het is de hoofdstad van het gelijknamige graafschap. In de dertiende eeuw wordt een stadsomwalling opgetrokken die aan de westkant bestaat uit een muur langs een rivier, later bekend als La Rambla. Later wordt het graafschap via een huwelijk onderdeel van het koninkrijk Aragón en vervult Barcelona een belangrijke rol als handelsstad in het Middellandse Zeegebied. Nadat Amerika is ontdekt, neemt de Atlantische handel toe en groeit de haven van Cádiz ten koste van Barcelona.

1 - Montjuïc, 2 - La Rambla, 3 - Citadel, 4 - Barceloneta

Na de Spaanse Successieoorlog die begin achttiende eeuw woedt, wordt een deel van de stad afgebroken dat plaats moet maken voor een citadel ontworpen door de Nederlandse ingenieur George Prosper Verboom. De verdreven inwoners krijgen buiten de muur een nieuw onderdak in de wijk Barceloneta. Aan de westzijde van de stad wordt het kasteel van Montjuïc hersteld dat samen met de citadel de stad zal beschermen. De citadel is rond 1870 afgebroken en herschapen in een park. De Rambla is dan overkluisd en een met bomen beplante promenade geworden. Rond het midden van de negentiende eeuw begint de industrialisatie op gang te komen en verandert Barcelona in een van de smerigste steden van Europa.

En dan verschijnt Ildefonso Cerdá ten tonele die Barcelona en omgeving in kaart brengt (op eigen kosten). Een en ander resulteert in een grondige statistische analyse van het gebied. In 1858 presenteert Cerdá zijn uitbreidingsplan, maar het conservatieve stadsbestuur besluit om mee te gaan met een ander ontwerp. Dat pikt Cerdá niet en hij weet de nationale regering zover te krijgen zijn ontwerp te accepteren. Het stadsbestuur gaat daarmee niet akkoord en schrijft een prijsvraag uit waar Cerdá niet aan meedoet. Winnaar is het plan van Rovira i Trias:

Maar weer weet Cerdá de regering te bewerken en in 1860 wordt zijn plan aangenomen. Het plan van Cerdá is gigantisch, alle ruimte (7,5km^2) tussen de oude stad en de heuvels wordt gevuld met vierkante bouwkavels van honderddertien bij honderddertien meter met afgeschuinde hoeken, gelegen aan straten van twintig meter breed. Het is een schaakbordplan. Bedoeling is dat de kavels aan twee zijden bebouwd worden met losse blokken en groen ertussenin. Maar tijdens de uitvoering is besloten ook aan drie of vier zijden te bouwen. De oostwest-as: Gran Via de les Corts Catalanes en de noordwest-zuidoost lopende Avinguda Diagonal zijn gerealiseerd en de zuidwest-noordoost gerichte Avinguda de la Meridiana voor een deel. Van de parken is weinig terecht gekomen en het centrale plein, de Plaça de les Glòries Catalanes, is er nooit gekomen. Dat bestaat nu uit een bundel doorgaande wegen. De Passeig de Gràcia bestond al en daar zijn nu de beroemde panden van Gaudi te vinden. Het plan Cerdá wordt praktisch in zijn geheel uitgevoerd waarbij de oude stad intact blijft.

Amsterdam

Ook Amsterdam groeit uit zijn voegen ten gevolge van de industrialisatie en het is medio jaren dertig van de vorige eeuw dat Het Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam (AUP) wordt gelanceerd. Net als bij het plan Cerdá voor Barcelona betreft het een compleet nieuwe stadswijk en is het ontworpen naar de dan vigerende stedenbouwkundige inzichten. Weg met het gesloten stratenfront, losse bouwblokken in het groen. En net als de uitleg van Barcelona heeft het AUP een gigantische omvang: vijftigduizend woningen zijn nodig om de te verwachten bevolkingstoename tot het jaar 2000 op te vangen.

De uitvoering van dit plan start vlak voor de oorlog en loopt door tot in de jaren zestig, de jaren waarin de auto de oude stad dreigt te verstikken.

Al in oktober 1954 dient politiecommissaris Kaasjager zijn plan in voor Amsterdam dat hij schrijft in opdracht van burgemeester d'Ailly. Het plan voorziet erin om een deel van de Amsterdamse grachten te dempen ten behoeve van het autoverkeer. Kloveniersburgwal, Singel, Singelgracht en Open Havenfront zouden gedempt moeten worden. Vrijwel de hele Jordaan gaat tegen de vlakte. Het plan wordt al na een paar weken naar de prullenmand verwezen.

Ingrijpend is ook het plan van de Amerikaan David Jokinen *Geef de Stad een Kans*, geschreven in opdracht van de Stichting Weg dat het licht ziet in 1967. Jokinen maakt enkele radicale keuzes. Zo zou de Singelgracht gedempt moeten worden en vervangen door een zesstrooks snelweg. Ook stelt hij voor de in die dagen verpauperde volksbuurten de Pijp en de Kinkerbuurt geheel en al te slopen. Door de Pijp komt een grote snelweg, de zogeheten Zuidelijke Ontsluitingsweg naar de binnenstadsring met daaromheen een op het Parijse zakencentrum La Défense geïnspireerd centraal zakencentrum.

Ook dit plan verdwijnt van de tafel. Amsterdam is toe aan een visie zonder teveel nadruk op het belang van het autoverkeer.

Literatuur

1. Hall, Th., *Planning of Europe's cities, Aspects of Nineteenth-Century Urban Development*, E & FN Spon, London 1999.
2. Jokinen, D. A., *Geef de Stad een Kans*, Stichting Weg, 1967.
3. Smith, C., *The Plan of Chicago,* The University of Chicago Press, London 2007.
4. Soria y Puig, A., *Indefonso Cerdá, Hacia una teoria general de la urbanización*, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid 1979.
5. Taverne, W., *In 't land van belofte: in de nieue stad,* Uitgeverij Gary Schwartz, Maarssen 1978.