

WAARDEVASTE STRATEN

De kwaliteit van jaren '30 wijken in ons land staat niet ter discussie. De stabiele woningwaarden van Rotterdam Blijdorp, Amsterdam Zuid, Den Haag Benoordenhout zijn voldoende bewijs dat er indertijd iets bijzonders gepresteerd is. Het is op zichzelf natuurlijk een treurige constatering dat die korte bloeitijd in de Nederlandse architectuur en stedenbouw zo nadrukkelijk de publieke mening over kwaliteit domineert en dat er in verbouwing weinig geslaagde voorbeelden uit de naoorlogse periode worden erkend.

Rudy Stroink

Inderdaad, het naoorlogse budget was kleiner, evenals de woningen, maar daar staat weer een onvoorstelbare toename van ontwerpdeskundigheid tegenover. Vooral de afgelopen 30 jaar is de dichtheid aan plannemakerij, beleidsvisies en congressen en opleidingen exponentieel toegenomen, evenals het ontwerp- en bouwbudget. En toch heeft het blijkbaar niet geleid tot een herkenbare grotere kwaliteit. Hoe kan dat toch?

Stedenbouw als kwantitatief planningsinstrument

Dat komt volgens mij omdat na de tweede wereldoorlog het denken over de ideale stad fundamenteel veranderd is. De stedenbouwkundige plannen van na de oorlog werden gemaakt voor het wegzetten van grote contingenten, eenvoudig te realiseren woningen om de achterstand in te lopen. Stedenbouw als een kwantitatief planningsinstrument om de sterke groei van de steden te faciliteren. Daarmee verloor stedenbouw zijn dominante positie in de ordening van de kwaliteit van de stad. Het ging ineens over tempo, standaardisatie en rationele bouw. Het ging ineens over *hoe* en veel minder over *wat*.

In de vooroorlogse periode waren de straten, boulevards en de pleinen de geordende bouwstenen van de stad en de verblijfsruimten waar wonen, werken, winkelen, verkeer en verpozen samenkomen. Na de oorlog werd de straat in de eerste plaats verkeersruimte voor de distributie van mensen en goederen. Wonen, werken, winkelen, ontspanning en verkeer werd ineens strikt gescheiden. Verblijven deed je voortaan op het speciaal daarvoor ingerichte, verkeersvrije winkel, school, of speelplein. Zo'n crisis hakt erin, ineens is het denken en handelen fundamenteel anders geworden.

Wilde monster van stedelijke expansie

Bij de Berlages, de Witteveens en de andere vertegenwoordigers van wat we nu de klassieke vooroorlogse Hollandse school noemen, ging het erom het wilde monster

van de stedelijke expansie te temmen met ruimte esthetiek. Ik heb prachtige verhalen gelezen van onder meer Berlage, waarin hij beweerde dat alleen al het beleven van een mooie straat of boulevard, de stadsbewoners tot inzicht zou brengen dat ze zich als nette, welopgevoede stadsbewoners moesten gedragen. De opvoedende werking van een volgens strakke principes geordende omgeving. Het neveneffectief van deze gedachte was het zorgvuldig vormgeven van de samenhang tussen het bouwblok en de straat, als een enkele compositie. Investeren in de kwaliteit van de openbare ruimte was een leidend principe, waar de rest zich naar moest schikken.

Als projectontwikkelaar — de steden in de jaren '20 en '30 werden vooral door particuliere beleggers en bouwers gemaakt — gaf dit uitgangspunt een behoorlijke zekerheid voor hun investeringen. Kijk, als de straat op zich goed is vormgegeven, inclusief de gevels van de gebouwen langs die straten, dan moet je het wel heel erg bont maken om



Rotterdam Pendrecht. Modern jaren '50 ontwerp van Van den Broek & Bakema



Rotterdam Blijdorp. Jaren '30 ontwerp van stadsarchitect Witteveen.



Ontwerp van West 8 voor Stadsoevers in Roosendaal. Een bedendaagse wijk, gepland voor een periode van 40 tot 50 jaar.

je product te verkloten. Variaties in de kwaliteit van het werk van de ontwikkelaars en aannemers vielen niet erg op. Het product woning was in die tijd relatief standaard. Mooie voorkamer, achterkamer en een tussenruimte, een

keuken en slaapkamers, allemaal in een brede beukmaat van vaak meer dan zes meter. Geïnvesteed werd in de publieke ruimte, het bindmiddel van de stad en minder in de woning. Het investeren in de vormgeving van de stedelijke ruimte heeft geleid tot een hoge mate van waardevastheid van de jaren '30 wijken.

We zitten opnieuw in een forse overgang, vergelijkbaar met die van de crisisjaren van de vorige eeuw. De bouwproductie is teruglopen, reken op een structurele capaciteitsvermindering van rond de 40 procent. We moeten het in de komende jaren als opdrachtgever, maar ook als publieke sector, hebben van onderscheidende kwaliteit om klanten en stadsbewoners te verleiden naar nieuwbouw. Ik vermoed dat dan opnieuw de publieke ruimte leidend gaat worden in het maken van het verschil. De stedenbouw opnieuw uitgevonden. Stedenbouw en landschapskunde kennen een veel langere levenscyclus dan architectuur en zijn veel beter in staat over een langere periode samenhang en kwaliteit af te dwingen.

Het einde van een periode waarin vooral de kwaliteit (of het gebrek daaraan) van de individuele objecten, de woningen en kantoorgebouwen, het stedelijk beeld bepaalde. De sporen zijn zichtbaar in de eerste postrecessieplannen. De bouw van nieuwe wijken wordt gepland voor een periode van 40 tot 50 jaar en niet meer voor de 10 tot 20 jaar van de Vinex. Eigenlijk gaan we terug naar de periode van voor de jaren '30 recessie. Het is daarom de moeite waard die periode opnieuw te bestuderen. Particulier en collectief opdrachtgeverschap was toen ook leidend, binnen de strakke kaders van wat men vond dat een stad moest zijn. Namelijk een aantrekkelijke leefomgeving, waaraan de samenstellende delen een belangrijk deel van hun waarde aan kunnen ontlenuen. En zo was de stad in de 1.000 jaar ervoor ook geordend. Vanuit het perspectief van ruimtelijke en functionele eenheid, waarin de straat en het plein niet alleen ontsluiten maar ook een functionele en een formele betekenis hadden.

De pendule zwaait weer naar de andere kant en dat is goed. Daarbij moet je wel in de gaten houden dat de afgelopen 50 jaar in het licht van 1.000 jaar steden bouwen de afwijking was en niet de regel.



Rudy Stroink is oprichter van TCN.