

Postmodern of niet, de aandacht voor het beeld in architectuur en stedenbouw viert ook in Nederland hoogtij. De organisatie van de Nederlandse maatschappij als technisch en sociaal bouwwerk is in een sterk esthetisch daglicht komen te staan. Ook de esthetische behoeftebevrediging is nu onderdeel van het standaard welzijnspakket. Verandering en modernisering zijn belangrijk, wenselijk of onvermijdelijk, maar moeten wel *mooi* zijn en bovenal een visuele samenhang met de omgeving vertonen. Deze tendens werkt in de hand dat de beheersing en verandering van het driedimensionale bouwwerk dat Nederland heet steeds meer op beeldniveau worden besproken en aangestuurd. Nu de egalitaire uitgangspunten zelf van de Nederlandse maatschappij ter discussie staan valt consensus wellicht nog op beeldniveau te organiseren. Nu samenhang nauwelijks meer door maatschappelijke verbanden wordt geproduceerd, wordt beeldmanagement noodzakelijk. Noodzakelijk voor zover visuele cohesie als belangrijk en betekenisvol wordt ervaren, noodzakelijk zo lang als herkenbare en vertrouwde identiteiten van openbare ruimten als zinrijk worden beleefd. Wat zijn de gangbare stedenbouwkundige strategieën om het beeld te organiseren en wat is de waarde van het populaire beeldkwaliteitplan daarbij?

Arjan Hebly
City, Image and Street
Reflections on the city-image plan

De Stad, het Beeld en de Straat

Overwegingen bij het beeldkwaliteitplan

Arjan Hebly

'Ontwerper meent na deze uiteenzetting het plan voldoende te hebben toegelicht, zoodat hij hiermede zou kunnen besluiten. Toch wenscht hij aan deze toelichting nog een beschouwing over de wijze van bebouwing in het algemeen toe te voegen, omdat deze, het eigenlijke stadsgezicht bepalend, op elk stadsplan van den grootsten invloed is.'¹ In 1915 schrijft Berlage dit als onderdeel van zijn toelichting bij het plan Zuid voor Amsterdam. Het op deze aanhaling volgende deel is als één van de eerste beeldkwaliteitplannen te zien.

De eerste keer dat het woord beeldkwaliteit opduikt is bij Carel Weeber in zijn artikel 'Geen architectuur zonder stedenbouw' uit 1979.² In dit artikel, gericht tegen de uitwassen van de Nieuwe Truittigheid, heeft Weeber het over 'de beeldkwaliteiten van de openbare ruimte'. In 1983 brengt de Federatie Welstandstoezicht het idee naar voren van een Welstandsplan, oftewel het toevoegen van een welstandsparagraaf aan het bestemmingsplan.³ In 1985 is dit idee door de Federatie verder uitgewerkt richting een beeldkwaliteitplan. De *Vierde nota over de ruimtelijke ordening* (1988) heeft het over begrippen als 'visuele kwaliteit' en 'ruimtelijke kwaliteit'. In 1991 krijgt

Postmodern or not, the image in architecture and urban design is now at the very centre of attention. The organization of Dutch society as a technical and social edifice has come to be seen in a highly aesthetic light. In fact meeting aesthetic needs has now joined the standard range of welfare services. Change and modernization are important, desirable or inevitable, but they must be *attractive* and above all exhibit visual coherence with the surroundings. This tendency means that management and change of the three-dimensional structure that is the Netherlands is increasingly being discussed and pursued at the level of the image. Now that the egalitarian principles of Dutch society are open to debate, it may still be possible to organize consensus at image level. Now that social links have largely ceased to engender cohesion, image management has become necessary. Necessary, that is, to the extent that visual cohesion is felt to be important and meaningful, necessary as long as recognizable and familiar identities of public spaces are experienced as significant. What are the current urbanist strategies for organizing the image and what is the value of the popular 'city-image plan'?

The designer believes that the plan has been sufficiently explained, so that he may conclude here. But he wishes to add to this account some reflections on the mode of building in general in that this, governing the actual image of the city as it does, greatly influences every city plan.'¹ Berlage wrote this in 1915 when setting out his celebrated plan for Amsterdam South. The part following this quotation can be regarded as one of the first city-image plans.

The first time that the term 'image quality' turns up is in a 1979 article by Carel Weeber, whose title translates as 'No architecture without urban design'.² This piece is directed against the excesses of the Nieuwe Truittigheid (roughly, new frumpishness, a labyrinthine, 'cosy' neo-vernacular) and Weeber writes of 'the image qualities of public space'. In 1983 the Municipal Amenities Inspectorate put forward the idea of an Amenities Plan, which entailed adding a paragraph to the existing land-use plan.³ In 1985 this idea was further developed by the Inspectorate in the direction of an image-quality, or more properly city-image, plan. The Fourth Report on Spatial Planning (1988) expounds on such concepts as 'visual quality' and 'spatial quality'. In 1991, with the publication of the government's Architecture Memorandum, the term 'city-image plan' (beeldkwaliteitplan) secured a firm place in the planning vocabulary.

The city-image plan was an answer to the crisis in which the renowned Dutch planning tradition found itself. Typifying this crisis was the erosion of the profession, with too much emphasis given to land use;

1. H.P. Berlage, 'Memorie van toelichting behorende bij het Ontwerp van het Uitbreidingsplan der Gemeente Amsterdam', geciteerd/quoted in: F.F. Fraenkel, *Het plan Amsterdam-Zuid van H.P. Berlage*, Alphen aan de Rijn 1976, p. 103.

2. *Intermediair*, 19 oktober 1979, p. 57.

3. Nirov, Federatie Welstandstoezicht, *Rapport Welstandsbeleid. Over de plaats van de welstandsvoorzorg in het proces van het ruimtelijk ordenen*, Den Haag 1983.

het begrip beeldkwaliteitplan met het uitbrengen van de Architectuurnota definitief een plaats in de ruimtelijke ordening.

Het beeldkwaliteitplan is een antwoord op de crisis waarin de vermaarde Nederlandse planningstraditie terecht was gekomen: de uitholling van de stedenbouwkundige professie, waarin te eenzijdig het accent op bestemmingen was komen te liggen; de afbrokkeling van het ruimtelijke ordeningsinstrumentarium, dat te traag en star bleek om het gewenste tempo van transformatie te kunnen bijhouden en dus op alle mogelijke manieren met ad hoc beslissingen omzeild werd (artikel 19 procedure); de voorspelbaarheid van de stedenbouwkundige planvorming voor uitbreidingsgebieden, die zich steevast ontwikkelde volgens het 'bloemkolen-principe'; de verbrokkeling van het stedelijk beeld door de diversiteit van de architectonische invullingen om van de effecten van renovaties maar te zwijgen. In die situatie is het begrip kwaliteit (architectonische kwaliteit) komen bovendrijven als noemer waarop de verschillende belangen verenigd kunnen worden. Hiermee wordt beoogd een sturende greep op nieuwbouw en beheersing van de verschijningsvorm van het stadslichaam weer mogelijk te maken. Uitgewerkt tot beeldkwaliteit vormt dit het nieuwe toetsingskader voor ingrepen in het bestaande. Bij stads- en dorpsuitbreidingen wordt het een belangrijke programmatische laag. Kortom, in het centraal stellen van het beeld van de stad wordt de mogelijkheid gezien de professie te vernieuwen of in elk geval te handhaven. Het is indicatief voor de opkomst van de beeldcultuur. Vanaf nu lijkt het erop alsof stedelijke vraagstukken, teruggebracht tot hun schilder-kunstige kanten, weer eens bediscussieerd kunnen worden onder het genot van een goede sigaar.

Het instrument

Een beeldkwaliteitplan is specifiek voor een straat, buurt of wijk en bevat architectonische, stedenbouwkundige en programmatische regie-aanwijzingen op het raakvlak tussen gebouw en openbare ruimte, het stedenbouwkundige schaalniveau dus. De relatie architectuur-stedenbouw, bepalingen met betrekking tot de opstanden (zowel architectonisch als programmatisch), en het ontwerp van de openbare ruimte zijn daarbij aan de orde. Hoewel het beeldkwaliteitplan in veel gevallen tot doel heeft te komen tot een samenhangend, consistent beeld, is dit eraan niet inherent. Het beeldkwaliteitplan sluit in principe een polyfone ruimtelijke partituur niet uit.

Met de vorm, de juridische status, de bestuurlijke vaststelling, de handhaving via de Welstandscommissie of een supervisor wordt op dit moment geëxperimenteerd. Sommigen vatten het beeldkwaliteitplan op als een veredelde *artist impression* met een aantal referentiebeelden, een hulpmiddel bij de verkoop van een plan. Echter, het beeldkwaliteitplan is net als het bestemmingsplan een ruimtelijk ordeningsinstrument. Een min of meer beeldloos beeldkwaliteitplan behoort in principe tot de mogelijkheden.

Vanitas

Het beeldkwaliteitplan voorziet kennelijk in een behoefte; het is door de beleidsmakers met enthousiasme omarmd. Het appelleert aan het burgerlijk verlangen naar herkenning en herkenbaarheid geconcretiseerd in 'een verzorgd uiterlijk'. Het beeldkwaliteitplan stelt een norm die blijkbaar als noodzakelijk wordt ervaren. De coherentie van het omgevingsbeeld wordt in Nederland als belangrijker ervaren dan de expressieve vrijheid van het individu (opdrachtgever, bewoner of gebruiker).

Toch staat dit verlangen naar het coherente beeld op gespannen voet met de angst voor een vermeende oppervlakkigheid van het beeld, de angst ook dat een verslaving aan schoonheid uiteindelijk leidt tot uitholling van het innerlijk. Hebben kinderen nog het vermogen direct en associatief te denken in beelden, op de architectuuropleidingen wordt deze vaardigheid grondig weggerationaliseerd. In het verlengde hiervan wordt onder vakgenoten het

the undermining of the instruments of planning, which had proved too slow and unbending to keep up with the desired pace of change and were thus circumvented in every possible way by ad hoc decisions; the predictability of urban plan formation for expansion areas, which expanded inexorably in amorphous blobs; the breakdown of the urban image through the diversity of architectural infills; to say nothing at all of the effects of renovations. In this situation the concept of quality (architectural quality, that is) has emerged as the common denominator under which heading the different interests could be assembled. The aim is to regain a controlling grasp of new-build and control of the physical appearance of the city. Fleshed out onto image quality, this concept provides the new set of criteria for intervening in the existing environment. In the case of town and village expansions, it will be a key programmatic layer. In short, placing the city image in the centre is seen as a way of revitalizing or at least preserving the planning profession. It is indicative of the rise of image culture. From now on it looks as if urban issues, reduced to their painterly aspects, can again be discussed over a glass of port and a good cigar.

The instrument

A city-image plan is specific to a street, neighbourhood or district and comprises architectural planning and programmatic stage directions for use at the interface of buildings and public space, in other words at the urban level. It concerns the relationship between architecture and planning, the rules affecting elevations (whether architectural or programmatic) and the designing of public space. In many cases the city-image plan is used to attain a coherent, consistent image, but this aim is not inherent to it. In principle the city-image plan does not rule out a polyphonic, spatial score.

The form, legal status, administrative assessment and enforcement through the Amenities Committee or a supervisor are at present being experimented with. Some view the city-image plan as a glorified artist's impression with a handful of images for reference, an aid to selling a scheme. However, like the land-use plan, the city-image plan is a tool of spatial planning. A city-image plan more or less devoid of images is, in principle, a possibility.

Vanitas

The city-image plan evidently meets a need, and has been enthusiastically welcomed by policymakers. It appeals to the urbane's longing for recognition and identity made concrete in 'a well-groomed physical appearance'. The plan establishes a norm that is evidently felt to be indispensable. In the Netherlands coherence in the visual environment is regarded as more important than freedom of expression of the individual (whether this be the client, occupier or user).

Yet this desire for a coherent image is at odds with concern about the supposed superficiality of images, and with the fear that addiction to the beautiful leads ultimately to erosion of inner quality. Children have the ability to think directly and associatively in images, but at architecture schools this skill is rationalized away. Consequently, professionals distrust the city-image plan as an instrument as well as its results.⁹

As early as the 1920s avant-garde architects posited the notion of the 'a-aesthetic'. According to this view, a view still shared by many, beauty is the product of a rational design process. When in quest of the foundations of an innovative architecture, preconceived aesthetic principles are still regarded as a hindrance, despite the evident urge among architects to produce

beeldkwaliteitplan als instrument, evenals de resultaten ervan, met wantrouwen benaderd.⁴

Al in de jaren twintig poneerde de architectonische avant-garde het 'aesthetische'. Schoonheid werd in die visie, en wordt nog steeds door velen, opgevat als resultante van een rationeel ontwerpproces. In de zoektocht naar de fundamente van een vernieuwende architectuur worden vooropgezette esthetische uitgangspunten nog steeds als een belemmering ervaren, niettegenstaande de manifesterende drang bij architecten nieuwe en schone beelden te produceren. Met betrekking tot stedelijke vraagstukken zou een sterke gerichtheid op het stedelijk beeld niet alleen afleiden van het functioneren van de stad en haar programmering, het zou er zelfs het zicht op ontnemen. Terwijl deze laatste twee aspecten toch veel crucialer zijn voor bijvoorbeeld vernieuwingsprocessen in bestaande stedelijke gebieden dan een gezamenlijk overeengekomen beeldkwaliteit.

Openbare ruimte

Er zijn radicalere tegenwerpingen. Bijvoorbeeld van Rem Koolhaas die meent dat het traditionele denken over de stad, en zeker het beeld ervan, moet worden opgegeven. Het begrip stad en daaraan verbonden indicaties als: pleinen, openbare ruimtes, composities, samenhang, complexen kunnen geschrapt worden, 'the street is dead'.⁵ 'Netwerken maken plaats voor constellaties van attracties - daartussen is geen stad meer maar iets anders, van stad ontdaan; schoongeschrapt (...)'⁶ Bestaande, maar vernieuwende woorden omcirkelen een nieuw begrip: 'clustering, concentraties, ophopingen, contracties tot een enkel punt van aura, kwaliteit'.⁷ De stad, of stedelijke ervaring speelt zich bij Koolhaas hoe langer hoe meer 'binnen' af. Is het niet binnen gebouwen dan wel binnen de auto, de trein of het vliegtuig. En daarmee verdwijnt het begrip openbare ruimte.

Toch is het werken aan de openbare ruimte hardnekkig. Het lijkt erop alsof, met een wanhopig enthousiasme misschien, in elke omgeving, hoe nieuw ook, vroeger of later de openbare ruimte weer wordt aangevat. Alle mentale bagage die Koolhaas c.s. als onbruikbaar overboord zet, komt daarbij steeds weer bovendrijven. Zo wordt in Utrecht de komende jaren drie miljard gestoken in de aanhechting van Hoog Catharijne aan het maaiveld van de stad. De technocratische machinerie van flyovers, overbouwingen en tunnels is verworpen tot een verzameling sombere, obscure ruimten in de stad, die vervangen en aan het oog onttrokken zal worden door een meer traditionele stedelijke pleinruimte. Is dit traditionele infuus een laatste stuip-trekking van een hopeloos verouderde opvatting? Ondanks de hardnekkigheid waarmee sommige Nederlandse pleinen zich pogen te onttrekken aan het sociale leven van de stad, lukt het tegenwoordig toch ze met traditionele middelen (sierbestrating, banken, een fonteintje, maar ook elementen uit de Engelse landschapstijl, zoals bij de herinrichting van het Amsterdamse Museumplein) te animeren. Kortom: de definitieve teloorgang van de openbare ruimte ten gunste van *compounds* en verkeerscircuits en 'de wereld van de voetganger' is nog allerminst bewezen. Het ziet er naar uit dat de manier waarop we sinds lang omgaan met de ruimte in Nederland, een omgang die gekenmerkt wordt door een Berlagiaanse 'samenhang tussen architectuur en stedenbouw', nog wel een tijdje kenmerkend zal blijven.⁸ Een vreedzame coëxistentie tussen het allernieuwste en het bestaande lijkt tenminste mogelijk. De schoenveter overleeft het klitteband.

Samenhang

Als samenhang tussen architectuur en stedenbouw ter sprake komt ligt Berlage's 'Plan Zuid' op ieders lippen bestorven. Het is geen toeval dat Carel Weeber bij zijn ontwerp voor de Venserpolder (1981-1986), dat zelf een poging was het verband tussen architectuur en stedenbouw op beeldniveau weer in het gareel te krijgen, juist naar Amsterdam-Zuid verwees. Berlage's

new and beautiful images. As to urban issues, a strong concern with the urban image is alleged not only to distract from the functioning of the city and its programming but even to obstruct the view of it. And these latter two aspects are much more crucial to processes of innovation in existing urban areas than some generally agreed 'image quality'.

Public space

There are more radical objections. Rem Koolhaas, for example, believes that traditional thinking about the city, and certainly its image, should be abandoned. The concept of the city and associated terms such as squares, public spaces, compositions, coherence, complexes can be scrapped: 'the street is dead'.⁵ 'Networks give way to constellations of attractions - in between there is no longer a city but something else, stripped of the city, scraped clean'.⁶ Existing but ground-breaking words unfold a new concept: 'clustering, concentrations, accumulations, contractions to a single point of aura, quality'.⁷ For Koolhaas the city or urban experience increasingly takes place 'inside'. If not inside buildings, then inside the car, the train, the airplane. Exit the concept of public space.

For all that, the work on public space continues. It seems as if in every setting, however new, sooner or later public space, perhaps with a desperate enthusiasm, is readmitted. In the process all the mental baggage that Koolhaas and company threw overboard comes floating back to the surface. For example, in Utrecht three billion guilders are to be spent in the coming years on stitching the Hoog Catharijne shopping complex to ground level. The technocratic apparatus of flyovers, bridges and tunnels has degenerated into a assemblage of gloomy, dark spaces in the city. They are to be replaced or hidden from view by more traditional urban clearings. Is this infusion of tradition the last gasp of a hopelessly outdated approach? Despite the obstinacy with which some Dutch urban squares seek to evade the social life of the city, attempts to revitalize them are being made with success using traditional means (decorative paving, seats, a fountain, and elements from the English landscape style, as in the redesign of Amsterdam's Museumplein).

In short, the end of public space in favour of 'compounds' and roundabouts and 'the world of the pedestrian' has not come yet. It looks as if the way in which we have long dealt with space in the Netherlands, characterized by a Berlagian 'cohesion of architecture and urban design', will continue to survive for some time.⁸ Peaceful coexistence between things recent and pre-existing does at least seem possible. After all, the shoelace has survived Velcro.

Coherence

When the topic of coherence between architecture and urbanism is raised, everyone automatically cites Berlage's plan for Amsterdam South. It is no coincidence that in his design for the Venserpolder (1981-1986), itself an attempt to get a grasp once more on the relation between architecture and urban design at image level, Carel Weeber made reference to Berlage's plan. Amsterdam South is one of the most felicitous moments in the history of Dutch architecture and planning, and is the driving force behind the debate on city-image plans. And although the conditions under which Berlage produced his design cannot be recreated, the criteria for a successful city-image plan can be deduced from it.

What is noticeable about Berlage's final design, submitted in 1915 and approved in 1917, is the scarcity

4. J. Rodermond, 'Inkapseling van een grillige discipline', *de Architect* nr. 3, 1993; H. Tilman, 'Beeldkwaliteitplan. Rijke complexiteit van de stad genegeerd', *de Architect* nr. 3, 1993; F. Claessens, D. van den Heuvel, 'Redactioneel', *Oase* nr. 42, 1995.

5. R. Koolhaas, B. Mau, *S,M,L,XL*, Rotterdam/New York (Uitgeverij 010 Publishers/The Monacelli Press) 1995, p. 1253.

6. R. Koolhaas, 'Amnestie voor de hedendaagse stad', *de Architect* nr. 2, 1996, p. 38.

7. Op. cit. (noot 6).

8. Zie o.a. Henk Engel, 'Double Dutch', in: Ruud Brouwers, *Architectuur in Nederland. Jaarboek 1991-1992*, Rotterdam 1992, pp. 35-45.

ontwerp behoort tot de gelukkigste momenten uit de geschiedenis van de Nederlandse architectuur en stedenbouw en vormt de aanjager van de discussie over beeldkwaliteitplannen. En al zijn de condities waaronder Berlages ontwerp tot stand kwam deels achterhaald en deels onherhaalbaar, voorwaarden voor een succesvol beeldkwaliteitplan laten zich wel uit dit plan afleiden.

Opvallend aan Berlages finale ontwerp, ingediend in 1915 en goedgekeurd in 1917, is de schaarste aan beeld en het gewicht van de tekst. Het plan bestaat uit twee plankaarten, de twee beroemde vogelvluchtperspectieven van de voornaamste stadsgezichten (die overigens bij indiening van het plan nog niet gereed waren) en een memorie van toelichting. Vooral de memorie van toelichting speelt een belangrijke rol in de beoogde verhouding tussen stedenbouw en architectuur. Na een uiteenzetting over de platte aspecten van het stedenbouwkundige plan volgt een beschouwing over de wijze van bebouwing in het algemeen.

Het beeldplan van Berlage heeft drie poten: een ideologische, een stads-esthetische, en een organisatorische. Over de ideologische kant van Berlages werk is veel gezegd. Die bestaat eruit de eenheid, de monumentaliteit en de esthetiek van het stadsbeeld te benadrukken, onder meer als uitdrukking van socialistische idealen. De eruditie, en de verheven opvattingen van Berlage zijn in staat gebleken voor langere tijd een aantal 'gelovigen'⁹ rond de realisering van het plan te organiseren (hij bouwde zelf alleen één brug). De architecten en opdrachtgevers wisten zich onderdeel van een omvattend modern stedelijk project. De vele architecten die het plan Zuid hebben ingevuld zagen het niet als hun taak het plan te ondermijnen. Integendeel, er is door een verinnerlijking van de ideeën sprake van een verrijking. Het plan is niet neutraal maar betreft een stelling; het is partijdig.

Afgeleid van de Duitse stedenbouwkundige traditie wordt de stads-esthetiek bepaald door een monumentaal gesloten stadsbeeld.¹⁰ De praktische ontwerpogave die Berlages plan en opvatting met zich meebrengen is het beschouwen van het gesloten bouwblok (door Berlage zelf als 'blokkbouw' aangeduid) als één geheel.

Tenslotte zijn er de organisatorische aspecten. Vooral de politieke en ambtelijke ondersteuning van het plan is van groot belang geweest. Zo was er de los van de schoonheidscommissie opererende 'beoordelingscommissie', waarin sleutelfiguren van het gemeentelijke apparaat zitting hadden. Voor wat betreft de woningplattegronden waren er door de Gemeente gestelde modeltypen. Hierin werden vooral woningschakelingen bevorderd waarbij elke woning een eigen ingang op de begane grond heeft. Ook dit vergemakkelijkte overeenstemming tussen de verschillende architecten.

Uit Berlages plan voor Amsterdam-Zuid blijkt dat een bepaald soort beeldkwaliteitplan een ideologische inhoud heeft – het staat voor een bepaalde opvatting over de stad – dat het een uitspraak doet over de beoogde stads-esthetiek en dat het een organisatorische basis levert. Het lijken noodzakelijke componenten wil een beeldkwaliteitplan in de praktijk optimaal uitwerken. Het falen van Witteveens driedimensionale plan voor de Wederopbouw van Rotterdam (1941) illustreert dit.¹¹ De ideologische inhoud is hier juist de zwakke schakel van het plan. Bij Witteveen bemiddelt een plandocument – exact uitgetekende sjablonen van hoofdzakelijk geparcelleerde gevelwanden – tussen de tweedimensionale stedenbouwkundige kaart en de driedimensionale architectonische uitwerking. Dit middel bleek enerzijds vanwege de stagnerende bouwproductie tijdens de oorlogsjaren, alsook vanwege de dynamiek van de architectuur zelf, in de loop van de tijd niet te handhaven. In het plan ligt de nadruk te zeer op het stads-esthetische gegeven. De reactie hierop vormt het basisplan van Van Traa uit 1946. Op instigatie van de industrieel Van der Leeuw, wordt de opbouw van het grondplan voor de stad en de architectuur van elkaar losgekoppeld. Een belangrijk motief hiervoor lijkt eruit te bestaan de architectuur te bevrijden

of images and the preponderance of text. It consists of two maps, the two well-known bird's-eye views of the principal townscapes (which were not in fact complete when the plan was submitted) and a design account. The latter in particular played an important part in the intended relationship between architecture and planning. It first explains the flat aspects of the plan and then goes on to discuss building development in general.

Berlage's image-plan has an ideological, an aesthetic and an organizational component. Much has been said about the ideological aspect of his work. This consists of emphasizing the unity, the monumentality and the aesthetics of the city image, in part as an expression of socialist ideals. Berlage's erudition and edifying views inspired a group of 'believers' who continued to work on the plan for a long period (he himself built only one bridge). The architects and the authorities felt themselves to be part of a comprehensive, modern urban project. The many architects who realized the Amsterdam South plan did not regard it as their task to undermine the design. On the contrary, the internalizing of ideas was an enrichment, instead of being neutral, the plan took a stance: it was biased.

Proceeding from the German planning tradition, the urban aesthetics of Amsterdam South were governed by a monumental, contained image of the city.¹² The practical design task entailed in Berlage's plan and approach was to treat the perimeter block (referred to by Berlage as *blokkbouw*, block-building) as a single entity.

Lastly, there are the organizational aspects. Political and official support for the plan was of seminal importance. The 'evaluation committee' operated separately from the Amenities Committee and included among its ranks key figures in local government. The Municipality drew up model types for the domestic floor plans, which above all promoted housing linked in such a way that each unit had its own entrance on the ground floor. This was one aspect that made it easier for the different architects to reach agreement.

Berlage's plan for Amsterdam South shows that a certain species of city-image plan has an ideological content – it represents a certain view of the city – that it makes a statement about the aesthetics aspired to and supplies an organizational basis. These would seem essential components if a city-image plan is to best work in practice. The failure of Witteveen's three-dimensional plan for the rebuilding of Rotterdam (1941) demonstrates this.¹³ Here it is the ideological content that is the weak link. In Witteveen's case a planning document – meticulously drawn templates of largely parcelled outer walls – mediates between the two-dimensional planning map and the three-dimensional architectural working out. In time this method proved impractical, due to the dearth of building done during the war on the one hand, and the dynamics of architecture on the other. Witteveen's plan placed too great an emphasis on the aesthetics. The reaction against it is evident in Van Traa's subsequent 'Basisplan' of 1946. At the instigation of the industrialist Van der Leeuw, the structure of the city's plan was unhitched from its architecture. A key motive for doing so seems to have been the desire to liberate the architecture from the straitjacket of urban design. This enabled the new centre of Rotterdam to burgeon into a sanctuary for modern architecture.

Spectrum

Ideological content seems outdated these days, even more so than at the time of the war. Nonetheless, among the wide range of planning approaches currently in favour there are signs of a revival of ideological

9. De kwalificatie is van Fraenkel (this is Fraenkel's qualification, op. cit. (noor 1) p. 56).

10. Ibid., p. 32; V. van Rossum, 'Berlage: beschouwingen over stedenbouw 1892-1914', in: S. Polano, *Hendrik Petrus Berlage, het complete werk*, Alphen aan de Rijn 1988.

11. G. Andela, C. Wagenaar, *Een stad voor het leven*, Rotterdam, 1995.

uit het keurslijf van de stedebouw. Het nieuwe stadscentrum van Rotterdam kon op deze wijze uitgroeien tot een vrijplaats voor de moderne architectuur.

Spectrum

Meer nog dan rond de oorlog lijkt ook op dit moment een ideologische inhoud achterhaald. Desondanks is onder de uiteenlopende stedebouwkundige benaderingen die momenteel in zwang zijn een opleving merkbaar van de inhoudelijke onderbouwing van stedebouwkundige plannen. Het gaat nu niet om revolutionaire maatschappijvisies, aanspraak makend op algemene geldigheid, maar meer om verhalen en concepten gebaseerd op individuele ervaringen en waarnemingen. Als er al meer omvattende scenario's of visies aan ten grondslag liggen, zijn deze eerder speculatief dan absoluut van aard. Koolhaas' roep om visionairen kan in dit licht begrepen worden. Het is deze verhalende stedebouw, als substituuft voor de ideologie, die in staat blijkt groepen op één lijn te krijgen: naast architecten ook opdrachtgevers, bestuurders, ambtenaren en de publieke opinie. In die zin is haar effectiviteit momenteel groot. Overzien we de beeldplanaspecten in het spectrum aan stedebouwkundige benaderingen, dan komen we, toegespitst op de omgang met grote bouwlocaties, tot het volgende overzicht van de huidige gedifferentieerde praktijk.

1. Platte stedebouw. Een nog steeds gepropageerde werkwijze is die van de tweedimensionale stedebouw; een platte stedebouw met een paar profielen en voor de rest geen regelgeving. Deze kan in het verlengde worden gezien van het Rotterdamse Basisplan van Van Traa. Toch stond voor de architectonische uitwerking van dit plan voor een belangrijk deel de impliciet veronderstelde Moderne Architectuur garant. Op dit moment is de architectonische uitwerking van een platte stedebouw divers. De architectuur moet zich net als het moderne, individualistische en postmoderne dynamische levensgevoel vrij kunnen ontwikkelen. Carel Weeber is momenteel woordvoerder van deze zienswijze: 'We zullen moeten wennen aan stadsbeelden door toeval en vrijheid bepaald'.¹² Deze benadering anticipeert op een heldere stedebouwkundige kaart.

2. Landschappelijke stedebouw. Dat wat identiteit geeft aan het stedebouwkundig plan zijn bestaande, of uitvergrote landschappelijke elementen: een bestaande sloot met boerderijen, een grote waterpartij, enzovoort. De wanden langs de grote structurerende stedebouwkundige ruimten zijn enigszins gereguleerd. De bebouwde plakken hiertussen zijn van minder belang, en kunnen relatief vrij worden vormgegeven. Prinsenland in Rotterdam van Frits Palmboom is hiervan een voorbeeld. Deze werkwijze borduurt voort op Van Eesterens AUP.¹³

3. Scenario-stedebouw. Deze stedebouwkundige plannen zijn gebaseerd op meer omvattende maatschappijvisies of scenario's, of veelomvattende interpretaties van een locatie of opgave. De modernste fenomenen en veranderingen, ook buiten het directe vakgebied, zijn belangrijke inspiratiebronnen, zoals veranderingen in het arbeidsproces, ecologische- en mobiliteitsvraagstukken, informatietechnologie en de hantering van het landschap. Deze scenario-stedebouw heeft over het algemeen niet het beeld als uitgangspunt voor haar handelen. Toch is de beeldvorming van deze beweging in tegenstelling tot wat het bovenstaande zou doen vermoeden in grote mate coherent. Ze is globaal aan te duiden met abstractie.¹⁴

4. Metaforen-stedebouw. De aanpak die het meest lijkt te anticiperen op de huidige beeldcultuur is Ashok Bahlotra's metaforen stedebouw.¹⁵ Bepaalde nieuwbouwlocaties, en deelgebieden hierin, worden voorzien van vooraf bedachte sferen. De metafoer vertrekt niet vanuit de discipline, maar vanuit de poëtische geest van de stedebouwkundige. Het zijn gevarieerde ideeën die bestuurders en opdrachtgevers enthousiasmeren, en de fantasie van de ontwerpers aanjagen. Deze werkwijze pakt het probleem van de eenvormigheid aan en creëert op voorhand verschillende identiteiten. Ze begint

underpinning of urban plans. It is no longer a case of revolutionary visions of society, claiming to be universally valid, but rather of stories and concepts based on individual experiences and observations. When more comprehensive scenarios or visions are involved, these are speculative rather than absolute. Koolhaas's call for visionaries can be interpreted in this light. It is this narrative urbanism, as a substitute for ideology, which proves capable of getting agreement between different groups: not only architects but also clients, managers, officials, and public opinion. In this sense it is at present highly effective. Reviewing the image-plan aspects in the spectrum of urban design approaches, focusing on the treatment of large building projects, we arrive at the following outline of the range of current practice.

1. Flat urbanism. Two-dimensional planning still enjoys support. Flat design with a few outlines, and no rules otherwise. This can be seen as an extension of Van Traa's Basisplan for Rotterdam. Yet the architectural fleshing out of his plan leans to a large extent on an implicitly presupposed Modern Architecture. These days the architectural working out of a flat urbanism covers the widest range. Architecture, like the (post)modern, individualistic, dynamic life-feeling, must be free to develop. Carel Weeber is currently a proponent of this view: 'We shall have to get used to city images governed by chance and freedom'.¹² This approach assumes the presence of a clear-cut urban map.

2. Landscape urbanism. Here the aspects giving identity to the urban plan are existing or enlarged landscape elements, such as a drainage ditch plus farmhouses or a large body of water. The walls along the large structuring urban spaces are to some extent fixed by regulation. The built slivers in between are less important and can be given shape relatively easily. Frits Palmboom's plan for Prinsenland in Rotterdam is a case in point. This method derives from Van Eesteren's General Expansion Plan (AUP).¹³

3. Scenario urbanism. These plans are based on more comprehensive social visions or scenarios, or on all-encompassing interpretations of a site or task. The most modern phenomena and trends, including those outside the immediate discipline, are major sources of inspiration: changes in the nature of work, ecological and mobility issues, information technology and preserving the landscape. This scenario urbanism does not generally proceed from the image. Nonetheless, other than this description might suggest, the image in this movement is particularly coherent. It can be broadly described as abstraction.¹⁴

4. Metaphor urbanism. The approach which seems most in line with the present image culture is Ashok Bahlotra's metaphor urbanism.¹⁵ Certain new development sites, and segments of these, are given preconceived ambiances. The metaphors proceed not from the discipline, but from the poetic spirit of the urban designer. These are diverse ideas which make administrators and clients enthusiastic and stimulate the imagination of designers. This *modus operandi* addresses the problem of uniformity and automatically creates different identities. It begins at the end of the 'food chain', the novel or television series which might take place somewhere at some time. Due to the presence as much of the ideological or narrative layer as of the aesthetic and organizational layers, this working method is being used with success at present.

5. Monumental urbanism. The most radical option is that represented by Jo Coenen's 'construction kit' for Vaillantlaan in The Hague.¹⁶ The departure-point is a monumental avenue; a fully detailed building system

12. C. Weeber, 'Laat mensen zelf bouwen en zet overheid op afstand', *NRC Handelsblad*, 3 augustus 1995.

13. F. Palmboom, *Rotterdam Verstedelijkt Landschap*, Rotterdam 1987.

14. C. Boekraad, W. van Es (red.), *Rotterdam 2045. Visie op de stad, haven en regio*, Rotterdam 1995.

15. A. Steketeer, 'Bhalotra's barok, Het plan Kattenbroek in Amersfoort', *Archis* nr. 7, 1992.

aan het eind van de 'voedselketen', de roman of televisieserie die zich ooit ergens zou kunnen afspelen. Vanwege de aanwezigheid van zowel de ideologische of verhalende laag, als de stadsesthetische en de organisatorische laag, is deze werkwijze in de praktijk op dit moment succesvol.

5. Monumentale stedenbouw. De meest radicale optie is die van Jo Coenens bouwdoos voor de Vaillantlaan in Den Haag.¹⁶ Een monumentale laan is het uitgangspunt; een volledig gedetailleerd bouwsysteem is onderdeel van het stedenbouwkundig plan. De uitwerking bestaat uit de programmatische invulling van het bouwsysteem, en het verzorgen van de aansluitingen met de zijstraten. In dit 'beeldkwaliteitplan' ligt de nadruk op de stadsesthetiek en op de organisatorische basis. Door het dictaat van de gevel kan bij de uitwerking weinig sprake zijn van verrijking door een verinnerlijking van een idee. Deze extreme reactie kan alleen begrepen worden in relatie tot de versplintering van de stadsvernieuwings-architectuur van daarvoor. Een sterke stedenbouwkundige ruimte als identiteitsverschaffer wordt op dit moment ook in de Haagse nieuwbouwwijk Wateringse Veld ingezet.

Ingenieur in de straat

Naast deze benaderingen is het ook mogelijk te spreken over de relatie tussen architectuur en stedenbouw vanuit de intrinsieke kwaliteiten van de stad. Hierin is het rijke gegeven van de straat, in al zijn verschijningen, het ijkpunt. Iets is een straat of geen straat. Ze bezit een ordenend vermogen van dorpen tot metropolen. Niet alles behoeft 'straat' te zijn, maar veel vragen over de relatie tussen architectuur en stedenbouw krijgen diepte in relatie tot het begrip straat. Daarbij zijn we niet gebaat bij een sentimentele benadering van de straat, als plek van ontmoeting, spel enzovoort. Dat laat zich niet ontwerpen. Zinniger is het de straat te beschouwen op haar mogelijkheden en consequenties voor de relatie openbaar-privé. Hoe verhoudt de tendens naar meer privacy in de woning zich tot de straat? Hoe diepgaand is de verandering van de straat door de auto, de monoliete gebouwen en de toren? Hoe zijn de verkeersstromen en het gebruik georganiseerd? Maar ook: wat zijn de wetmatigheden van de straat? Wat houdt een straat in met een 1:1 profiel (Borneo Sporenburg), een langgerekt profiel, een knik, een curve, wel of geen beplanting? En in hoeverre zijn manipulaties met de straat wenselijk en mogelijk? Oplossingen moeten geëvalueerd worden. Zo is bijvoorbeeld de in de hoogte vermenigvuldigde straat van de Smithsons en andere Engelsen niet zo'n succes gebleken.¹⁷ Hoe verhoudt strokenbouw met zijn wandelpaden, gesloten noordgevels en open zuidgevels, ontstaan vanuit een bezonningslogica, zich tot de straat?

Het ontwerpen aan de straat verlangt de berekenende precisie van de ingenieur. In deze bijna onpersoonlijke ingenieursstedenbouw wordt de schoonheid toegestaan een eigen, onbepaalde weg te volgen. Zoals van Tijen zich eens liet ontvallen dat 'men van echte persoonlijkheden mag eisen, dat ze onpersoonlijk zijn'.¹⁸

Het beeldkwaliteitplan valt te beschouwen als het sluitstuk van de naoorlogse stedenbouw die zich baseerde op de wijkgedachte. Tegenover de als ongebreideld betitelde olievlakachtige uitbreiding van de stad werd het concept van de geïsoleerde wijk voorgesteld. Nieuwe stadswijken zijn vanaf dat moment te karakteriseren als eilanden, enclaves los van de stad. Het beeldkwaliteitplan beoogt over het algemeen de ruimtelijke consistentie van de afzonderlijke wijken en fragmenten te waarborgen en is gericht op het versterken of creëren van een wijkidentiteit, zoals de huidige aanpak van de Vinex-locaties weer laat zien. Het is dientengevolge ook sterk naar binnen gericht. Zo bezien ondersteunt het beeldkwaliteitplan een statische en theoretische benadering van de stad. Uit oogpunt van de wens tot stedelijkheid is bovengeschetste aandacht voor de straat en dus voor de structuur van overgangen en aantakkingen essentiëler. De aandacht voor beeldidentiteiten per wijk wordt dan van minder belang.

forms part of the urban plan. The working out consists of filling in this system programmatically and forging links with the side streets. In this 'city-image plan' the emphasis is on the aesthetics and the organizational basis. Because of the dictat of the facade, in the fleshing out there can be little question of enrichment through internalizing an idea. This extreme reaction can be understood only in relation to the fragmentation of the urban-renewal architecture of the preceding period. A strong urban space is at present being used to provide a sense of identity in the Wateringse Veld housing development near The Hague.

Engineer in the street

Besides these approaches, it is also possible to speak of the relation between architecture and urban design on the basis of the city's intrinsic qualities. Here the yardstick is the rich phenomenon of the street in all its manifestations. Something is either a street or it is not. The street has an ordering capacity that reaches from villages to metropolises. Not everything need be 'street', but many questions about the relation between architecture and urban design acquire depth when measured against the concept of street. Nor are we helped by taking a sentimental approach to the street, as a place for meeting, playing, etc. This cannot be designed. It is more useful to consider the street in terms of its potential and consequences for the relation between public and private. How does the trend towards more privacy in the dwelling relate to the street? How far-reaching are the changes wrought on the street by cars, monolithic buildings and tower blocks? How are the traffic flows and their use organized? But also: what are the laws of the street? What is implied by a street with a 1:1 profile section (as in the Borneo Sporenburg redevelopment in Amsterdam), an elongated profile section, a kink, a curve, with planting, without planting? And to what extent are manipulations of the street desirable and possible? Solutions need to be evaluated. For example, the multiplication of the street at higher levels by the Smithsons and other English designers has not proved that great a success.¹⁷ How does open row housing, with its footpaths and containing north elevations and proclaiming south elevations based on a sunlighting rationale, relate to the street?

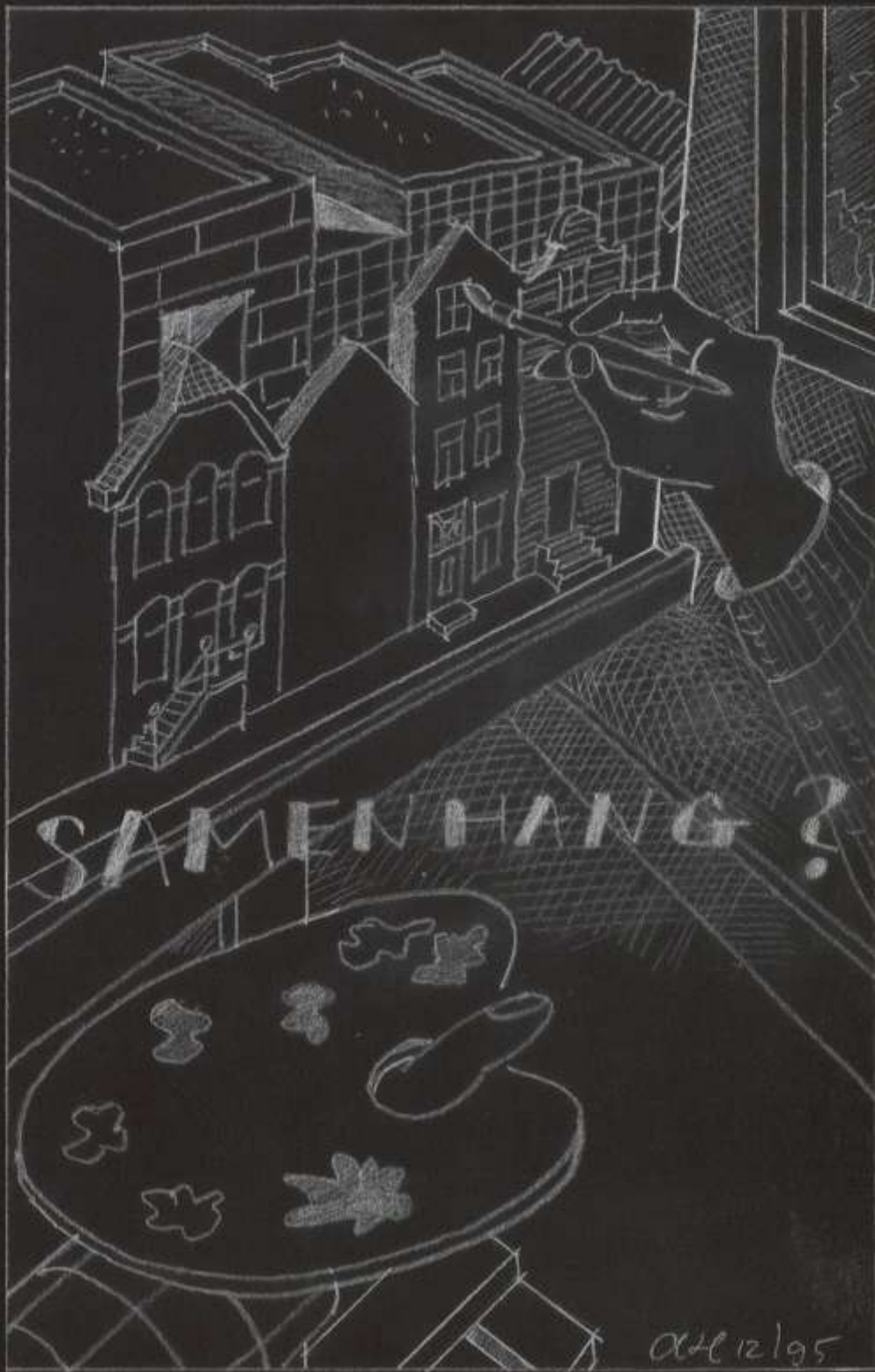
Designing on the street requires the calculating precision of the engineer. In this almost impersonal engineer's urbanism, beauty is allowed to follow an indeterminate path of its own. As Van Tijen once remarked, 'One may demand of real personalities that they be impersonal'.¹⁸

The city-image plan can be regarded as the culmination of postwar urban design rooted in the 'neighbourhood idea'. At that time the isolated district was put forward as an alternative to what was described as the uncontrolled oil-slick-like expansion of the city. From that point on, new urban districts could be typified as islands, enclaves distinct from the city. The city-image plan aims in general to ensure spatial consistency in the various districts and neighbourhoods and sets out to generate or enhance a district or neighbourhood identity, as can be seen once again in the current approach to the Vinex sites. As a result, it is very much turned in on itself. In this sense, the city-image plan supports a static and theoretical approach to the city. In view of the desire for urbanity, the above attention given to the street and hence to the structure of transitions and byways is more essential. That accorded to image identities per district consequently becomes less important.

16. E. Melet, L. Melis, 'Flinterduane monumentaliteit. Stedenbouwkundig-Architectonisch Plan Vaillantlaan van Jo Coenens', *de Architect* nr. 10, 1993; A. Hebly, 'Over de ordening van een laan. Het Vaillantlaan project te Den Haag', 'Planning an avenue: The Vaillantlaan project in The Hague', *Archi* nr. 1, 1994.

17. P. Eisenman, 'Van Golden Lane tot Robin Hood gardens', *Wonen TARK* nr. 19/20, 1978; A. Hebly, M. Risselada, 'Een ontwerpbenadering, Charles & Ray Eames', *One* nr. 11, p. 198.

18. T. Idsinga, J. Schilt, *Architect W. van Tijen 1894-1974*, 's-Gravenhage, s.a., p. 96.



Illustrasi Ayan Heby