

Rotterdam in de overgang Stedebouwkunde tussen identiteit en imago

J. E. Bosma en G. Hovingh

Identiteit

In het ideeëngoed dat het nieuwe stedelijk elan voedt, speelt het begrip identiteit een sleutelrol. Het is opvallend dat de stedelijke identiteit zelden gedefinieerd, ja zelfs als vanzelfsprekend gepresenteerd wordt. Dat maakt argwanend. De identiteit van een stad is kennelijk moeilijk te benoemen. Wanneer het begrip statisch wordt opgevat in de zin van een historische fixatie dan kunnen de lotgevallen van de stad Rotterdam alleen in termen van identiteitsverlies worden beschreven. In 1940 is de stadskern weggevaagd, terwijl thans de gebouwde neerslag van de Rotterdamse wederopbouw al weer wordt neergehaald om plaats te maken voor een kantorenstad. Er kan zelfs worden gesproken van een 'Tweede Wederopbouw'. Een negatieve waardering van de veranderingen in de stad, namelijk als verval, komt voort uit een denkpatroon dat een historische identiteit als het ware bevriest, als norm in de toekomst projecteert en daar alle voorgenomen plannen voor de stad aan toetst. Een dergelijk denkpatroon dat zich moeilijk laat rijmen met een begrip van de stedelijke dynamiek, moet tot teleurstellingen leiden.

Het begrip identiteit is alleen hanteerbaar in een evolutionaire betekenis: vrucht van de potenties, de patronen en de dynamiek die verbonden zijn aan de exploitatie van de stedelijke bodem, de distributie en indeling van de stedelijke ruimte en de activiteiten van de mensenmassa. In Rotterdam is sprake van een voortdurende verschuiving in de waardering van deze identiteitsbepalende elementen. Het complexe begrip 'identiteit' moet duidelijk worden onderscheiden van het eenduidige begrip 'imago'. Het werken aan het imago van de stad oftewel het produceren van een '**corporate image**' om de stad in commerciële termen van functionele specialisatie te profileren, is sterk aan mode onderhevig en aan het hier en nu gebonden. Het architectonische en stedebouwkundige design speelt hierin een sterk vormbepalende rol. Identiteit daarentegen is een complex en gelaagd begrip van de lange duur waarin sociale en psychologische begrippen samengaan met geografisch bepaalde stedelijke ruimtes. Het onttrekt zich grotendeels aan een gerichte vormgeving. Het is een anachronisme om met behulp van architectuur en stedebouw een identiteit te willen versterken of zelfs te scheppen, temeer omdat de vormgevende disciplines huiverig zijn geworden voor de vage noties die destijds door de Fo-

rum-groep zijn verwoord en in de jaren zeventig zo succesvol leken.

Nu is het verwarrende in de identiteitsdiscussie dat de begrippen identiteit en imago stelselmatig worden verwisseld. Een aanwijzing daarvoor is dat de steden die hun 'identiteit' willen versterken, stevast aankomen met dezelfde soort plannen. Daarmee ondergraven zij juist hun uniciteit.

Wat is er gaande? In het Europese darwinisme strijden de steden om arbeidsplaatsen, voorzieningen en bevolkingsgroepen. De veranderingen in de steden volgen een vast patroon: omdat de particuliere beleggers de markt zijn gaan domineren, hantieren steden nieuwe planningsstrategieën die door hun sterk economisch accent alle trekken van een 'marketing'-tactiek hebben. De vestigingsplaatsfactoren van bedrijven zijn veelal van ondergeschikt belang door de tendensen in de communicatie- en transporttechnologie; bovendien is de aard en de structuur van de bedrijvigheid zelf veranderd, zodat er meer vrijheid in de keuze van de vestigingsplaats bestaat. Enigszins gepocheerd gesteld, kan een bedrijf in principe zich op elke plaats vestigen. In vaktermen heet dat 'footloose'. Daardoor winnen indirecte, intuïtieve en secundaire factoren aan betekenis. Dit heeft twee gevolgen. De beslissende vestigingsfactor wordt niet zelden bepaald door de uitkomst van de elkaar beconcurrerende gemeenten die werkgelegenheid willen aantrekken: de hoogwaardige culturele en recreatieve consumptiemogelijkheden, een aantrekkelijk woonmilieu. Feitelijk gokken de steden op een mediatechnische cirkelgang volgens het retorische principe van de 'selffulfilling prophecy': door een propagandistisch betoog over economische opleving, recreatieve consumptie en culturele uitstraling moet worden bewerksteld dat de voorgespiegelde trend inderdaad zal doorzetten.

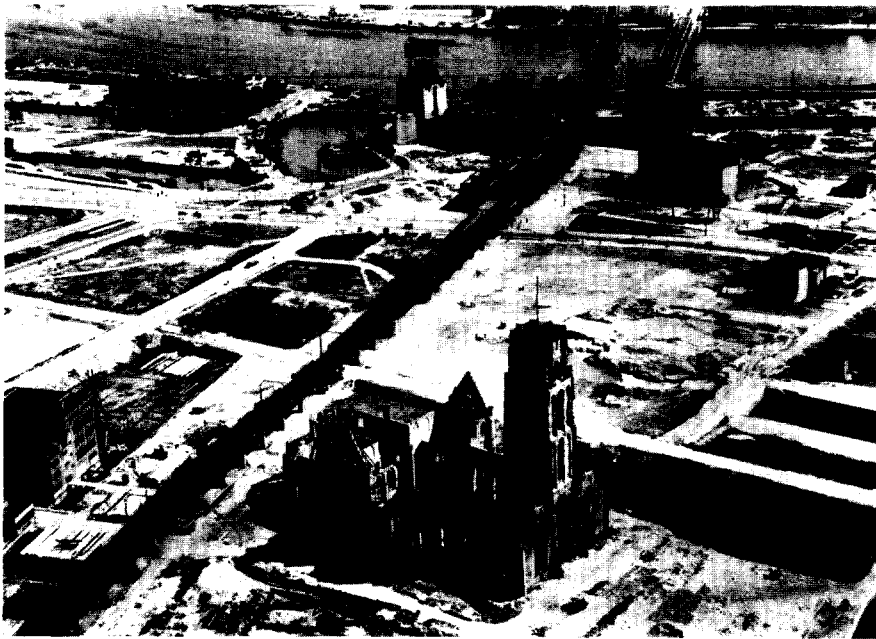
Ook Rotterdam verandert van een produktiestad in een consumptiestad. In de plannen is het invoeren van de potentiële vrije tijdsbesteding een even markant gegeven als de nadruk op de economische potenties. De stedelijke bevolking is in enkele decennia volkomen anders samengesteld. De een- en tweepersoonshuishoudens met hun diversiteit in culturele leefstijlen zijn overheersend geworden. Zij draaien mee in het werkcircuit, verhuizen regelmatig, worden even regelmatig omgeschoold, leven in een koortsachtig tempo en leiden niet zelden een nomadisch bestaan. Voor deze groep

zijn de infrastructuur en de communicatiecentra van vitaal belang. Zij vertegenwoordigen een inkomensniveau dat voldoende draagkracht biedt voor een overdaad aan culinaire uitspanningen, oorden van vermaak, kunst- en cultuurcentra.

Tegelijkertijd leiden in andere stadsdelen de kinderrijke etnische minderheden en de randfiguren een anoniem, ongrijpbaar en niet zelden verpauperd bestaan in een schaduweconomie. In Rotterdam bestaat de 'city of the permanent underclass' (Peter Hall) naar schatting uit een kwart van de bevolking. Voor deze groep is de woonomgeving van primair belang, ook al wordt hun houding in de planningsprocedures die een wooncultuur willen verbeteren als indifferent omschreven.

De twee bevolkingsgroepen hebben een totaal verschillend geografisch bereik, leven in verschillende tijdperken en kennen een fundamenteel verschil in snelheid. Indien de ene groep zo mobiel is dat ze statistisch gezien na tien jaar de stad al weer heeft verlaten, en de andere groep economisch niet interessant is en noodgedwongen sterk aan de plek is gebonden, dan moet de 'image building' van de stad zich wel richten op de markt en op de grote projecten. De stadsvernieuwing staat ook daarom op gespannen voet met een stedelijke vernieuwing, die immers in de samenwerking van locale overheid en bedrijfsleven wordt geactiveerd door krachtige lobbypraktijken.

De stedenstrijd heeft internationale dimensies en maakt de (inter-)provinciale bemoeienis belangrijker dan het gemeentelijke bestuur. Het gemeentelijke apparaat is te groot en te zeer verkokerd om slagvaardig te kunnen reageren op de stedelijke problemen. De economische kansen en de in samenhang daarmee opgespoorde problemen van de Randstad zijn besproken in het overleg tussen de grote steden, de drie westelijke provincies en de centrale overheid (Commissie Montijn) en hebben op dat niveau geleid tot een geïntegreerd overheidsbeleid. Het probleem van de identiteit krijgt grootschalige dimensies en verschuift naar een hoger schaalniveau: de Randstad. De centrale vraag is hoe de Randstad zou kunnen meedraaien in het nieuwe Europa waar alles is gericht op het vestigingsklimaat, de infrastructurele ingrepen, de voorzieningen, de arbeidsplaatsen en de bevolkingsgroepen. Opnieuw, maar nu op regionaal niveau, komt het spanningsveld tussen imago en identiteit in beeld.



Rotterdam, stadscentrum in 1946 (foto Rijkdienst voor de Monumentenzorg, 1946).

Stedebouw

De stedebouwkunde heeft zich lange tijd het herstellen van een verloren gegane stedelijke identiteit als opgave gesteld. Als reactie op de modernistische, lees: verwoestende ingrepen in de stad van de jaren zestig zijn in het decennium daarna pogingen ondernomen een voor-moderne stedelijkheid nieuw leven in te blazen. Naast het imago van Rotterdam als 'havenstad' en 'Lijnbaanstad' zou ook haar karakter als 'woonstad' die zich aan de directe, functionele bepaling door de economie onttrekt, aandacht vergen. Die omslag naar een culturele interesse in de stedebouwkundige

Rotterdam, stadscentrum na de eerste fase van wederopbouw, 1970 (foto Rijkdienst voor de Monumentenzorg, 1970).

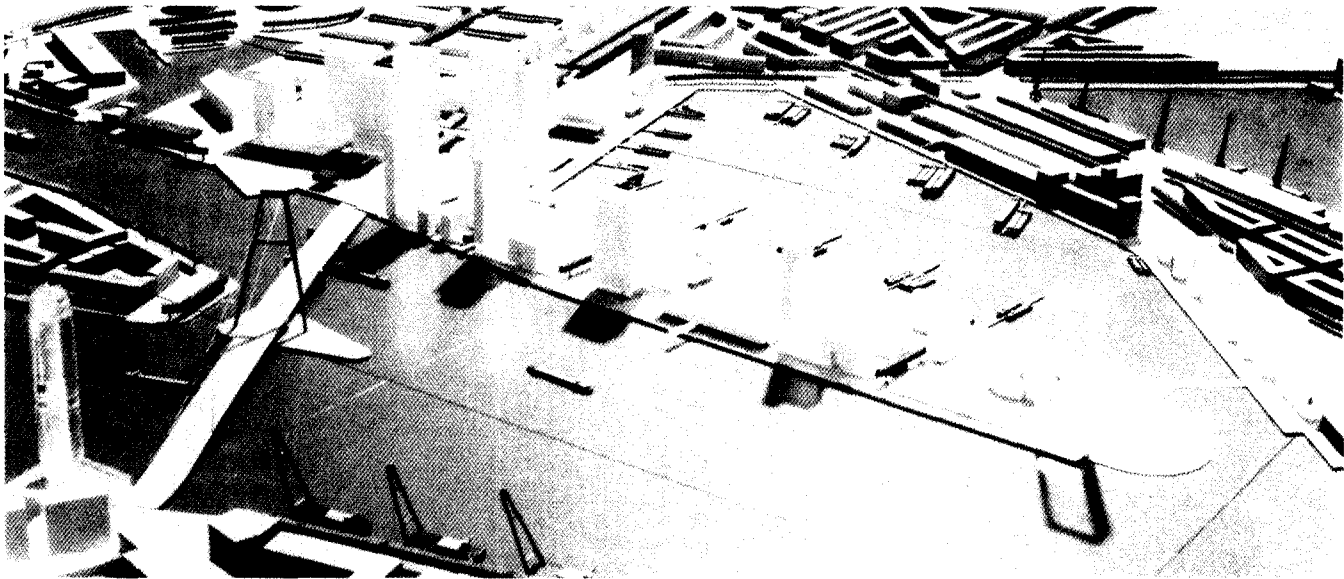


planning manifesteerde zich in eerste instantie in haar inspanningen voor het stadscentrum.

In Rotterdam met haar gebombardeerde binnenstad was het moeilijk een idee van stedelijke identiteit te verbinden met de oude, grotendeels verwoeste historische structuur. De studie van prof. dr. R. Wenholt over *De binnenstadsbeleving en Rotterdam* uit 1968 contrasteerde de vormprincipes van de ontwerpingrepen met de principes van het 'functionele modernisme'. De plannen voor bijvoorbeeld het Schouwburgplein of de idee van 'het venster op de rivier' grijpen terug op een geconstrueerd ideaal uit vroeger tijden. De naoorlogse, wederopgebouwde binnenstad kon die identiteit gaan dragen door een verbinding met de voor Rotterdam kenmerkende rivier. Het 'venster in de zin van een transparante vormgeving van de binnenstedelijke zuidgrens langs de Maas zou de economische én gezichtsbepalende activiteiten op de rivier een visuele aanwezigheid te bezorgen. Rotterdam zou haar identiteit aan een deel van de stad ontleenen. De tragiek van dit venster was dat het zicht bood op een verdwijnend identiteits-element: de havenactiviteit.

De nieuwe materiële drager van de stedelijke identiteit van Rotterdam was aan het eind van de jaren zeventig gereed: de woonbebouwing van de oude havens zoals de Leuvehaven, de Blaakoverbouw van Piet Blom en de Spaanse haven. Op dat moment werd ook het miezerige architectonische gehalte van de stadsvernieuwing en haar buurt- of wijkgerichtheid voorwerp van kritiek. Deze kritiek kreeg richting door de omschakeling van de stadsvernieuwing naar de stedelijke vernieuwing. De stadsvernieuwing was in de jaren zeventig weliswaar een politiek onderwerp van de eerste orde, maar bleef bovenal een probleem van de volkshuisvesting dat door de geïnstitutionaliseerde inspraakprocedures werd opgelost op het niveau van de buurt of de wijk.

Op het moment dat het volkshuisvestingsprobleem niet langer bovenaan de politieke agenda staat, wordt de vraag interessant in hoeverre de hele stad tegemoet kan komen aan de eisen die het (aan te trekken) bedrijfsleven stelt. De ruimtelijke ordening herleidt deze eisen tot de opgave van een verbeterde stedelijk infrastructuur. Daartoe worden stedebouwkundige plannen ontworpen als instrument om het internationale bedrijfsleven te verleiden tot het doen van investeringen in de Randstad, in Rotterdam. Het voorstel van het bureau Teun Koolhaas Associates voor de Kop van Zuid is een voorbeeld van een nieuwe invulling van een stedelijk fragment waarvan de gevolgen voor de stad op het niveau van de infrastructuur liggen: een nieuwe brug over de Maas in het verlengde van de Coolingsingel. De buurtgebondenheid is vervangen door een doelgerichte keuze van gevoelige plekken en trajecten die als knelpunten in de ge-



Ontwerp herinrichting Kop van Zuid, 1987 (ontwerp: Teun Koolhaas Ass.).

wenste stedelijke structuur worden aange-
duid. Sprekende voorbeelden van deze om-
slag zijn, naast het project Kop van Zuid, de
aanleg van de Spoortunnel onder de Maas,
de verbinding Zestienhoven-centrum-Kop
van Zuid, die ook een stedelijke invulling is
van een dwarsverbinding in de Rotterdamse
ruit: 'Rotterdam Avenue', en het project van
'de lange lijnen' dat de zwak ontwikkelde li-
neaire elementen (water, wegen, groen,
reeksen van opvallende openbare ruimten)
nader vorm geeft om daarmee de stedelijke
fragmenten onderling te verbinden. Wat in
deze projecten opvalt, is de aandacht voor
de samenhang die de aanpak van deze
knelpunten zou bewerkstelligen in de stad
als geheel. Het zijn in eerste instantie voor-
stellen die de (esthetische) 'beleving' van de
hele stad als probleem stellen. Daarvoor zijn
kennelijk de infrastructurele werken de
meest geschikte aangrijpingspunten. Niet-
temin is de achilleshiel van deze voorstellen
de geringe samenhang met de voorstelling
van de rest van de stad. De routes doorsnij-
den de 'openbare ruimte' en laten de varia-
tie in het stedelijk leven zien. Hier ligt dan
ook de laatste strohalm voor de stedenbouw:
de mogelijkheid de stap te zetten van het
'imago' van de stad naar de stedelijke struc-
tuur als drager van een identiteit die méér
behelst dan de gezamenlijke economische
toplocaties. De idee van 'fragmentatie' blijkt
daarmee een kritische notie te zijn die impli-
ciet de (verloren gegane) ruimtelijke samen-
hang als doel voor de stedenbouwkunde blijft
hanteren in het besef dat de middelen be-
perkt en kwetsbaar zijn.

De bovenlocale politiek heeft een druk ont-
wikkeld om de aanspraak op een esthetiek
van de stedelijke ruimte te verenigen tot een
mogelijke identificatie met de gefragmen-
teerde ruimtes.
Op het symposium *Stedelijke identiteit en
collectief geheugen* dat in november 1988 in

Rotterdam plaats vond, was het Spoortun-
neltracé het belangrijkste onderwerp voor
de stad als geheel. Maar ook de opdracht
van de prijsvraag voor drie verschillende
pleinen waren bedoeld als ondersteuning
van het identiteitsthema. De ontwerpog-
gave was zo geformuleerd dat het probleem
van de identiteit zich niet meer hoefde te
richten op de hele stad. Deze eigentijdse
houding kon zich ontwikkelen dankzij de kri-
tiek die er altijd al bestond op de pretenties
van één stedelijke identiteit die in de bin-
nenstad zou bestaan en paste in de nieuwe
realiteit van de gefragmenteerde stedelijke
ruimte. Het pleinontwerp geeft vorm aan
een identiteit die als een articulatie van een
buurt of wijk kan worden gepresenteerd. De
'gefragmenteerde ruimte' wordt daarmee
tot een architectonische/stedenbouwkundige
opgave die voortkomt uit twee politieken: de
aansluiting van de stad op de toekomstige
politieke werkelijkheid van 'Europa 1992' en
de lokale weerstand tegen de inhumane
consequenties van dit 'economische' pro-
gramma. Zo is het mogelijk dat het ver-
schijnsel van de versplintering de heroïsche
betekenis van 'verzet' absorbeert.

Een deel van de stedenbouwkundige praktijk
concentreert zich op nieuwe locaties aan de
periferie van Rotterdam. Juist langs de snel-
wegen en bij spoorweg- en metrostations
zijn voor bedrijven aantrekkelijke locaties
aanwezig. Voor de stedenbouwkunde doemt
als probleem op het nagenoeg ontbreken
van aangrijpingspunten die als structure-
rende principes voor het ontwerp kunnen
gelden. Hier is een collectief geheugen af-
wezig. De als volmaakte 'homogene ruimte'
ervaren periferie zone staat haaks op het be-
grip 'genius loci' die de identiteit van de stad
kon garanderen. Hier forceert een nieuwe
praktijk de stedenbouwkunde tot theoretische
bespiegelingen.
Toen de verstedelijking sluipend de vorm

aannam van ongestructureerde nieuwbouw
op oude weidegronden aan de rand van Rot-
terdam, werden in reactie hierop land-
schapsstudies gemaakt die op regionale
schaal de ruimte tussen de steden bestude-
ren om esthetisch kenmerkende elementen
en lijnen van dit landschap te benutten als
aangrijpingspunt voor een 'vorm-geleide'
verstedelijking van de perifere zone. Het In-
tegraal Plan Noordrand (IPNR) van Rotter-
dam wil daarmee een tegenwicht vormen te-
gen de grote en ongestuurde dynamiek die
dit soort gebieden meestal kenmerkt.

Imago en identiteit

De motoren achter de internationale ste-
denstrijd die de ontwikkelingen in de regio's
grotendeels dicteren – mobiliteit, infra-
structuur en multinationals – volgen eigen
trajecten en onttrekken zich aan de bodem.
Ze zijn niet ruimtelijk, maar eerder tempo-
reel van aard en hebben slechts ruimtelijke
gevolgen in die zin dat ze de stedelijke iden-
titeit versplinteren en fragmenteren. Ze ge-
nereren de verjongingskuren van Rotter-
dam. In een statische maatschappij is het
wellicht mogelijk van een stedelijke iden-
titeit te spreken, maar zodra steden in de
vaart der volkeren willen worden meegezo-
gen, krijgt het begrip een bijzondere dyna-
miek die zelfs zulke expansieve vormen kan
aannemen dat zij geheel wordt overwoerd
door imago-gerichte acties. Het begrip iden-
titeit heeft een praktische effectiviteit door
het aanhaken op politieke pretenties, maar
kan geen inhoud krijgen door een te grote
dynamiek: de identiteit als luidklinkend
niets. Tussen imago en identiteit zweven de
imaginaire plannen van stedenbouwkundi-
gen en architecten, die hetzij zeer diep in de
Rotterdamse bodem spitten op zoek naar
een collectief geheugen, hetzij een nieuwe
'identiteit' willen creëren.



Werkprogramma Stadsontwikkeling Rotterdam 1987.

Gebiedsgronden werkterreinen: 1. Rivier en buitendijks gebied; 2. Binnenstad; 3. Noordrand; 4. Haven- en industrieterreinen op de linker Maasoever; 5. Groene as van De Esch, Kralingse Bos en Rotte.

Themagebonden werkterreinen: 6. Stadsvernieuwing en beheer; 7. Kwaliteit van de buitenruimte; 8. Woningdifferentiatie; 9. Stadsplan.

Deze confrontatie van een wil-tot-identiteit met een sterke stedelijke dynamiek is in de stad Groningen een expliciete ontwerppopgave geworden in het zogenaamde project *Stadsmarkering*. Dit project dat de gemeente Groningen in het kader van haar 950-jarig bestaan als opdracht heeft geformuleerd, is op dit moment zover dat de Pools-Amerikaanse architect Daniel Libeskind een 'masterplan' heeft gepresenteerd. Dit plan zal definitief worden vormgegeven door negen ontwerpen van vertegenwoordigers uit verschillende disciplines (kunstgeschiedenis, choreografie, economie, beeldende kunst, architectuur, enz.) die langs de uitvalswegen een markering aanbrengen.

De opgave waarvoor de gemeente Groningen hem heeft gesteld is afgeleide van een geconstateerde teloorgang van een duidelijk stadsbeeld.

In de vorige eeuw was de stad Groningen een duidelijk voorbeeld van een gesloten stad, maar met de slechting van de vestingwerken en de toegangspoorten in 1874 voltrekt zich de overgang naar een open stad. Het gevolg is dat de stad zich met de uitbreidingen die volgen steeds minder profileert in het omringende landschap. De opgave is om met eigentijdse middelen een nieuw stadsbeeld tot stand te brengen. Gegeven de stedelijke intensivering en vernieuwing zoals die ook in Groningen plaats vindt en waarbij de nadruk valt op de individuele ge-

bouwen, is duidelijk dat de gemeente die identiteit als probleem ervaart. Met een beroep op een interview met Daniel Libeskind blijkt dat 'daar het inzicht doorbreekt dat het niet voldoende is om (...) een representatie te maken van die identiteit.' Door deze uitspraak zal het project niet alleen de aandacht opeisen voor het functioneren van het begrip identiteit in de stedenbouwkundige praktijk van Groningen, maar ook in andere Nederlandse steden. Libeskind liet zich tijdens zijn presentatie van het 'masterplan' niet uit over de inhoud van die stedelijke identiteit maar benadrukte dat, mocht er zoiets bestaan, dit tot stand komt in de gesprekken van de Groningers over de reikwijdte van het plan voor de stad. Daarmee gaf hij wel impliciet te kennen dat die identiteit aanhaakt op een mentale structuur, wat dat ook moge zijn. Het uitgangspunt van zijn plan is niet toevallig de naam van de stad. De inhoud van het begrip identiteit is verschoven van een statisch, naar het (ideale) verleden verwijzend concept naar een begrip dat als 'werkhypothese' dient om de bovenlocale plannen met de stedelijke realiteit te confronteren om een legitieme status aan de stedenbouwkunde te verlenen. Deze ontwikkeling stelt de kwestie van de identiteit weer op de voorgrond. Het statische concept impliceert destructieve speculaties die ook haar huidige functioneren als 'werkhypothese' zullen raken. Het begrip identiteit is door een politiek geladen begrip

'imago' overweldigd. Deze overwoekering wordt versterkt door de stedenbouwkundige discipline die zich op landschapsanalyses beroept om een stedelijke, lees: infrastructurele, logica te bewerkstelligen die zich nu juist onttrekt aan het functioneren van de bestaande stadsfragmenten. De lokaal aanwezige identiteit raakt in conflict of bestaat naast een van hoger hand gedicteerde ingreep die het stedelijk imago bevordert, maar tegelijk als identiteitsversterkend wordt gepresenteerd. Zo stelt de stedenbouwkundige de stad voor als 'object van bewerking' voor de niet-ruimtelijk gedefinieerde doelen. De afweging of deze doelen in concreto gerealiseerd kunnen worden, hangt af van de laagste bestuurlijke niveau's die als meetpunt gelden voor de 'weerstand van de stad'.

Al dat visuele dat in Rotterdam naar de hemel reikt, is te beschouwen als een reeks 'stills' uit imaginaire scenario's die de gedaanteverwisseling thematiseren. De stedelijke identiteit onttrekt zich aan de sensatieoverschotten van de politiek en stedenbouw, en werkt in ascese aan haar jaarringenpatroon, waarin de excessen slechts een kleine rimpeling betekenen. We bewijzen de stedelijke identiteit de grootste dienst door haar zo snel mogelijk naar het rijk van het onbewuste te verbannen. Daarmee verdwijnt de stedelijke identiteit uit het centrum van het stedenbouwkundige denken. Schijnbare afwezigheid is beter dan vruchteloze inspanningen voor een volmaakte identiteit. Deze eclips verlost de stedenbouwkunde van een frustratie en biedt ongekende mogelijkheden voor de toekomst.

Literatuur

1. S. Cusveller, 'Identiteit van de stad ter discussie', *De Architect* (1989) 3, 54-57.
2. *De Architect* themanummer 36, 'Randstad', 1989.
3. H. van Dijk en D. Lambert, 'Er is maar één Rotterdam; ontwerpers streven naar een samenhangende stadsstructuur', *Archis* (1987) 8, 13-23.
4. Externe Commissie grote steden beleid (Commissie Montijn), *Grote steden grote kansen*, 's Gravenhage (SDU) 1989.
5. G. Hovingh, 'Wilde experimenten? Buitenlandse architecten in Groningen', *Contour*, winter '89-'90, 8-13.
6. Ministerie van VROM, *Vierde Nota over ruimtelijke ordening. Op weg naar 2015; deel a: beleidsvoornemen*, Den Haag 1988.
7. W. Nijenhuis, 'Stedenbouw in gefragmenteerde context. Herinrichting stationsgebied Voorburg door Carel Weeber', *De Architect*, (1989) 12, 68-73.
8. F. Palmboom, *Rotterdam verstedelijkt landschap*, Rotterdam 1987.
9. E. Pasveer, 'Een stortvloed van beelden. Ontwerppraktijk stelt theorieën ter discussie', *Platform* (Academie van Bouwkunst, Rotterdam), (1989) 11, 10-15.
10. J. Rodermond, 'Stedenbouwkundigen ontdekken de wervende kracht van het beeld', *De Architect* (1988) 3, 28-32.
11. J. Rodermond, 'Structuurplannen openbare ruimten; Rotterdam door een andere bril bekeken', *De Architect* (1989) 2, 23-26.