

op kleinere schaal, voor tal van gemeenten die werden aangesloten op het nieuwe kanalennetwerk dat onder Willem I was aangelegd. De industrialisatie verliep in Nederland vergeleken met Groot-Brittannië en België weliswaar in een bedaagd tempo, maar eiste toch haar plaats binnen de bebouwde kom. Gasfabrieken, slachthuizen, rangeerterreinen en stations namen veel stadsruimte in beslag.

Het snel toenemende ruimtebeslag van die nieuwkomers plaatste stadsbesturen voor grote problemen. De verdichting van de beschikbare ruimte, waarvoor binnenterreinen, soms ook parken en plantsoenen werden gebruikt, veroorzaakte een snel oplopende congestie van een infrastructuur die tegen de krachtige verkeerstoename in het geheel niet was opgewassen. Het verkeersaanbod nam nog verder toe in steden waar de cityvorming (ongeveer vanaf 1870) de kop op stak. Banken, warenhuizen, hotels en kantoren verdrongen de woonbevolking en marginale bedrijvigheid uit de centrale stadsdelen van Amsterdam en Rotterdam, waardoor niet alleen de vraag naar nieuwbouw toenam, maar bovendien de ontsluiting van de city, met zijn toenemende dagbevolking, steeds problematischer werd.

Lokale overheden werden bovendien geconfronteerd met een snel oplopende overbevolking van de oudste, doorgaans goedkoopste delen van de woningvoorraad, in veel gevallen nog daterend uit de zeventiende eeuw. Mede door het geheel ontbreken van voorzieningen als een drinkwaterleiding en riolering werden deze sloppenwijken door de medische statistiek al spoedig geïdentificeerd als haarden van epidemische ziekten, waarvan de *cholera asiatica* de beruchtste was. Dit soort pauperwijken waren bovendien bij uitstek de gebieden waar de overgang plaats vond van ambacht naar industrie. De plaatsing van een stoommachine in een overbevolkte omgeving tastte het woonklimaat verder aan. De wat beter gesitueerde bewoners van deze traditioneel naar welstand sterk gemengde buurten gingen omzien naar een comfortabeler woonomgeving.

De roep om ingrepen in deze chaos klonk steeds luider. Maar hoe? Sommige bereisde politici, journalisten en zakenlieden keken met een begerig oog naar Parijs, waar vanaf 1853 baron Georges-Eugène Haussmann met harde hand ingreep om het te verlossen van het dreigende verkeersinfarct. Vanaf 1865 kon men dichterbij huis in Brussel zien hoe een daadkrachtig stadsbestuur de stedelijke crisis aanpakte. Ook voor een verantwoorde stadsuitleg kon men bij Parijs te rade gaan.

Maar, zoals we nog zullen zien, botsten voorstellen voor binnenstedelijke interventies en buitenstedelijke uitbreidingen al spoedig op de karige

ouillage van het planningsinstrumentarium. De resultaten van dat conflict- private *cityvorming* bij een inadequate infrastructuur; ongebreidelde stadsuitbreiding zonder esthetisch verantwoord plan; het vóórtbestaan van overbevolkte krotten zonder noemenswaardige sanering hebben de weg geplaveid voor overheidsingrijpen in de stedelijke problemen.

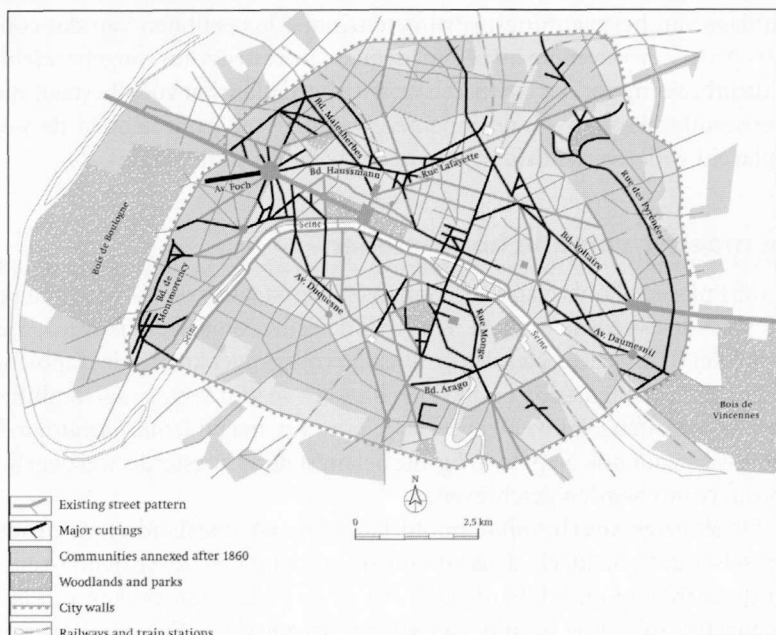
De moeder van alle hoofdsteden

In 1851 pleegde Louis Napoleon Bonaparte een staatsgreep, waarna Frankrijk voor de tweede keer in de negentiende eeuw een keizerrijk werd, met Napoleon III als keizer. Net als zijn illustere voorganger koesterde Napoleon III grootse plannen voor Frankrijk. Hoewel van zijn territoriale ambities binnen en buiten Europa niet veel terecht kwam, mag de *transformation de Paris*, waarvoor ook Napoleon I grote belangstelling koesterde, wel degelijk op zijn conto worden geschreven.

De slonzige, overbevolkte hoofdstad, met een stadslandschap en wegengstelsel dat goeddeels dateerde uit de zestiende en zeventiende eeuw, contrasteerde op onduldbare wijze met de imperiale aanspraken van Napoleon III. Twee jaar na zijn staatsgreep pleegde de zelfbenoemde keizer daarom een staatsgreep. Hij zette het gemeentebestuur en de gemeenteraad aan de kant, en benoemde Georges-Eugène Haussmann (1809- 1891) tot Prefect van de Seine. De gemeenteraad bestond voortaan uit volgelingen van de nieuwe keizer.

Haussmann had zijn benoeming niet te danken aan zijn stedenbouwkundige of architectonische kwalificaties - op beide terreinen was hij een geïnteresseerde leek- maar aan zijn meedogenloze optreden als prefect van de Yonne, de Var en de Gironde, waar hij met harde hand afrekende met de anti-Bonapartistische oppositie tegen Napoleon III. Zijn benoeming op 44 jarige leeftijd tot Prefect van de Seine vormde de kroon op zijn carrière. Haussmanns aanvalsplan concentreerde zich op de allesverlamdende verkeerscongestie van de hoofdstad. Die werd nog verergerd doordat in 1842 werd besloten Parijs knooppunt van het nationale spoornetwerk te maken. Dat resulteerde in de aanleg van een reeks van kopstations rond de oude bebouwing. Reizigers met een andere bestemming dan Parijs dienden zich een weg te banen naar het kopstation, vanwaar zij hun einddoel konden bereiken.

De ruggengraat van Haussmann's interventies werd gevormd door de *grande croisée*, een assenkruis van twee brede boulevards, waarbij de noord-



Overzicht van de 'Grands Travaux' van Haussmann.

zuidas dwars door de bestaande bebouwing heen werd gebroken. Hierop werden een reeks van nieuwe, eveneens na grootschalige sloop verkregen verkeerswegen aangesloten. De prefect projecteerde het tracé van deze doorbraken zó dat er zo veel mogelijk krottenwijken voor gesloopt konden worden. Onder het plaveisel van deze nieuwe *artères*, zoals de verkeersaders werden genoemd, liet de Prefect riolering, gas- en drinkwaterleidingen aanleggen. In de 17 jaar van zijn prefectuur - in 1870 werd Haussmann gedwongen om af te treden - slaagde hij er zo in om het wooncomfort in de centrale stad dramatisch te verbeteren. Maar wat op binnen- en buitenlandse bezoekers de meeste indruk maakte was de combinatie van civiel- technische en stadshygiënische ingrepen met stadsverfraaiing.

Iedere doorbraak werd ruimer uitgevoerd dan voor het wegtracé noodzakelijk was. Zo beschikte de Prefect aan weerszijden van de boulevard over bouwterreinen. Bij verkoop aan particuliere ontwikkelaars konden deze worden gedwongen om hun bouwplannen ondergeschikt te maken aan de esthetische eisen van Haussmanns chefarchitecten. Die waren op de prestigieuze *Ecole des Beaux Arts* doorkneed in het vocabulaire en de stedenbouwkunst van het classicisme, dat bij uitstek geschikt werd geacht

als de vormtaal van de representatie van macht, aanzien en cultuur. Bij gevolg '(...) under Napoleon III and Haussmann the representational vocabulary returned to its essence, axiality, and proportion.'²

Door de strakke symmetrie van de gevelwanden, waarbij daklijsten en balkons over één doorlopende lijn werden aangelegd, en een sober decoratief programma, werd de flankbebouwing ingezet als de coulisse van de nieuwe kaarsrechte boulevards. Die dienden immers ook als zichtassen ('axiality'), waarmee de blik van de wandelaar kon worden geregisseerd en gevestigd op de iconen van Frankrijks grandeur, zonder afgeleid te worden door grillige of overladen flankbebouwing.

Zo dienden de verkeerskundige ingrepen ook en vooral als esthetische interventies. *Rondpoints* als de *Place d'Étoile* en de *Place du Trône* (thans Bastille) werden niet alleen ingezet als efficiënte circulatiemachines, maar ook als onderdelen van een stadslandschap van vergezichten op heroïsche gedenktekens uit Frankrijk's verleden. De *Etoile* en de *Arc de Triomphe*, midden in de as van de Champs-Élysées, maakten overigens onderdeel uit van luxueuze stadsuitbreiding in het westen van Parijs, waarbij de aanleg van het zestiende en zeventiende arrondissement eveneens onder regie van Haussmann plaatsvond. De ingrepen van de prefect, waarin symmetrie, eenheid van vormtaal en de inzet van nieuwe verkeersaders als zichtassen een leidend beginsel waren, maakten van Parijs een bij uitstek *monumentale stad*.

Monumentaliteit werd door de jonge architect Hendrik Petrus Berlage opgevat als de hoogste vorm van stedenschoon. 'De Fransche hoofdstad is misschien de schoonste moderne stad die bestaat, want ze is monumentaal in den waren zin van het woord', schreef hij in 1883³, waarbij hij bitter moest vaststellen dat in Amsterdam van dit schoonheidsideaal nagenoeg niets te bespeuren was.

De spectaculaire transformatie van Parijs trok bezoekers uit alle delen van Europa. Het werk van Haussmann stond voor tal van stadsbestuurders binnen en buiten Frankrijk al spoedig model voor een efficiënte en esthetisch verantwoorde aanpak van binnenstedelijke problemen. Ook in Nederland was de invloed die van Haussmann's *grands travaux* uitging aanzienlijk.

- 2 David van Zanten, *Building Paris. Architectural Institutions and the Transformation of the French Capital, 1830- 1870* (Massachusetts 1994) 117.
- 3 Berlage geciteerd in Michiel Wagenaar, *Stedebouw en burgerlijke vrijheid. De contrasterende carrières van zes Europese hoofdsteden* (Bussum 1998) 17.

Breken en bouwen in de Nederlandse stad

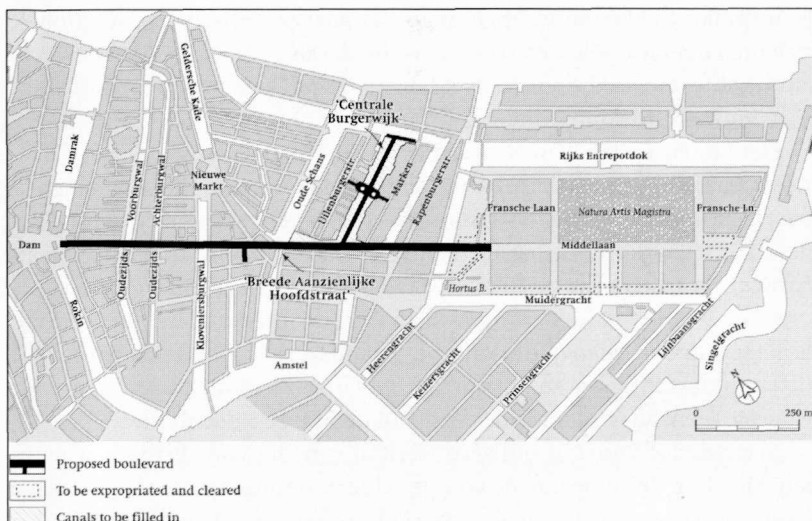
Voor al oude vestingsteden kregen na 1850 te kampen met overbevolking, verstenen en congestie. Die werd aanzienlijk verergerd wanneer de nijverheid haar intrede deed in de stedelijke economie, zoals bijvoorbeeld in Maastricht, waar zich een bloeiende aardewerkindustrie ontwikkelde. Aan- en afvoer van grondstoffen en eindproducten en de dagelijkse toevloed van honderden arbeiders legden een grote druk op het laat-Middeleeuwse stratennet. Van stadsuitbreiding kon voorlopig geen sprake zijn zolang het Rijk vasthield aan handhaving van de vestingwallen en het vrije schootsveld daaromheen.

Doorbraken, in Maastricht geregeld *percées* genoemd, moesten uitkomst bieden. Met uitzondering van de boulevard die het oostelijk gelegen station in een rechte lijn aansloot op de oude stad aan de westzijde van de Maas, had geen van de doorbraken de allure van een willekeurige Parijse boulevard. Zelfs de bescheiden wegverbredingen vergden jaren van onderhandelen met de eigenaren van te *amoveren* panden. Leverden die niet het gewenste resultaat op dan kon het stadsbestuur een onteigeningsprocedure beginnen, maar dat was een tijdrovende oplossing. Iedere onteigening moest immers als wetsvoorstel door de beide kamers der Staten-Generaal worden goedgekeurd, en kamerleden beschouwden deze inbreuk op het privaatrecht bepaald niet als een hamerstuk. Was goedkeuring eenmaal verkregen, dan diende de gemeente de eigenaren schadeloos te stellen tegen de marktwaarde van hun bezit, en dat kon, bij stedelijk eigendom, hoog oplopen.⁴

Particuliere ondernemers lieten zich hierdoor niet uit het veld slaan. In Amsterdam presenteerden zij een ware vloedgolf van boulevardplannen, het ene nog grootser dan het andere. Weliswaar repte de plantoelichting steeds weer van nut en noodzaak van deze doorbraken in verband met de dramatische verkeerscongestie, maar het ging deze burgers eveneens om de transformatie van het archaïsche aanzien van de hoofdstad naar het voorbeeld van Parijs of Brussel.

Er kwam niets van terecht. Private financiering van de ambitieuze doorbraken mislukte. Net als in Maastricht beperkte het stadsbestuur zich noodgedwongen tot incidentele interventies, die weinig indrukwekkende wegen als de Damstraat of Paleisstraat opleverden. Alleen de Raadhuisstraat, waarvan de flankbebouwing rond 1914 voltooid was, vertoonde een

4 Zie over de interventies in Maastricht: Marijke Martin, *Opkomst van de moderne stad. Ruimtelijke veranderingen in Maastricht 1660-1905* (Zwolle 2000).



C. Outhoorn en J.L. Kuinders, 'Ontwerp tot het aanleggen eener breede en aanzienlijke hoofdstraat' (1866) door het centrum van Amsterdam. Bewerking van de oorspronkelijke plankaart.

zekere allure. Wel betreurde een gerenommeerd architect als A.L. van Gendt de gemiste kans van een kaarsrechte percée, in de zichts waarvan hij het nieuwe Beursgebouw van de hoofdstad had gedacht.⁵

Het gebied buiten de bebouwde kom leek wat dat betreft kansrijker om naar de esthetische Franse canon te worden ontwikkeld. Zo slaagden Belgische ondernemers, die natuurlijk goed op de hoogte waren van de transformatie van Brussel tot *petit Paris*, er in Breda in om met de aanleg van statige boulevards de bouw van luxe woningen te stimuleren. Het plan voor een boulevard naar het Mastbos, onderbroken door een rondpoint, werd juichend ontvangen. Het zou '(...) den verbaasden Bredanaar in gedachten (...) verplaatsen naar Brussel of Parijs'.⁶

Het betrof hier het incidenteel toepassen van onderdelen uit het Haussmanniaanse repertoire. Van een alomvattend plan van uitbreiding was echter

- 5 A. de Groot, 'De geschiedenis van de Raadhuisstraat. Planning, aanleg en architectonische vormgeving van Amsterdams westelijke verkeersweg' *De Sluitsteen*, 9 1 / 2 (1993) 3-38.
- 6 Geciteerd in Gerard Otten, 'De Bredase boulevards. Brussel als voorbeeld voor Breda', *Monumenten en Landschappen. Tweemaandelijks tijdschrift van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap* (2002) 30- 56. De auteur maakt overtuigend duidelijk hoe krachtig de invloed van de Haussmanniaanse ontwerprichting in en rond Breda is geweest.

geen sprake. Stedenbouw, opgevat als het naar esthetische en functionele inzichten herverkavelen van een plangebied, was vooralsnog het voorrecht van de elite, en werd doorgaans uitgevoerd door particuliere maatschappijen voor grondexploitatie.

Het fameuze Plan-Van Niftrik, dat in 1867 werd voorgelegd aan de gemeenteraad van Amsterdam, bood evenwel onderdak aan alle bevolkingscategorieën, ondergebracht in strikt naar welstand gesegregeerde woonwijken. Het plan werd aanvankelijk uitbundig geprezen, niet in de laatste plaats vanwege de esthetische kwaliteiten. Stadsvilla's gegroepeerd rond een sterrenplein; strak-verkavelde woonwijken voor de middenklasse en de arbeidersstand, doorsneden door riant boulevards en bekroond met parken die juist schilderachtig waren ontworpen, met meanderende paden en grillige waterpartijen: alles ademde de geest van de Franse stedenbouw.

Maar de lof voor dit ontwerp week al spoedig voor kritischer geluiden. Hoe kon de gemeente de voorgestelde bestemming van de plandelen dwingend opleggen? Of, zoals een raadslid het zei: 'De woning van den daglooner kan men niet weren uit de wijken voor burgerwoningen en villa's bestemd.'⁷

Het opleggen van bestemming en ontwerp aan particuliere grondeigenaren was in dit land onmogelijk. Pas wanneer de gemeente zelf privaatrechtelijk eigenaresse der gronden was had Van Niftrik's ontwerp kans van slagen gehad (al sprong hij wel kwistig om met openbare ruimte). Om dat doel te realiseren moest de gemeente voor vrijwel het gehele plangebied een onteigeningswet aanvragen. De kans dat zo'n aanvraag zou worden gehonoreerd was vrijwel nihil, maar zelfs als de Staten-Generaal er in hadden toegestemd zouden de compensatiekosten voor de onteigende grondbezitters een astronomisch bedrag vergen.

Kort en goed, zo sprak een raadslid, 'Het blijft raadselachtig hoe de gemeente optreden moet zolang zij niet handelen kan als zekeren prefect van de Seine.'⁸

Die beschikte immers over een planningsinstrumentarium waar men in Nederland slechts van kon dromen. Onteigeningen werden in Parijs per decreet geregeld. Schadeloosstelling van de eigenaren vergde enorme bedragen, maar onder het autoritaire Tweede Keizerrijk werd ook daarin

7 Geciteerd in Michiel Wagenaar, *Amsterdam 1876- 1914. Economisch herstel, ruimtelijke expansie en de veranderende ordening van het stedelijk grondgebruik*, Amsterdam: Historisch Seminarium van de UvA (1993) 250.

8 Ibidem, 251.

moeiteloos voorzien, al was dat natuurlijk ten nadele van het platteland en kleinere steden.

Van een dergelijke voorkeursbehandeling van de hoofdstad kon in Nederland geen sprake zijn. Zelfs de koninklijke residentie, Den Haag, hoefde niet te rekenen op extra gelden van het Rijk. Gemeenten waren zelf verantwoordelijk voor het grootste deel van hun budget, dat zij dienden te financieren met lokale belastingheffingen. Vloeiden die ruim, zoals bijvoorbeeld in Arnhem, dan kon men eventueel fondsen vrijmaken voor stadsverfraaiing. Maar daarvoor was op de begroting van het armlastige Amsterdam geen cent beschikbaar.

Laissez-faire

De vraag hoe de stad zich dan wel uit moest breiden werd met de dag klemmender. Dat marktpartijen hierin een dominante rol vervulden zal niemand verbazen, maar álles aan private ontwikkelaars overlaten droeg grote risico's met zich mee, vooral gelet op de infrastructuur en de aansluiting van de nieuwe wijken op de bestaande stad. Hier lag, ook in de ogen van overtuigende liberalen, wel degelijk een taak voor de overheid, die daarnaast ook zorg moest dragen voor de bouw van scholen, de aanleg van begraafplaatsen, riolering en het faciliteren van de aanleg van (commercieel geëxploiteerde) water-, gas- en (na 1900) elektriciteitsleidingen en openbaar vervoer.

Het Plan-Kalff, dat in 1875 werd voorgelegd aan het Amsterdamse stadsbestuur, kan model staan voor planning onder liberaal gesternte. Dit 'kadas-terplan', zoals het ontwerp door toonaangevende estheten werd weggehoond, heeft als onderhandelingsdocument tussen gemeente en marktpartijen goede dienst gedaan, zoals de planoloog Arnold van der Valk heeft aangetoond.⁹ Het woord 'onteigening' kwam er inderdaad niet in voor. In een continu onderhandelingsproces met grondexploitatie maatschappijen en aannemers slaagde de gemeente er in om de hoofdinfrastructuur gerealiseerd te krijgen op gronden die door marktpartijen om niet aan de gemeente werden overgedragen. Strikt genomen kon geen enkele gemeente zo'n stratenplan dwingend opleggen. Wel kon ze weigeren om overal waar aannemers niet conform het plan bouwden, wegen te bestraten, de concessies voor de aanleg van nutsvoorzieningen te weigeren, of de aanleg van gemeentelijke voorzieningen te blokkeren. Geen belegger zou geld steken in zulke huurwoningen.

⁹ Arnold van der Valk, *Amsterdam in aanleg. Planvorming en dagelijks handelen 1850-1900* (Amsterdam 1998).

Zo ontstond de negentiende-eeuwse gordel. Het stratenpatroon viel dikwijls samen met de oude agrarische perceelsgrenzen. Verder poogden exploitanten doorgaans het straatprofiel en de binnenterreinen zo krap mogelijk te houden. Esthetisch verantwoorde stedenbouw was een luxe die alleen werd toegepast in enclaves voor de elite, zoals een enkele stadswijk, maar vooral de suburbane villaparken in bijvoorbeeld Gooi en Kennemerland laten zien.¹⁰ Tijdgenoten moesten erkennen dat de zo bewonderde transformatie van Parijs hier geen kans van slagen had. 'Het Haussmannismus (is) *alleen* bij autocratische regeringsvormen *mogelijk*, en dit beslist eigenlijk de geheele zaak.'¹¹ Nederland, met zijn constitutionele monarchie en liberale economie, voldeed eenvoudigweg niet aan de politiek-bestuurlijke vereisten voor grootscheepse operaties in het bestaande stadslichaam.

In de twintigste eeuwse literatuur over volkshuisvesting en stedenbouw wordt de negentiende eeuwse stadsuitbreiding doorgaans in zwarte kleuren geschilderd als de ultieme capitulatie voor het particulier bezit bij gebrek aan een krachtiger planningsinstrumentarium. Het is de vraag of dat beeld correct is. Zo verzette de liberale Amsterdamse gemeenteraad zich rond 1855 tegen de voorstellen van de wethouder voor Publieke Werken om vérgaande esthetische eisen op te leggen aan de kopers van bouwkavels in de Plantage, wat mogelijk was omdat de wijk in zijn geheel privaatrechtelijk eigendom was van de stad. Hier lag een uitgelezen kans voor het schep-pen van een fraaie, representatieve woonbuurt. Maar de raad meende dat de overheid niet op de stoel van de aannemer moest gaan zitten, en zo de werking van de vrije markt belemmeren.¹² Dergelijke debatten kwamen ook voor toen het Rijk de voormalige vestinggronden rond een aantal steden van de hand deed.¹³

Ook bij discussies in de vakpers valt eerder op hoe terughoudend werd gereageerd op voorstellen voor een strak gereguleerde stadsuitleg. Zo meenden de Amsterdamse en Utrechtse afdelingen van de *Maatschappij ter*

10 Zie hiervoor onder meer Jannes de Haan, *Villaparken in Nederland. Een onderzoek aan de hand van het villapark Duin en Daal te Bloemendaal 1897-1940* (Haarlem 1986); Jannes de Haan, *Gooische Villaparken. Ontwikkelingen in het buitenwonen in het Gooi tussen 1874 en 1940* (Haarlem 1990).

11 J.A. Ketwich Verschuur (1872) geciteerd in Peter de Ruyter, *Voor volkshuisvesting en stedenbouw* (Utrecht 1987) 44.

12 Wagenaar, *Stedenbouw*, op. cit., 157.

13 Zie hierover Isja Finaly, *Doorbroken barrières. Architect F.W. van Gendt (1831- 1900) en de negentiende- eeuwse stadsuitbreidingen* (Bussum 1996).



J. Hekking, Het Oosteinde. Rechts de beplanting van de tuin van het Paleis voor Volksvlijt.

Bevordering van de Bouwkunst in 1890 dat gemeentelijke uitbreidingsplannen vooral niet te gedetailleerd moesten zijn: 'Zij wenschen juist van het particuliere initiatief het pittoreske, de afwisseling en het karakter, dat een dikwijls door een gemeente-ambtenaar opgemaakt plan niet geven kan.'¹⁴

Het schilderachtige stadsbeeld

De terughoudendheid tegenover een strak gereguleerd plan van uitbreiding werd ingegeven door de angst voor een te monotoon stadsbeeld. Voor een waarlijk monumentale invulling van zo'n plan ontbraken in dit land de voorwaarden. Het absolutisme, dat in de achttiende eeuw vrijwel geheel continentaal Europa domineerde, waardoor zelfs bescheiden hofsteden als München of Nancy over indrukwekkende monumentale ensembles beschikten, stond haaks op de decentrale en federatieve structuur van de Republiek, net zoals het autoritaire Tweede Keizerrijk tegenover de constitutionele monarchie van na 1848. Marktpartijen slaagden er slechts bij uitzondering in om iets vergelijkbaars te realiseren. Sarphati's Oost- en Westeinde, de flankbebouwing langs zijn Paleis voor Volksvlijt, behoorden

¹⁴ *Bouwkundig Weekblad*, 1890, 119.

tot de door Berlage geprezen schaarse voorbeelden van monumentale bouw, die zich ten zuiden van de oude stad helaas niet verder voortzetten. Daar had Sarphati weliswaar een stadsdeel geprojecteerd waarin we letterlijk alle ingrediënten van de Franse ontwerptraditie aantreffen, maar gebrek aan kapitaalcracht en financieel uithoudingsvermogen verhinderden dat daar ook maar iets van terecht kwam. Hier verrees, vanaf ongeveer 1865, de Pijp, die spoedig zou uitgroeien tot de metafoor van grauwe speculatiebouw langs naargeestige straten.

Het hoogst haalbare in dit land, zo meenden velen, was het schilderachtige stadsbeeld. Schilderachtigheid, door Berlage gezien als de tweede vorm van stadsschoon, stond het dichtst bij de natuur, en die is niet monumentaal, '(...) omdat zij in de groepeerings van hare onderdeelen niet regelmatig te werk gaat, maar in de hoogste mate pittoresk, omdat deze op de meest grillige wijze door elkaar geplaatst zijn'.¹⁵

Voor een juiste waardering van het monumentale diende men kennis te hebben van de 'wetten van het schoon'. De waardering voor 'het schilderachtige' kwam niet vanuit het verstand, maar vanuit het hart. Het pittoreske was, volgens architecten, het wezenskenmerk van de oude Hollandse stadjes, met hun kronkelende straten en gebogen grachten, die de wandelaar iedere paar stappen verraste met een nieuw panorama van panden die, zelfs indien allemaal vormgegeven volgens de canon van de Hollandse Renaissance, toch ieder van elkaar verschilden in volume, in ornamentiek, bouwmaterialen en woningontsluiting.

Dat was de versteende neerslag van kleinschalig opdrachtgeverschap en bouwbedrijf. In de negentiende eeuw was het niet heel anders. Kleine aannemers en timmermansbazen kochten een, soms twee of drie aaneengesloten kavels van de grondexploitant, om daar met geleend geld 'op speculatie' woningen te bouwen, in de stellige verwachting die spoedig te kunnen verkopen aan een belegger; een (kleine) zelfstandige, voor wie investeren in huurwoningen tot 1914 de meest courante oudedagsvoorziening was.

Dat leverde natuurlijk lang niet altijd een pittoresk straatbeeld op, al blijft het moeilijk om te bepalen waar schilderachtig ophoudt en platvloerse, marktconforme aannemersbouw begint. Geen architect zou De Pijp schilderachtig noemen, ondanks de aanzienlijke verschillen in gevelafwerking van de individuele panden. Dat lag natuurlijk ook aan de kaarsrechte straten, die haaks stonden op de principes van *Het Schilderachtige*.

15 Berlage geciteerd bij Wagenaar, *Stedebouw*, 172.

Maar zeker toen de Hollandse Neo-Renaissance eenmaal verheven was tot de enige waarlijk vaderlandse vormtaal- eerst in de wereld van de officiële architectuur, spoedig daarna 'ge vulgariseerd' in de anonieme aan-nemersbouw- groeide het schilderachtige stadsbeeld uit tot het hoogste schoonheidsideaal van het 'vrije bouwen', waar de overheid nauwelijks aan te pas kwam.¹⁶ Architecten als G.B. Salm en A. Salm Gbnz ontwikkelden zich tot ware meesters van dit genre, hoewel zij, geheel in de traditie van het eclecticisme, ook moeiteloos op andere neostijlen konden overgaan.¹⁷ Het Haagse Statenkwartier biedt een zeldzaam voorbeeld van een wijk die geheel in de stijl van de Hollandse Renaissance is ontwikkeld. Een uitgekiend gebruik van geveldetailering, erkers, torenspitsjes en hoekaccenten levert het overtuigende beeld van de wedergeboorte van het oud- Hollandse schilderachtige stadsbeeld.

Maar in de jaren negentig van de negentiende eeuw begint die waarde-ring te kenteren, althans bij de (voornamelijk Amsterdamse) estheten en opinieleiders. In steeds schriller bewoordingen hekelden zij de praktijk van het marktconforme bouwen. Vooral De Pijp, de eerste grote uitbreiding buiten de Singelgracht, moest het daarbij ontgelden. Architecten spraken over 'een onooglijk, kankerachtig gezwel aan het fraaie lichaam der stad'. *De Kroniek* (1897) typeerde De Pijp als '(...) een monument van het "laissez faire", en het "Particulier Initiatief" ... een buurt als één groote gevangenis, en eene gevangenis waarin ontelbaar velen tot "hard labour" veroordeelden leven met den Nood als cipier en den Dood als gratie'.¹⁸

Deze scheldkanonnades gingen hand in hand met een steeds nadrukkelijker afwijzen van het laissez-faire liberalisme dat Nederland in zijn greep hield, waarin woningbouw, stadsuitbreiding en welzijn primair werden gezien als de verantwoordelijkheid van het individu en van de markt, en een steeds luidere roep om het invoeren van collectivistische verzorgingsarrangementen. Die werden niet alleen als 'sociaal' gezien, maar ook om esthetische redenen geprefereerd boven de negentiende eeuw, die, zo meende

16 Voor een overzicht van de 'stijlenstrijd' in de vaderlandse architectuur, zie Auke van der Woud, *Waarheid en karakter. Het debat over de bouwkunst 1840- 1900* (Rotterdam 1997) 204 e.v.

17 Zie hierover Janjaap Kuyt, Norbert Middelkoop en Auke van der Woud, *Bouwmeesters van Amsterdam. G.B. Salm en A. Salm Gbnz* (Rotterdam 1997).

18 Citaat bij Michiel Wagenaar, 'De stad ontworpen. Stadsontwerp tussen wens en werkelijkheid' in: M. Bakker e.a. ed., *Amsterdam in de Tweede Gouden Eeuw* (Bussum 2000).

H.P. Berlage, het beeld geeft van '(...) een volslagen geestelijke verwording, een ontstellende psychische ontreddeering.'¹⁹

De stormloop tegen het vermaledijde individualisme van de negentiende eeuw nam in de jaren negentig steeds grotere vormen aan. Vooral Amsterdamse kunstenaars en estheten, zoals Jan Veth en Richard Roland Holst, hebben krachtig bijgedragen aan de verandering van het politieke klimaat, die in 1897 haar beslag kreeg in het hervormingsgezinde kabinet Pierson-Goeman Borgesius.²⁰ Kort na zijn aantreden kondigde het aan te willen werken aan een Woningwet, die in 1901 met een overweldigende meerderheid door de Tweede Kamer werd aangenomen.

Onder de Woningwet

De brede steun voor de Woningwet, die we kunnen zien als een opmaat naar de verzorgingsstaat, werd vooral ingegeven door medisch-hygiënische redenen; meer in het bijzonder het vóórtbestaan van krotten in de grote steden. Liberalen die hun hoop hadden gevestigd op dóórstroming als marktconform huisvestingsmechanisme moesten erkennen dat ondanks de reusachtige bouw golf van de jaren 1860-1890 er kennelijk nog steeds vraag naar krotwoningen bestond. Voor huisbazen waren deze dikwijls uit de zeventiende eeuw daterende woningen een aantrekkelijke investering. Ondanks de lage huren leverden de éénkamer (kelder-) woningen een rendement dat door geen enkel ander woningtype werd geëvenaard.

Natuurlijk was er op grote schaal sprake van doorstroming naar de negentiende eeuwse gordel. Maar voor iedere vertrekkende stond weer een volgend gezin van armoedzaaiers klaar, van kersverse immigranten van het platteland tot arbeidsongeschikten en ouden van dagen.

Krotten werden door medici en 'hygiënist', die streefden naar de aanleg van sanitaire voorzieningen in de strijd tegen ziektes en epidemieën, gezien

19 H.P. Berlage, *Schoonheid in Samenleving* (Rotterdam 1919) 107. Tegenover het ongebreidelde liberalisme plaatste Berlage enerzijds de Middeleeuwen, anderzijds het socialisme, dat in zijn ogen zorgde voor '(...) voor 't eerst sedert langen tijd, een collectief geestelijk begrip, op zichzelf van onschatbare waarde'(idem, 107). Overigens nam Berlage afstand van het marxisme, en zocht hij vooral het ethisch en esthetisch reveil van het socialisme zoals uitgedragen in het werk van William Morris en de *Arts and Crafts* movement.

20 Een fraaie schets van de omslag van het geestelijk klimaat biedt Lieske Tibbe, *R.N. Roland Holst: arbeid en schoonheid vereend* (Amsterdam 1994).

als besmettingshaarden. Bovendien waren ze vanuit zedelijk oogpunt verwerpelijk. Ouders en kinderen sliepen er door elkaar, terwijl de woningen zó klein waren dat de bewoners als het maar even kon de straat opzochten, of - nog erger! - hun heil zochten in de kroeg.

Onder marktomstandigheden zouden die krotten nooit verdwijnen, meenden de woninghervormers. Onbewoonbaarverklaring, sloop en (gesubsidieerde) nieuwbouw van volkswoningen moesten hier soelaas bieden.

Een van de opmerkelijkste artikelen uit deze wet was de 'Stedebouwkundige Paragraaf', waarin gemeenten met een bepaalde omvang en groeitempo verplicht werden om een plan van uitbreiding te vervaardigen. Was zo'n plan door hogere overheden goedgekeurd, dan kon de gemeente gebruik maken van de verruiming van de Ontheeningswet, en zo het gehele plangebied verwerven.

Lang niet alle gemeenten durfden die laatste stap aan. Compensatie van de onteigende partijen verliep immers nog steeds naar de marktwaarde van hun bezit, en de gemeente moest nog maar zien of ze de kosten hiervan terug verdiende bij de gronduitgifte.

Maar Amsterdam maakte van deze paragraaf geestdriftig gebruik. De zuidelijke stadsuitbreiding, waarvoor Berlage in 1917 het definitieve ontwerp leverde, vond geheel plaats op (in erfpacht uitgegeven) gemeentegrond. Daarmee beschikte de gemeente over een ongekend krachtig planningsinstrument. Speciale welstandscommissies beoordeelden er niet langer individuele ontwerpen, maar 'silhouetten' van gehele bouwblokken. Niet alleen particulieren, maar zelfs woningbouwverenigingen - nota bene organisaties van arbeiderszelfbestuur - werden gedwongen zich te conformeren aan de 'huisstijl' van dit stadsdeel, de Amsterdamse School.²¹

Anders dan bij Haussmann werd dit ongekende planningsinstrumentarium niet ingezet om van Plan- Zuid de 'etalage van het vaderland' te maken. Maar zonder die bevoegdheden en de electorale triomf van de SDAP na 1918, zou de openlucht- kathedraal van het socialisme rond het Henr. Ronnerplein nimmer zijn gerealiseerd.

Plan- Zuid, zoals Berlage's schepping al spoedig werd genoemd, groeide uit tot een *Gesamtkunstwerk* van een voor Nederland ongekende omvang en allure. Dat was een niet gering compliment aan het adres van het Am-

21 Nancy Stieber, *Housing Design and Society in Amsterdam. Reconfiguring Urban Order and Identity, 1900- 1920* (Chicago 1998).

sterdamse stadsbestuur.

Maar waren tot 1940 dergelijke projecten afhankelijk van de politieke wil en durf van individuele gemeenten, na 1945 nam de Rijksoverheid het woningbouwprogramma en de stedenbouw in handen. In deze *top-down* commandostructuur was de speelruimte voor afzonderlijke gemeenten tot een minimum teruggebracht. De particulier, van huisbaas tot eigenaar-bewoner, kwam er nauwelijks meer aan te pas. 'Nergens ter wereld heeft sociale woningbouw die in opdracht van woningbouwverenigingen (...) was gerealiseerd, zo langdurig een brede en substantiële rol gespeeld als in Nederland.'²² Zelfs het socialistische Zweden liet meer ruimte aan lokale initiatieven, waarin bovendien coöperaties van eigenaren een grote rol speelden. In een stad als Amsterdam werd negentig procent van de nieuwbouw uitgevoerd als sociale huurwoning, die zich ruimtelijk diende te schikken naar de functionalistische inzichten van de dienst Stadsontwikkeling. Het hoogtepunt werd bereikt met de stadsuitbreiding in de Bijlmermeer, waar geprefabriceerde hoogbouwflats, rigoureus gescheiden van andere vormen van grondgebruik in een parkachtig landschap, het beeld leverden van de 'verticale tuinstad'.

Het lot van de Bijlmermeer en vergelijkbare hoge woonwijken is bekend. Waar in koor verdoemde negentiende eeuwse 'speculatiewijken' als De Pijp, Lombok (Utrecht) of Wyck (Maastricht) een renaissance doormaken die de stadsvernieuwers uit de jaren 1970-1990 niet voor mogelijk hielden, zijn het de onder strakke staatsregie gebouwde hoogbouw wijk en als de Bijlmermeer en de Westelijke Tuinsteden die grotendeels worden gesloopt, en waar de markt alsnog haar intrede doet.

22 Kees Schuyt en Ed Taverne, 1950. *Welvaart in zwart-wit* (Den Haag 2000) 204.