



Atlas AUP Gebieden Amsterdam

Jouke van der Werf, Marina Roosenbeek, Jeroen Schilt, Astrid Vorstermans & H  l  ne Hartman (red.), Valiz/Bureau Monumenten & Archeologie, Amsterdam, 2013

Isbn 9789078088424, 128 pp. plus 5 dubbelzijdige kaarten,   35,00

Atlas van de wederopbouw

Nederland 1940-1965.

Ontwerpen aan stad en land

Anita Blom (red.), nai010 uitgevers, Rotterdam, 2013

Isbn 9789462080928, 322 pp,   49,50

Wat is eigenlijk een atlas? Die vraag dient zich aan na de verschijning van opnieuw twee boeken met dit woord in de titel. Kennelijk is het een trend om de verschijningsvorm van Nederland in kaart te brengen, want de afgelopen jaren zijn vele atlassen gepubliceerd. Behalve de reproductie van de zeventiende-eeuwse *Atlas De Wit* (2012) en *Bosatlassen* over steeds meer uiteenlopende thema's, zijn dat ook nieuwe atlassen met specifieke ruimtelijke onderwerpen. Voorbeelden zijn *Atlas van het Hollandse bouwblok* (2002), *Atlas van de Nederlandse waterstad* (2005), *Limes Atlas* (2005), *Atlas Westelijke Tuinsteden Amsterdam* (2008), *Atlas Nieuwe Hollandse Waterlinie* (2009), *Polderatlas van Nederland* (2009), *Atlas Amstelland* (2012) en *Atlas Nieuwe Steden* (2012). Binnenkort (eind februari) komt daar nog de *Atlas van de verstedelijking in Nederland* bij. Allemaal boeken die in kaarten en toelichting een bepaalde kant van de Nederlandse stedenbouw en ruimtelijke ordening laten zien.

De beide hier besproken atlassen bevatten inderdaad kaarten en daarnaast toelichtingen in de vorm van essays. De

verhouding tussen beide onderdelen verschilt wel sterk. Bij de *Atlas van de wederopbouw* beslaan de essays minder dan een kwart van het boek en vormen de kaarten inclusief korte besprekingen juist de hoofdmoot. De *Atlas AUP Gebieden* bestaat daarentegen geheel uit essays en korte thematische artikelen, met losse opgevouwen kaarten als bijlagen. Dit verschil in opzet valt extra op omdat beide boeken ongeveer dezelfde periode beslaan, al gaat de *Atlas AUP Gebieden* uiteraard alleen over Amsterdam.

De *Atlas van de wederopbouw* is op basis van de volledige titel juist in tijd beperkt (1940-1965). Volgens redacteur Anita Blom was 1968 een 'kenteringjaar', waarin herstel en verandering plaatsmaakten voor verzet. Het boek is onderdeel van een trits die naast dit deel over stedenbouw en ruimtelijke ordening ook delen over de moderne monumenten en de kunst uit dezelfde periode bevat. In dit deel worden dertig 'wederopbouwgebieden van nationaal belang' besproken, die zijn geselecteerd door de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) in het kader van de *Visie erfgoed en ruimte* van het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (2011). Bij de selectie van wederopbouwgebieden is duidelijk de breedte gezocht, want naast de bekende naoorlogse woonwijken (die overigens wel in de meerderheid zijn), is er ruim aandacht voor wederopbouwkeren en landelijke gebieden. De *Atlas van de wederopbouw* wil de karakteristieken en kwaliteiten van deze locaties tonen, in het licht van de toekomstige veranderingsopgaven. Hiertoe zijn ze onderzocht en getekend door MUST stedenbouw, waarbij telkens kraakheldere kaarten zijn gemaakt voor de jaren 1930, 1970 en 2010, met soms schokkende verschillen.

Opvallend genoeg zijn die het grootst bij de landelijke gebieden. Iedereen kent natuurlijk de IJsselmeerpolders, maar waarschijnlijk minder bekend is dat met name in de laatste fase van de Tweede Wereldoorlog bijna zeven procent van Nederland langdurig onder water kwam te staan. Dat gegeven gecombineerd met de Watersnoodramp en de al eerder gestarte ruilverkaveling leidt tot verrassende kaartbeelden. Een voorbeeld is de grote verandering die Walcheren doormaakte tussen 1930 en 1970, met een enorme schaalvergroting waarin echter nog steeds oorspronkelijke landschapspatronen en dijkdoorbraken te herkennen zijn. Nog onbekender is de Haskerveenpolder bij Joure die na ruilverkaveling en ontwatering in combinatie met streekverbetering een geheel ander aanzicht kreeg en ook geschikt werd voor akkerbouw.

Van de getroffen binnensteden is Rotterdam natuurlijk het bekendst. In zijn polemische essay stelt Koos Bosma dat de meestal getoonde foto's van na het bombardement een vertekend beeld geven, omdat daarop het puin al geruimd is. Aanvankelijk stonden veel muren echter nog overeind, waardoor 'een groot deel van de oude binnenstad conform de oude structuur had kunnen herrijzen'. Maar volgens Bosma wilde de gemeente juist graag een nieuwe, open structuur, niet in de laatste plaats omdat die bij eventuele bombardementen in de toekomst minder kwetsbaar zou zijn. In veel steden werd overigens niet gekozen voor een dergelijke *extreme* make-over. De Nijmeegse binnenstad laat bijvoorbeeld een compromis zien tussen een traditionele plattegrond en moderne gebouwen in een *shake-hands*-architectuur. Het aardige is dat de kaart van 2010 ook de verandering van na de wederopbouw toont: het

recensies

Plein 1944 ging weer op de schop en de Marikenstraat werd toegevoegd.

De mythe dat wederopbouwijken allemaal gedacht zouden zijn vanuit een tabula rasa wordt ook ontkracht door de geselecteerde naoorlogse woonwijken. Zo zijn bij de Groningse wijk De Wijert-Noord de ligging op de grens van de Hondsrug en de aanwezigheid van een oude dorpskern en een verdedigingslinie van bepalende invloed geweest op het ontwerp (1957-1959). Dergelijke relictten worden op de kaarten van alle jaren met een felroze lijn aangegeven. In het Plan Zuid in Den Bosch, aangelegd vanaf 1946, is zelfs een verdwenen schans opnieuw vormgegeven. Hier liggen de kaarten in het verlengde van het persoonlijk getinte essay van Rein Geurtsen. Onder andere op basis van Den Bosch pleit hij voor een zorgvuldige en kleinschalige vernieuwingsaanpak, geënt op de aanwezige cultuurhistorie en door te 'kruipen in de ontwerperziel van de voorgangers'.

Waardevol aan de *Atlas van de wederopbouw* is naast het prachtige kaartmateriaal de korte toelichting op elke locatie. Daarbij wordt de blik soms ook gericht op zaken buiten het plangebied. Het is intrigerend om te zien hoe werkelijk elk dorp zich in tachtig jaar heeft uitgebreid (zoals Dreumel en Druten in het Land van Maas en Waal) en hoezeer het recreatie-areaal is toegenomen (bijvoorbeeld rond de Rotte). Helaas zijn in de kaarttoelichtingen en de essays bijna geen ontwerp-tekeningen opgenomen ter vergelijking. Ook zijn niet alle essays even belangwekkend. Vooral die van Anita Blom over de rol van de (rijks)overheid en de genoemde van Bosma en Geurtsen springen er in positieve zin uit. Ze laten de doorgaande lijnen zien, als tegenwicht tegen de

schokken die de kaarten van de locaties tonen. Dat zijn overigens wel vooral succesverhalen. Dat is jammer, want ook uit voorbeelden waar het minder goed is gegaan zou lering kunnen worden getrokken voor toekomstige ontwikkelingen.

De toekomst staat nog centraler in de *Atlas AUP Gebieden*, want in die publicatie draait het om 'waarderingsschaarten' die de cultuurhistorische kwaliteiten benoemen in de wijken die na de oorlog zijn gebouwd op basis van het Algemeen Uitbreidingsplan (1934). Nadat deze gebieden aanvankelijk niet waardevol genoeg geacht werden voor een erfgoedbehandeling, heeft Bureau Monumentenzorg & Archeologie nu een inhaalslag gemaakt. Het boek is het derde en laatste deel in een serie van de gemeente Amsterdam, na de *Atlas Gordel 20-40* (2000) en de *Atlas van de 19de eeuwse Ring* (2004). Het onderzoek is zondermeer waardevol te noemen en past geheel bij de boodschap van de andere atlas om goed te kijken naar wat er is, voordat zomaar gekozen wordt voor sloop-nieuwbouw. De waarderingsschaarten zijn vooral te zien als een planningsinstrument, want ze wegen nu mee bij elk besluit over toekomstige transformatie, als onderdeel van de welstandsnota 'De schoonheid van Amsterdam 2013'. De kaarten laten een indeling zien van gebouwen (en bruggen) in vier 'ordes': orde 1, 2, 3 en een basis-orde. Deze indeling is volgens het methodische hoofdstuk het resultaat van vier 'tussenwaarderingen', voor bouwtype, architectuur, verkaveling en tuinstadkarakter.

De eerste twee aspecten komen vooral tot uitdrukking in het essay van Jeroen Schilt over woningplattegronden, de

laatste twee met name in de boeiende bijdragen van Maurits de Hoog over de verkeersstructuur van de stad als geheel en van Ytje Feddes over de groenstructuur. Vooral Feddes overtuigt met haar pleidooi voor het ontwerpen in de geest van de 'ruimtelijke schakeling' en de 'tussenschaal', die correspondeert met de methode van Geurtsen uit de andere atlas. Beide essays tonen echter ook aan dat de waarde van de tuinsteden niet alleen in de gebouwen zit, maar ook – en misschien wel vooral – in de openbare ruimte. Juist een zorgvuldige transformatie van gebouwen en openbare ruimte samen kan de aanwezige kwaliteiten veiligstellen. Het is dan ook vreemd dat in de kaarten alleen de gebouwen worden gewaardeerd: groen- en verkeersstructuur zijn wel aangegeven maar worden niet gekwalificeerd. Daarnaast is het opvallend dat de Bijlmermeer als 'post-AUP-gebied' niet is meegenomen in het onderzoek. Volgens het hoofdstuk over de methodiek 'omdat door de stedelijke vernieuwing in dit gebied nog maar weinig rest van de samenhang van het oorspronkelijke stedenbouwkundige concept'. Dat lijkt juist een extra reden om dat wat er nog rest zo nodig te borgen.

Net als bij de eerdere delen uit de serie zijn de waarderingsschaarten duidelijk en nauwkeurig. In dit deel zijn ze niet op cd-rom bijgeleverd maar vrij te raadplegen op internet via http://maps.amsterdam.nl/ordekaart_aup. In één oogopslag kunnen daarmee in alle stadsdelen de verschillende ordes zichtbaar worden gemaakt. Dan blijken de paarse gebouwen van orde 1 overigens vooral uitzonderingen te zijn: veel scholen en een enkel kantoorgebouw. De paarse woningensembles zijn op de vingers van twee handen te tellen. Voorbeelden zijn in de >>

recensies



Watergraafsmeer de haken in Frankendaal van Merkelbach en Karsten (1949-1951), in Slotervaart de verschillende stroken aan weerszijden van de Cornelis Lelylaan (1957-1960), in Geuzenveld de open blokken van Dudok ten westen van de Aalbersestraat (1958), in Buitenveldert de zuidrand van het Gijsbrecht van Aemstelpark (1964-1969), en in Noord Molenwijk (1968-1969) en het Plan Van Gool (1969-1970).

Wie de bebouwing heeft ontworpen en in welk jaar deze is gerealiseerd, is overigens nog een hele puzzel, want in tegenstelling tot wat beloofd wordt op de achterflap, ontbreken in dit deel de architectennamen en bouwjaren in de kaarten. Ze staan alleen in het register of zijn met een muisklik op te vragen. Hierdoor is het helaas niet langer mogelijk om naast de kwaliteiten ook de ontwikkeling in de tijd snel te zien. Ook is er nu geen directe visuele koppeling tussen waarde en ontwerper, een gemiste kans. Omdat de kaarten bovendien opnieuw weggestopt zitten in een apart vak en er in de essays niet expliciet naar de ordes verwezen wordt, is er weinig samenhang tussen toelichting en waarderingskaarten. In tegenstelling tot de *Atlas van de wederopbouw* bevat de *Atlas AUP Gebieden* overigens wel veel origineel kaartmateriaal en eveneens oude en recente foto's.

Al met al vormen beide boeken een welkome aanvulling op de verzameling reeds verschenen atlassen, omdat ze een nieuw licht werpen op recent ontwikkelde gebieden en ze elkaar aanvullen. Veel van de informatie uit de essays in de *Atlas AUP Gebieden* is al eerder elders – en uitgebreider – gepubliceerd. Maar de ook op internet gepubliceerde waarderingskaarten maken de kwaliteiten van de Amster-

damse tuinsteden inzichtelijk, waardoor ze zo kunnen bijdragen aan de waarborging ervan, al is er misschien te weinig aandacht voor de openbare ruimte. Toch is de grote verdienste van de *Atlas AUP Gebieden* het minutieus in kaart brengen – letterlijk, blok voor blok – van de complete AUP-voorraad, wat niet eens zo ver afstaat van het werk van de zeventiende-eeuwse kaartenmakers. De *Atlas van de Wederopbouw* voldoet echter nog beter aan de karakteristiek van het medium – een verzameling kaarten met toelichting – want het kaartendeel dat ruim driekwart van het boek beslaat, is zoals het een goede atlas betaamt zeer geschikt om urenlang in te verdwalen en zo op reis te gaan door het recente verleden. ■

Maartenjan Hoekstra

Faculteit Bouwkunde TU Delft
m.j.hoekstra@tudelft.nl

The Metropolitan Revolution. How Cities and Metros Are Fixing Our Broken Politics and Fragile Economy
Bruce Katz & Jennifer Bradley, Brookings Institution Press, Washington DC, 2013
ISBN 9780815721512, 300 pp, \$ 29,95

Sinds 2 december 2013 is Detroit officieel failliet. De rechter keurde de faillissementsaanvraag van de gemeente goed, waardoor Detroit in onderhandeling kan gaan met haar schuldeisers. Het is de apotheose van een langdurige neergang van de stad, die het centrum van de Amerikaanse auto-industrie was en tijdens de hoogtijdagen bijna 2 miljoen inwoners had. De trots van de stad werd zichtbaar in imposante theaters, stations en overheidsgebouwen. Die staan er nog altijd, maar zijn duidelijk in verval. Nu zijn er ongeveer 700.000 inwoners, en de

leegstaande huizen, winkels, kantoren en fabriekshallen zijn de stille getuigen van de verandering. En minder inwoners betekent minder inkomsten voor de stad, die daardoor in de financiële problemen kwam. Detroit is daarmee voor de buitenwereld het icoon geworden van de Amerikaanse industriestad die de neergang niet wist te stuiten.

Maar er is een ander Detroit, en dat is één van de opmerkelijkste voorbeelden van de *metropolitan revolution* in het gelijknamige boek van Bruce Katz en Jennifer Bradley van Brookings Institution. Dat andere Detroit ontstaat op een onderstroom van innovatie en creativiteit in 'the unlikelyst of places': Midtown en Downtown Detroit. Aan de wieg van die onderstroom stonden pioniers uit de private en publieke sector, zoals de oprichter van de hypotheekbank Quicken Loans, Dan Gilbert, die zijn bedrijf met 7000 werknemers naar Downtown Detroit verplaatste. Of Sue Mosey, directeur van het ontwikkelingsbedrijf Midtown Detroit, die vele instellingen en bedrijven aan Midtown Detroit bond. Zij brachten een stroom van werkgelegenheid en onderwijs naar Downtown en Midtown op gang, door een combinatie van eigen initiatief en netwerkvorming van organisaties. Zij herontdekten een oude waarheid van de stedelijke ontwikkeling, aldus Katz en Bradley: '...housing does not create jobs, jobs create housing.' (p. 135). De winkels en restaurants volgen vanzelf. Inmiddels zijn er ook plannen voor een nieuwe lightraillijn, die een verbindingssas moet gaan vormen tussen Downtown en Midtown. Zo groeit in Detroit een *innovation district*, voor Katz en Bradley één van de uitingsvormen van de Amerikaanse metropolitan omwenteling na de kredietkrisis.