

TRANSCRIPTS.EHU

essays eindhoven university of technology

no
01

010 publishers

transcripts.ehv 2010 01

Editors

Michiel Dehaene
Loes Veldpaus
Jacob Voorthuis

Copy Editing

Anne Schram (NL)
Mark Wolffe (EN)

Graphic design

Jac de Kok

Printer

Lecturis

Image Credits

Morfologische Atlas Eindhoven © Technische Universiteit Eindhoven © Gemeente Eindhoven; p. 8, 10, 12, 16, 17, 18, 20, 22
Algemeen Uitbreidingsplan, J.Th.J. Cuypers en L.J.P. Kooken: Regionaal Historisch Centrum Eindhoven; p. 10
Luchtfoto Eindhoven © AVIODROME Luchtfotografie, Lelystad; p.11
Stadsuitbreiding Eindhoven © Collectie NAI, archief J.M. de Casseres; p. 12
Luchtfoto Eindhoven © AVIODROME Luchtfotografie, Lelystad; p. 13
Algemeen Uitbreidingsplan, J.A. Kuiper: Regionaal Historisch Centrum Eindhoven; p. 16
Luchtfoto Eindhoven © AVIODROME Luchtfotografie, Lelystad; p.17
Cityplan, Van den Broek en Bakema © Collectie NAI, archief Van den Broek en Bakema
Montagefoto Cityplan Eindhoven © Collectie Nederlands Fotomuseum, archief J.A. Vrijhof; p. 19
Stedenbouwkundig Plan Strijp S © West 8 Urban Design & Landscape Architecture; p. 20
Luchtfoto Eindhoven © Karel Tomeš, Flying Camera; p. 21
Master Plan for Eindhoven © Andrea Branzi; p. 22
Panorama Eindhoven © Norbert van Onna; p.23
White Garden:State Detention Centre Nieuwegein, INSIDE OUTSIDE, Petra Blaisse. Photography by Hans Werlemann; p. 29
M.C. Escher's "Relativiteit" © 2010 The M.C. Escher Company - Baarn Alle rechten voorbehouden. www.mcescher.com; p. 32
Stretto House. © Steven Holl Architects; p. 34

© 2010 Department of Architecture, Building and Planning of Eindhoven University of Technology and o10 Publishers, Rotterdam (www.o10.nl)

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced in any form or by any means without the prior permission in writing of the publishers, editors and photographers.

ISBN 978 90 6450 750 2

niet S, maar XL

strijp S als steen des aanstoots van een lange eeuw stedenbouw

*Bruno De Meulder, Kees Doevendans, Bart de Zwart, Reinder Rutgers,
Michiel Dehaene, Jos Bosman*

De ironie in het handhaven van de naam van het voormalige industriegebied Strijp S zit in de S: het gebied heeft alles behalve een kleine maat, maar het vormt samen met het voetbalstadion een band van grootschalige stedenbouwkundige elementen die tegen de binnenstad van Eindhoven aanschurkt. Het stadion is zichtbaar vanaf de eerste voetgangersstoplichten na het verlaten van het station. Strijp S, dat er net achter ligt, bevindt zich een stoptreinhalte van dit station verwijderd. Aan de spoorzijde werkt het complex als een langgerekt postindustriële welkomdecor van een stad die op zoek is naar een andere identiteit dan die van de *company*, waaraan dit decor nog steeds herinnert.

Strijp S belichaamt een periode. Een glorieperiode. De periode dat Philips de stad Eindhoven boven zichzelf deed uitstijgen en bijgevolg op de kaart zette. Strijp S, waar de fabrieken en het Natuurkundig Laboratorium van Philips waren gevestigd, werd een motor van industriële ontwikkeling en innovatie die cultuur en aanzien van Eindhoven en Nederland als geheel drastisch hebben veranderd. Toen Joël de Casseres zijn bekende uitbreidingsplan voor de stad Eindhoven omstreeks 1930 verdedigde, vond hij Philips aan zijn zijde. De moderniteit die aan zijn stedenbouwkundig plan ten grondslag lag, botste weliswaar met de Brabantse streekromantiek, maar resoneerde mee met de moderne geest van Philips. Dit betrof niet alleen de moderne geest van de productieprocessen bij deze firma, maar ook de architectuur van hun functionele bebouwing.

Vandaag is Strijp S opnieuw symbool van een nieuwe tijd, zowel van een nieuwe problematiek als van andere stedenbouwkundige principes. Strijp S staat voor een postindustriële tijd, waarin het paradigma van de 20^{ste}-eeuwse stedenbouw om kritiek en correctie vraagt. Aan die stedenbouw kunnen wij met respect terugdenken, maar over de betekenis en waarde ervan kunnen we in veel opzichten nog slechts in historische zin schrijven. De stedenbouw van de nieuwe eeuw vraagt om een nieuwe agenda. Ideeën en vooral veel en diepe inzichten moeten worden gemobiliseerd om die stedenbouw in de steigers te zetten. Transformatie, herontwikkeling en herontwerp van 'wastelands' die tegelijkertijd omgaan met ontwikkeling en krimp - en de spagaat tussen theoretisch potentieel en reële capaciteit. Erfgoed, tijdelijkheid, de alledaagse openbare ruimte. De polynucleaire stad, niet alleen consumptief, ook creatief. Territoriale ontwikkeling die vraagt om regionaal ontwerp. Het begrijpen van nieuwe stedelijkheid in de 'tussenstad' door *survey* en ontwerpend onderzoek. Doordringen tot achter de slogans, de holle ambities, de waan van de dag. Nieuwe vormen van coproductie tussen actoren, maar ook tussen de bestaande ruimtelijke disciplines. En duurzaamheid: de stad waarmee we vergroeid zijn is de stad van het petroleumtijdperk - die zijn langste tijd heeft gehad.

In dit essay wordt de stedenbouw geschetst vanuit de relatie tussen Eindhoven en Strip S in verschillende historische perioden. Stad en stedenbouw worden gezien als residu van een samenspel tussen overheid, markt en civiele maatschappij. In die wisselwerking ontstaat de residuele stad en doet zo nu en dan een meer of minder sterke discipline stedenbouw op, maar nooit is het vakgebied vanzelfsprekend. Waar er in de 20^{ste} eeuw sprake was van een mogelijk hecht disciplinair raamwerk en *body of knowledge*, hebben deze hun actualiteit verloren. De moderne stad en moderne stedenbouw werden onderdeel van de geschiedenis, hoezeer we ook nog door hun materiële en intellectuele erfenis worden omringd.

Eindhoven: residuele hertogstad van uithuizige heren

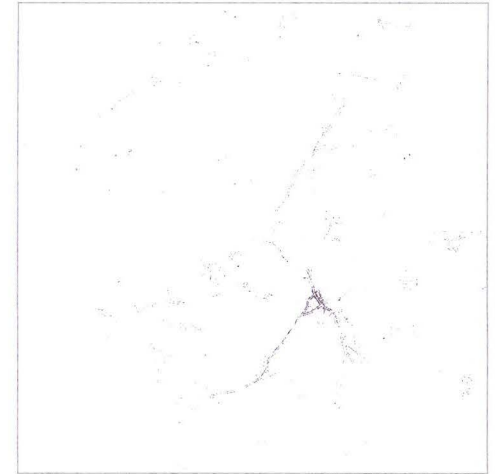
Het soort eigenaardigheden waar de geschiedenis van overloopt, zorgde ervoor dat Eindhoven al bij de stichting een stad van twee heren was: wapens van zowel de Hertog van Brabant als van de Heer van Cranendonk zijn terug te vinden in het gesplitste wapen van de stad. Het lijkt een voorafspiegeling van Eindhovens amechtige betrachtting om twee heren te dienen, terwijl die heren, of het nu de edele heren uit het geslacht Horne waren of de hooggeplaatste CEO's van Philips, elders vertoefden en hun gedachten bij alles behalve Eindhoven hadden.

Eindhoven mag dan een gestichte hertogstad zijn, het grootste deel van zijn geschiedenis heeft het de betrokkenheid van een meester ontbeerd. Aansluiting op economische ontwikkeling, een draagvlak voor feitelijke ontwikkeling was er zelden – de Philips episode daargelaten. De feitelijke ontwikkeling van Eindhoven viel overigens kort na haar stichting al stil. In zekere zin is die ontwikkeling een nooit vervulde belofte, haast van meet af aan een residu, datgene wat over(eind) blijft.

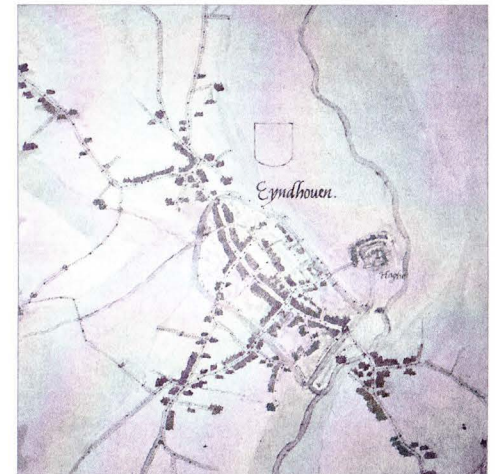
Naar verluid was overigens ook Willem van Oranje, Vader des Vaderlands, korte tijd heer van Eindhoven, en dit op een ogenblik dat de stad – ook dit lijkt een terugkerend fenomeen – door rampspoed werd getroffen. In een brief van 19 april 1554 over de wederopbouw na de grote stadsbrand van dat onzalige jaar geeft hij, op afstand, zoals welbelegen heren van stand dat plegen te doen, allerlei voorschriften om de stad beter en fraaier weder op te bouwen. Deze vormen goedbeschouwd een 'beeldkwaliteitplan' avant la lettre, inclusief een referentiebeeld. Van Oranje noemt immers het stadsbeeld van 's-Hertogenbosch als na te volgen voorbeeld.

De aangehaalde brief zegt iets over de denkbeelden die circuleerden bij de *beau monde* die in die tijd geacht werd ertoe te doen. Het geeft aan dat ideeën over fraaie steden toen ook al in Noord-Europa circuleerden en niet alleen in Italië. Getuigt de referentie aan 's-Hertogenbosch in plaats van aan één of ander juweeltje van een Italiaanse stad overigens niet van de opkomst van eigentijds regionalisme? Moest Eindhoven wellicht worden behoed voor een generieke stedenbouwkundige vorm van het vermaledijde globalisme van toen?

Jacob van Deventer herinnert er ons met zijn prachtige kaartenverzameling aan, dat Eindhoven onderdeel was van een meer omvattend, redelijk globaal, stelsel. Nuchter en waarheidsgetrouw als hij pretendeert te zijn,



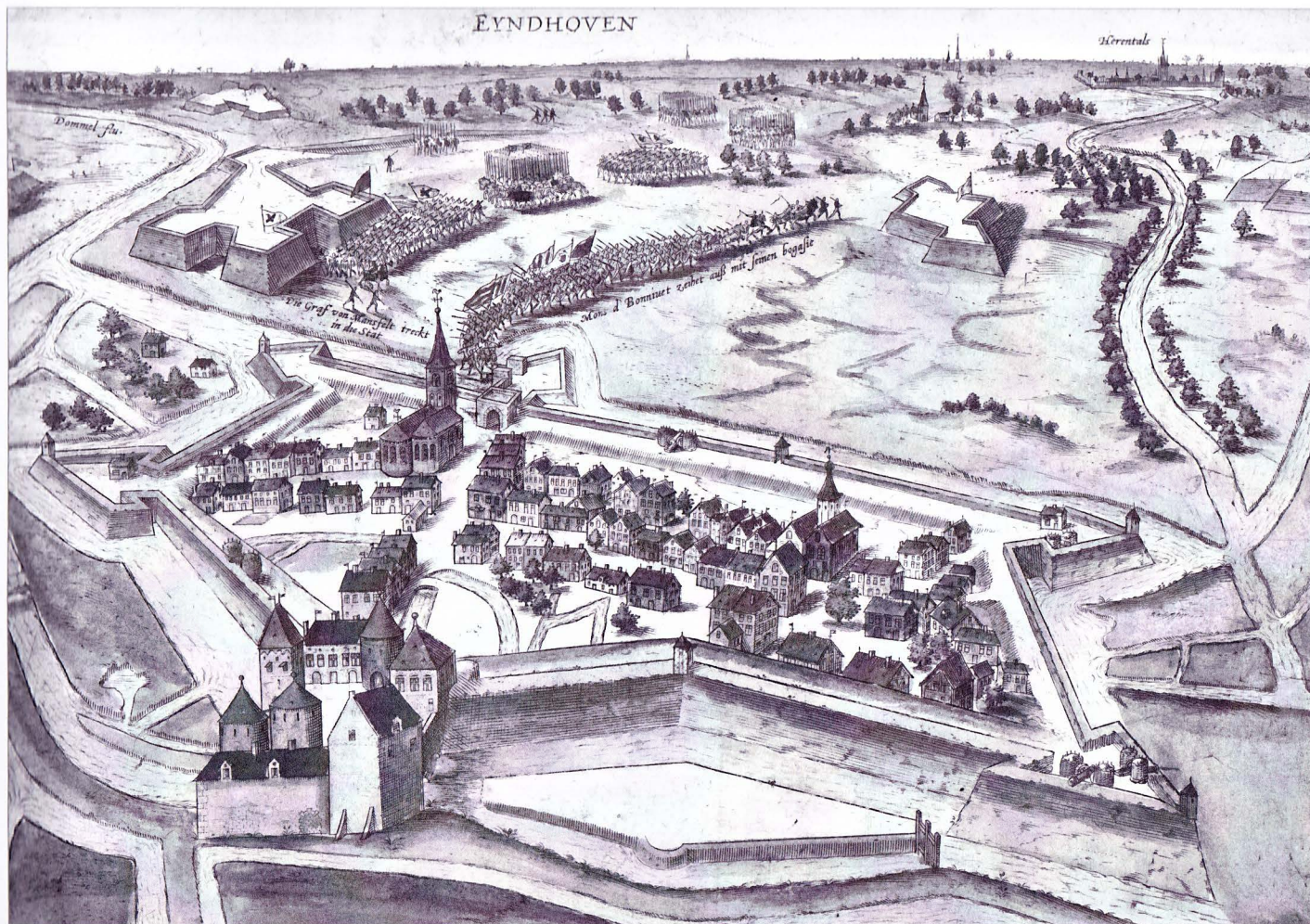
1



2

Hertogstad

- 1 bebouwing 1835
- 2 Kaart Jacob van Deventer (ca. 1560)
- 3 Val van Eindhoven (1583, Franciscus Hogenberg)



toont hij Eindhoven vooral als een onbeduidend stadje. Het stelt niets voor. Wanneer hoorden we dat ook alweer opnieuw?

De onbeduidendheid is tweevoudig. Ten eerste speelt ze ten opzichte van de andere steden die in Van Deventers verzameling kaarten zijn opgenomen. De nuchtere kaart wijst wederopbouwvoornemens met ontleende identiteiten à la 's-Hertogenbosch of Italië af als grootsprakerige *fata morgana's*. Het lijkt bijna alsof de praat in verband met 'branding', die vandaag de dag zo vaak als hemels stedenbouwmanna wordt verkocht, door het gilde van luchtkasteelverkopers en andere 'experts stedelijke ontwikkeling' al eeuwenoud is. De instant verwerkelijking van allerhande

verbeeldingen – Eindhoven koestert die illusie, keer op keer, tot op de dag van vandaag.

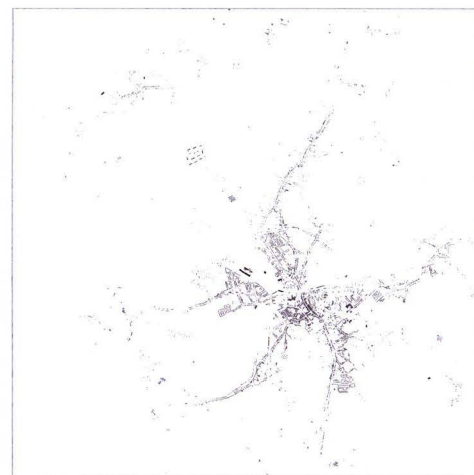
Ten tweede spreekt uit de kaart van Van Deventer het onvermogen van Eindhoven om centraliteit aan te maken en betekenis te verwerven. De originele kaart laat ook Woensel, Gestel, Stratum en Strijp-Kerkeind duidelijk zien. Nogal logisch, want in dat zanderige ommeland woonden meer mensen dan in het stadje genoemd 'nederzetting Eindhoven'. Ook het waterloopje 'De Windgraaf', waaraan later het Strijp-complex werd gevestigd, werd aangegeven door Van Deventer. Kortom, meer dan de helft van wat iets te betekenen heeft in het Eindhovense, ligt buiten Eindhoven. Het

ligt aan onbeduidende beekjes als de Windgraaf, heet Strijp-Kerkeind of wordt aangestipt als het andere eind van het plattelandsuniversum. Het is hier, met andere woorden, provincie troef. Wat rondom Eindhoven gebeurt, is feitelijk omvattender dan het residuele Eindhoven. Ook hiermee stoten we op een miskening die steeds weer opduikt in de stedenbouwgiedenis van Eindhoven. Een miskening van de feitelijke eigenheid: de kwaliteit en dynamiek van het provinciale, landelijke en residuele.

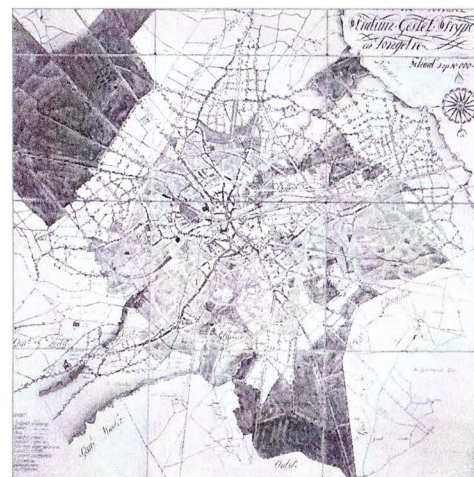
Genese van de Company Town omstreeks 1900: Stedenbouw als contingentiebeheer

Er wordt wel eens beweerd dat het 'echte' Eindhoven een stad van de 20^{ste} eeuw is. Andere industriesteden, zoals Tilburg en Enschede zouden dit ontwikkelingsmechanisme delen. Maar wat maakt een gemeente nu eigenlijk tot stad? Was Eindhoven voordien al een stad? Was het niet veeleer een onvervulde belofte? Een verkeerd uitgevallen hertogelijke speculatie? Residu van een misrekening? Tot begin 20^{ste} eeuw werd Eindhoven gekarteerd als niet meer dan een web van nederzettinkjes: Eindhoven, Strijp, Gestel, Stratum, Woensel, Tongelre; in 1920 bestuurlijk samengevoegd door en tot Eindhoven. Het spinnenweb muteerde tot een 'poliep-achtig monster'¹, werd doorsneden door het Eindhovens Kanaal, spoorlijnen en enkele napoleontische verbindingswegen. Vanaf dan lijkt Eindhoven op twee gedachten te hinken. Enerzijds wordt de identiteit van Eindhoven dikwijls toegedicht aan de oorspronkelijke nederzettingen met hun op de kaart markant ogende lintenstructuur. Deze zouden de locus van Eindhoven uitmaken. Anderzijds verbinden de aangehaalde bovenlokale infrastructuren Eindhoven met regio, natie en locaties ver daar buiten. Kortom, ze maken Eindhoven deel van de globale wereld. Eindhoven ontwikkelt zich tot wat het is door de interactie tussen die lokale eigenheid en het generieke dat over globale netwerken toestroomt.

Die interactie accelereert pas goed als Philips in 1891 het licht aan doet. De aanvang van de gloeilampproductie ontketent een ongeziene verstedelijking en industrialisatie. In de aangehaalde wisselwerking tussen lokaal en globaal 'boomde' het 'glokale' Eindhoven. Niettemin voelde Philips aan als een *Fremdkörper*. De industrialisatie was nog geen gemeengoed: 'de moderne stad is moderne slavernij', schreef de Eindhovense literatuurhistoricus Gerard Knuveler in 1930.² Na de landbouwcrisis van 1880, die een trek naar de stad op gang brengt, wordt traditionele plattelandshorigheid dus gezwind ingeruild voor een nieuw soort uitbuiting. Hoewel... de industrialisatie gaat merkwaaarderwijs gepaard met wat als de rooms-katholieke emancipatie wordt geboekstaafd – waar Eindhoven op haar beurt de Catharinakerk aan dankt. Goedbeschouwd kent die merkwaaardige paring een referentie, die de positie van Eindhoven als 'ijkpunt' in de vakdiscussies over de verbeelding van de industrialisatie in de stedelijke cultuur van Amsterdam en Keulen illustreert. In Keulen is het de stedenbouw van Joseph Stübben, waarin de voltooiing van de gotische kathedraal als illusoire 'stadspoort' wordt ingezet, die het spoorverkeer over de Dombrücke opvangt, en met een plotselinge bocht het station inleidt. Spoorlijn en



1



2

Company Town

- 1 bebouwing 1921
- 2 Algemeen Uitbreidingsplan, J.Th.J. Cuypers en L.J.P. Kooiken (1918)
- 3 luchtfoto (1923)



kathedraal gaan een relatie aan bij wijze van ode aan de industriële tijd. Pierre Cuypers, de architect van het Centraal Station en het Rijksmuseum in Amsterdam (twee 'poort'-gebouwen) heeft de Catharinakerk te Eindhoven ontworpen. En Cuypers was in zijn symbolistische benadering van de architectuur zeker niet ongevoelig voor het idee van een paring, zoals in Keulen het geval lijkt. Ook hij lijkt een relatie tussen de neogotische kerk en de net aangelegde spoorlijn en het nieuwe station van Eindhoven te hebben willen leggen, aangezien hij de voorkant van de kerk naar het station heeft georiënteerd.

Aan het begin van de twintigste eeuw straalde Philips' licht hoe langer hoe verder en trok hoe langer hoe meer arbeiders aan uit andere delen van het

land. Zij waren op hun beurt overwegend protestant. *Civil society* organiseert zich, woningbouwverenigingen met verzuilde signatuur slaan aan het bouwen, net als de heren Philips overigens.³ Als verlichte ondernemers bouwen en zorgen ze voor voorzieningen, zoals een winkelketen – kruidenier, slager, drogisterijen en een benzinepomp en broodfabriek – in 1931 omgedoopt tot ETOS (Eendracht Toewijding Overleg Samenwerking). Later werd deze erfenis van paternalistische overmoed overgedaan aan grootgrutter Albert Heijn. Vermarkting en concentratie op de core business zijn blijkbaar van alle tijden.

De Company Town ontluikt. In dit klimaat past logischerwijze de stedenbouw van tuindorpen en fabrieksnederzettingen: Philipsdorp en Drents

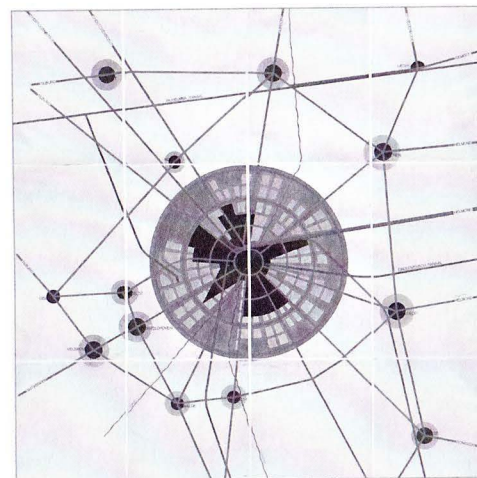
Dorp worden ingepast in het 'poliep-achtig monstrum' dat in feite vooral dorpsheid aanmaakt. Stedenbouw in de *Company Town* blijkt vooral om *contingentiebeheer* te gaan.⁴ De residentiestad ontplooit zich in de schaduw van Philips over de oude zandruggen. Het organisme blijkt zich in verspreide slagorde te ontwikkelen onder aansturing van *civil society* met zijn talrijke instituties en evenveel conventies. 'De gemeentelijke praktijk bestond uit het te hooi en te gras aankopen van terreinen waarop toevallig de hand kon worden gelegd, en uit ruiltransacties met Philips, zodat hier en daar een fragment aan verspreid liggende gemeentelijke gronden kon worden toegevoegd'.⁵ Deze bescheiden opschaling maakt evenwel geen structuur aan. Er ontstaat veeleer een wat woekerend weefsel van radialen en rafels, kermispleinen (Trudo-, Franz Lehar-, Gerardusplein e.a.) met parochiekerken en volksbuurten.

De vrolijke functievermenging langs de levendige radialen wordt door Joseph Cuypers, de zoon van de eerder vermelde Pierre Cuypers en net als hij afkomstig uit wat later de Randstad is gaan heten, als een 'abnormaliteit' gezien: 'alles woont door elkaar', en 'daarbij wordt het geheel nog overwoekerd door het verkeer: de radiale straten zijn overvol, maar daarachter vindt men een leeg gebied.' Cuypers beoogde: '... de stad Eindhoven te maken tot een gezonde, mooie, praktisch aangelegde industriestad'.⁶ Het volgende plan, Plan Kools (1922), was het vooral te doen om het aanbrengen van bovenlokale structuur: 'De onregelmatige bebouwing met elkaar in verband te brengen en door het mogelijk maken van een oordeelkundige verbindingsbebouwing de ongeordende veelal dorpsachtige stadstukjes samen te voegen tot een harmonisch geheel'.⁷ Dat harmonische geheel wordt nu overigens bevestigd als duala. 'Industrie- en woonterreinen' horen gescheiden te zijn. Eén van de doelen van het Algemeen Uitbreidingsplan van Cuypers en Kooen is dan ook die scheiding door te voeren en 'het verkeer daartussen doelmatig te regelen over pleinen en straten'.

Voor dat contingentiebeheer worden alle dan beschikbare stedenbouwkundige middelen ingezet. Niet alleen tuindorpen en fabrieksnederzettingen, maar ook de stedenbouw op artistieke grondslagen. De ideeën van Sitte worden gepropageerd om een harmonische vormdimensie aan te brengen - en soms ook omdat civiel ingenieurs er goede sier mee willen maken. Maar het weefsel blijkt weerbarstig. Hoe kan een stedenbouwkundige ordening samenhang aanbrengen en fragmentatie overwinnen? Om die vraag te kunnen beantwoorden nodigde Anton Philips zijn schoonvader ir. G.J. De Jongh uit, dé stedenbouwkundige van Rotterdam.⁸ (De Jongh legde de grondslagen voor de uitbreiding van Rotterdam Zuid en voor de aanleg van het Kralingse Bos.) Anton Philips wilde behalve een fabrieksterrein een 'dorp' in de toenmalige randgemeente Strijp. *Deze company village* kreeg uiteindelijk de naam Philipsdorp. De eerste aanzet tot een stedenbouwkundig plan ontwierp De Jongh. De planvorming werd voortgezet door de bekende architect K.P.C. De Bazel, die drie woonbuurten in Philipsdorp ontwierp⁹, en elders in Eindhoven een paar villa's voor ingenieurs van Philips. Onderzoek van Geurtsen en Hereijgers in 2004 heeft aan



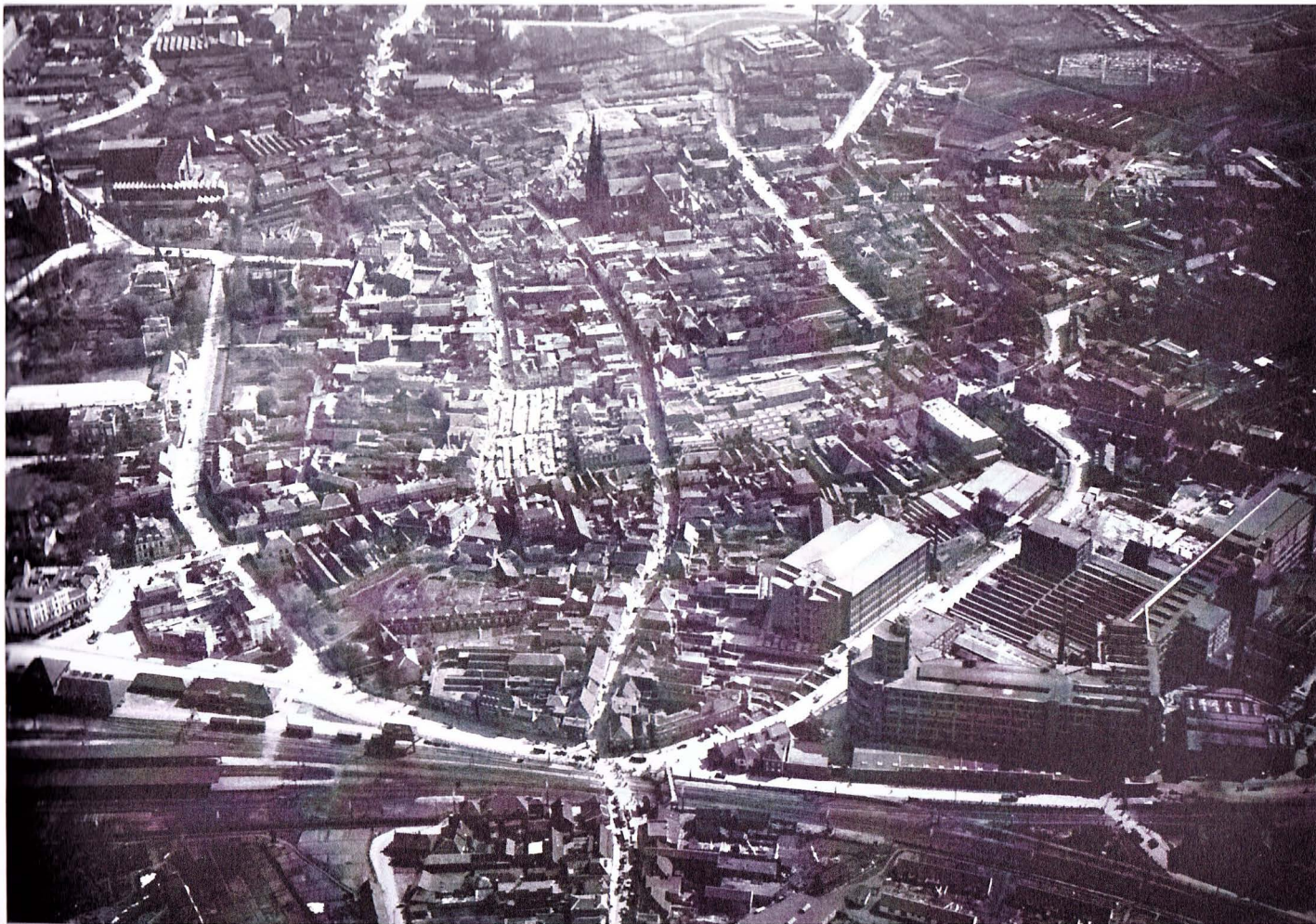
1



2

Moderne Stad I – vooroorlogs

- 1 bebouwing 1941
- 2 Algemeen Uitbreidingsplan, J.M. de Casseres (1930)
- 3 luchtfoto (1928)



het licht gebracht dat De Bazel zich heeft beziggehouden met de samenhang tussen Philipsdorp, Strijp S en de stad als geheel¹⁰. Het begon met een adviesvraag van Philips aan De Bazel in 1916, bedoeld om in contact te komen met de Gemeente Eindhoven. Uiteindelijk is het De Bazel die het scharnier van Philipsdorp en Strijp S heeft vormgegeven: het naamloze plein dat de gekromde Frederikslaan langs Philipsdorp en de kaarsrechte Kastanjelaan langs Strijp S tot één figuur smeedt. Tevens bezit deze aansluiting een ruimtelijke kwaliteit waarvan De Bazel zich via de invloed van Berlage op Camillo Sitte had geïnspireerd - net als in het onderdeel van Philipsdorp waarvan hij zowel de stedenbouwkundige aanleg als de architectuur heeft gerealiseerd. Deze stedenbouwkundige figuur werd later

gearticuleerd door een gebouw van D. Roosenburg en een gecombineerde sculptuur met fontein op het plein. Nadat Strijp S, Philipsdorp en de daarbij behorende wegenstructuur waren ontworpen, vond de gemeente Eindhoven het blijkbaar nodig om nog sterker vanuit de regio te denken, en om een nieuw geheel te bepalen. En dat bracht Eindhoven bij het unitaire plan van De Casseres.

Strijp S als aberratie en motor van de moderne stad: De Casseres in het strubbelende wisselveld van katholicisme en modernisme

De canonieke geschiedschrijving wil dat de moderne stedenbouwkundige traditie van Eindhoven start met het werk van Joël de Casseres. Deze kwam

Het denken van De Casseres

Het idee van de *survey* werd zo breed geaccepteerd, dat het zeker niet exclusief voor het AUP gold. De noodzaak van voorafgaand onderzoek was een algemeen besef. Dit klinkt in de eerste decennia van de 20^{ste} eeuw door bij zowel De Casseres, Rückert als Nachenius, zonder dat in alle gevallen de indruk wordt gewekt dat stedenbouw wetenschap is. Die relatie werd niet meteen gelegd: tussen onderzoek en wetenschap werd verschil gemaakt. Strijp past niet in het plan van De Casseres. Het is vanuit zijn theorie gezien een aberratie, vormgegeven in een voorafgaand hoofdstuk van de stedenbouw (van De Jongh en De Bazel). Strijp is desalniettemin de motor voor de vernieuwing van de stad. Van daaruit verspreide de geest van de moderniteit zich over Eindhoven, die het werk van de Casseres in zich opnam en voortstuwde. Waar Rückert in Tilburg vooral overkomt als een technicus en pragmaticus die goede sier maakt met esthetische stedenbouw à la Sitte, treffen we in Joël De Casseres een vechter en gedreven vernieuwer aan. De Casseres spreekt over 'Stedebouw', zodat hij de discipline niet tot de kunst of de kunde hoeft te rekenen. *Stedebouw* is een 'voor de gehele gemeenschap belangrijk werk' en 'zo gecompliceerd dat onderzoek naar grondslagen nodig is'. Dat wil zeggen: wetenschappelijk vooronderzoek en toepassing van statistiek. Dit leidt voor De Casseres tot de vraag: wetenschap of alleen wetenschappelijke methode? In ieder geval is het duidelijk, dat het 'stedenbouwkundig werk [...] geenszins alleen bepaald [wordt] door subjectieve motieven van de ontwerper'. Wel houdt hij vast aan 'het geteekende project' als resultaat van het stedenbouwkundig werk.¹²

De Casseres constateert dat stede(n)-bouw geen onderdeel meer is van architectuur; sociologie wordt zijn belangrijkste basis. Volgens De Casseres is sociologie 'de synthese der sociale wetenschappen die de wetten van de sociale wereld bloot legt' en de statistiek is het 'beduidendste instrument om in de toekomst te schouwen'. Maar op zichzelf genomen is statistiek betekenisloos,

want, stelt De Casseres: 'Het statistische cijfer' moet door 'den menselijken geest als het ware bevrucht worden om een logische en reële waarde te krijgen'. Er blijft iets ongrijpbaars in het stedenbouwkundige werk. Daarom is de stedenbouwkundige als persoon essentieel. Want: 'de stedebouwer *lost und bindet*', combineert, analyseert, synthetiseert als persoon. Hij 'toovert uit het amalga van feiten en cijfers een plan te voor schijn, dat bepaalt, hoe vele menschen zullen wonen, waar loopen, waar spelen, waar werken, en waar zij gebracht zullen worden, wanneer zij de weg van alle stof gegaan zijn.' Dat onderzoek voor De Casseres niet de finale oplossing is, blijkt ook uit het volgende: 'Theoretisch en praktisch, schijnt hier een onmogelijke eisch gesteld te worden, daar in elke vooruitbepaling, in elke profetie, de onbekende grootheid, die men met toeval pleegt aan te duiden, niet te bepalen is'. Het is in de ontwikkeling van de moderne wetenschap de fenomenologie die zich aandient als tegenhanger van de objectiverende natuurwetenschappelijke methode en grote waarde hecht aan de intentionaliteit van de persoon. Dit herkennen we ook bij De Casseres, tezamen met een vitalistische interpretatie van de werkelijkheid. Onderzoek levert 'kennis en inzicht in de mogelijke ontwikkeling van een samenleving [...], de ontplooiing van alle krachten, die daarin leven'. Het stedenbouwkundig plan is er om die ontplooiing van krachten mogelijk te maken.

in 1929 in dienst van de gemeente en was verantwoordelijk voor het Algemeen Uitbreidingsplan van 1930. In de aanloop naar het hoogmodernisme in de stedenbouw, zoals vertegenwoordigd door het AUP van Amsterdam, probeerde De Casseres op heroïsche wijze in Eindhoven de meest recente internationale stedenbouwkundige inzichten toe te passen. De ambitie van De Casseres botste in vele opzichten met de bestaande cultuur in deze roomse provinciestad, maar was Philips op het lijf geschreven – het bedrijf dat Eindhoven tot Company Town had vertimmerd. Nu Philips aan een nieuwe schaalvergrotingsprong begon, was het zaak zich toe te leggen op industriële ontwikkeling. Volkshuisvesting en stadsontwikkeling werden een besogne van het gemeentebestuur.

De Casseres vond inderdaad een bondgenoot in Philips, dat destijds gebruik maakte van de nieuwste inzichten ten aanzien van industriële productie en management. Fordisme en Taylorisme, dat waren voor Philips vanzelfsprekendheden. Wat anders vertellen de fabrieksgebouwen van Philips, ontworpen door hun eigen vooruitstrevende architectenbureau? De Witte Dame – overigens pas wit sinds 1953 – die raakte aan het 'stadscentrum', was een functionele voorpost van de bebouwing die nadien werd gerealiseerd op Strijp S. Alsof het een lopende band was van *Taylorized beauty of the mechanical*¹³: gestapelde productielijnen, gebalde instant moderniteit, complexloos in de provinciale context uitgerold.

Aangestoken door het gedachtegoed van de twee even Britse als notoire Patricks van de moderne planning – Abercrombie en Geddes – nam De Casseres in zijn werkkamer wraak op Van Deventer. Tijdens zijn veldwerk karteerde Van Deventer destijds pijnlijk nauwkeurig hoe Eindhoven slechts een *minor* vormde in de regionale setting van landelijke gehuchten. De Casseres draaide op papier de werkelijkheid om, en maakte Eindhoven tot centrum van een regionale ontwikkelingsdynamiek. Industrialisatie en verstedelijking kwamen Eindhoven toe alsof het wetenschappelijk vastgestelde natuurrechten betroffen.

Een historisch centrum en nieuwe woonrasters in het uitgebreide stedelijk areaal, regelmatig afgewisseld met tot in het centrum doordringende groene lobben, radiale ontsluiting en een ring die het geheel omsluit, industriezones langs spoor en kanaal: ziedaar het diagramma dat in het AUP naar voren werd geschoven. Alleen de terreinen van Philips in Strijp passen niet naadloos in dit schema. Ze vormen in feite een aberratie, vormgegeven door De Jongh en De Bazel, de voorgangers van De Casseres. Strijp S, dat als economische motor van de industrialisatie en verstedelijking van Eindhoven dienst doet, verstoort, als was het een stootsteen, het naadloze diagram van De Casseres...

Het lijkt wel een dwangmatige reflex van de planning om keer op keer modellen los te laten op de weerbarstige realiteit. Modellen worden al snel stereotypen en omgekeerd. Wat daar ook van zij, (de niet-katholieke) De Casseres ontbeerde de soepelheid om de traditionele Brabantse katholieke parochies volwaardig te verdisconteren in het universele tuinstadmodel dat hij voor de Eindhovense regio voorstond. In retrospect kan worden beweerd dat De Casseres de stad tot modulair systeem omvormt. Niet erg

empathisch jegens de parochies, maar wellicht een gepaste grondlaag voor de netwerkstad die een halve eeuw later opgeld maakte. In realiteit landde de stadsstructuur ergens tussenin: relatief onafhankelijke contingent gegroeide systemen die samen functioneren in een regionaal georganiseerd raamwerk.

Was het tuinstadmodel vooropgezet en werd het zomaar opgelegd? Het was in elk geval verre van een synthese die voortkwam uit een dialectische omgang met het bestaande. Het bestaande, daar had het modernisme over het algemeen een broertje dood aan. Het klonk dus niet samen, maar botste. Gezwaai met statistieken en andere wetenschappelijke data verhielpen hier niet veel aan.

Stedenbouw is nooit zomaar wetenschap geweest. Evenmin werd ooit vanuit die veronderstelde hoedanigheid een mandaat gegeven om zondermeer de stad van de toekomst te definiëren. Volwaardige stadsontwikkeling is steeds een samenspel, in een of andere vorm, van markt, overheid en het middenveld. Vraag is hoe performant stedenbouw kan zijn als ze er niet in slaagt modaliteiten te definiëren die een constructief samenspel tussen deze drie faciliteren. Het middenveld was in Eindhoven nu eenmaal rooms-katholiek en dit gegeven kleurde ook de lokale overheid.

Hoe dan ook wordt De Casseres' AUP nog steeds als een ijkpunt van de Nederlandse stedenbouw aangestipt. Het leverde Eindhoven uiteindelijk een ringweg op, al ontstond deze segment per segment als was het een traag aaneengeregen kralensnoer. De eenheid en klasse brengende ringfiguur die De Casseres voor ogen stond werd het niet. Met het verordenen van een AUP was de kous dus verre van af. Er is immers ook nog zoets als operationalisatie. Het financieren en realiseren van globale stedelijke structuren zoals ringwegen blijkt steeds weer – en tot op de dag van vandaag – een probleem te zijn. Niettemin blijft het als lobben de stad binnendringende groen/parksysteem met zijn sportvoorzieningen een verworvenheid uit het AUP waar Eindhoven door menige stad om wordt benijd.

Toch kunnen we er ons niet zomaar met deze veroordeling van modeldenken vanaf maken. Contingentiebeheer noopt tot uitspraken die buiten de noodzaak en de rationaliteit van het eigen project vallen en levert in die zin onverwachte dingen op. In de praktijk blijkt de komst van De Casseres meer op te brengen dan alleen een 'diagram' dat stedelijkheid verflauwt tot buitenwijkarakter – zoals dat later in het AUP het geval zal zijn. In Eindhoven zien we iets anders en wellicht ligt dat verschil besloten in de voorzet van De Bazel, waar De Casseres op voortbouwt. De relatie tussen gebouwen, wegen, en de aanleg van groen wordt uitgewerkt in de vorm van de relatie tussen uitbreiding en bestaande stad. Met name de aansluiting van één van de groene lobben op het centrum getuigt van stedelijk karakter. Rond 1930 demonstreerde de stad Eindhoven voor het eerst een nieuwe vorm van stedelijke ambiance, die zelfs grootstedelijk te noemen is. Deze demonstratie vond plaats langs de binnenring van de stad. In de betreffende groene lob, grenzend aan de ring, realiseerde de Dienst Gemeentewerken in 1929 de statige Elzentbrug over de Dommel. In hetzelfde jaar verrees aan de Emmasingel het indrukwekkende, in donkere

baksteen uitgevoerde hoofdkantoor van Philips, van de hand van architect D. Roosenburg. Veel kleiner, maar geraffineerd en eveneens in een zakelijke stijl waarin baksteen overheerst, werd in 1932 een winkelpand aan de Kleine Berg uitgevoerd naar ontwerp van architect C.H. de Bever. In 1936 volgde het door A.J. Kropholler ontworpen Van Abbemuseum. De vier bouwwerken zijn niet letterlijk in dezelfde stijl gebouwd, maar tonen wel een grote atmosferische verwantschap waarin een melancholie à la De Bazel doorklinkt. Deze verwantschap is zo sterk dat de vier bouwwerken samen een nieuw, zelfbewust levensgevoel vermochten te introduceren, dat vooralsnog aan de zakelijke elite bleef voorbehouden. Een elite die – verdekt in het groen – statige huizen in de buurt van deze grootstedelijke bouwwerken realiseerde. In de buurt van het Van Abbemuseum en de Elzentbrug kwam een met behulp van architectuur gearcicleerd ensemble tot stand, in de vorm van twee monumentale gebouwen die een villawijk tussen twee parkruimten markeren (aan de ene kant de groene lob langs het Pleincollege Van Maerlant en aan de andere kant het Stadswandelpark). Twee keer vijf ruime villa's (elk langs een kant van twee parallelle straten) vormen samen met die grote gebouwen het ensemble. Het gaat hier aan de ene kant om een voormalig gezellenhuis voor mannen aan de Jonckbloetlaan (momenteel het Luzac College Eindhoven) en aan de andere kant om het Hotel Parkzicht, ook een voormalig gezellenhuis, maar voor vrouwen. Het zijn gebouwen van soortgelijk formaat en karakter, beide uit 1930 en ontworpen door A. Ingwersen. Kortom, in de ambitie van een scenografie van het schakeren met groene elementen ten opzichte van welbewust geplaatste architectuur, wijkt de strategie van De Casseres niet zo sterk van die van De Bazel af als zijn theorie en diagrammen doen vermoeden. Het bewijs van verwantschap vormt de manier waarop de architectuur van woon- en werkensembles is vormgegeven in het nieuwe parkgebied als doorgaande ruimte vanaf en naar het Van Abbemuseum.

De naoorlogse stad van Kuiper, Geyl en Verhagen: Tussen enkeling en gemeenschap, tussen modernisme en pastoralisme

Op de ontwikkeling van het 'poliep-achtige monstroom' had de gemeente slechts een fragmentarische en incidentele invloed gehad. Het Algemeen Uitbreidingsplan bleek te ver af. Het ontbeerde de wervingskracht om als vanzelfsprekend relevant te worden geacht. Sturing geven aan de feitelijke projecten die de stad maakten deed het nauwelijks. Achteraf wordt door het stedenbouwkundig gilde smalend gedaan: 'De gemeentelijke stedenbouwkundige praktijk bestond uit het te hooi en te gras aankopen van terreinen waarop toevallig de hand kon worden gelegd, en uit ruiltransacties met Philips, zodat hier en daar een fragment aan verspreid liggende gronden kon worden toegevoegd. In plaats van de uitvoering van het Algemeen Uitbreidingsplan beperkte het gemeentelijke beleid zich tot partiële plannetjes'.¹³ De zelfverklaarde experts draaien de rollen zelden om. Waarom vertikte het AUP het de feitelijke mechanismen van stadsontwikkeling – partiële plannetjes heette het toen, stadsprojecten zou dat vandaag heten – te verdisconteren in zijn opzet?

Eindhoven groeide broksgewijs. Tegenover én achter deze – nog steeds contingente – werkelijkheid ontstond het visioen van een samenhangende stad. J.A. Kuiper ontwierp in 1946 een 'Plan in Hoofdzak'. Het bleek hoofdzakelijk kwaliteiten van het bestaande te ontkennen: 'Er zal een nieuwe stad moeten groeien dwars door de bestaande toestand heen. Een nieuwe city die een waardig centrum is van meer dan 200.000 inwoners en dit in aanleg en trant van bebouwing tot uitdrukking brengt.' Oorlogsschade aan het ad hoc gegroeide weefsel van de stad ontlokte dit visioen. Het overkomt Eindhoven blijkbaar keer op keer, dat er fata morgana plannen worden bedacht die volgen op rampen als een middeleeuwse stadsbrand of oorlogsverwoesting.¹⁴

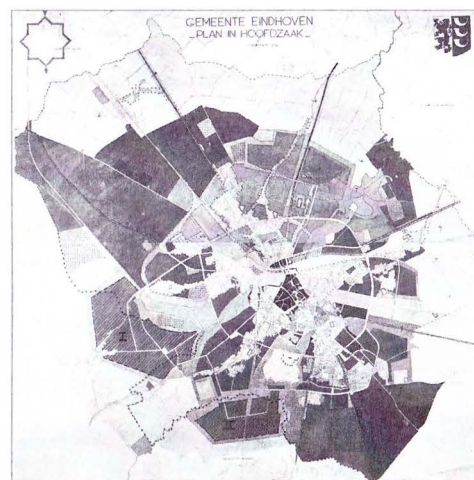
Hoe dan ook, toen in 1944 de ravage werd opgemeten werden 21.000 panden met schade aangestipt. Spoorweginstallaties en het winkelgebied Demer waren vernield. De naoorlogse stedenbouw werd vanzelfsprekenderwijs voortgedreven door de Wederopbouw. Deze werd in 1946 opgezet volgens het ideaalplan van Verhagen. Er werd een Bureau Wederopbouw Eindhoven opgericht dat onder leiding stond van een Commissie van Advies voor het Wederopbouwplan.

Na 1948 nam de gemeente het wederopbouwwerk over. 'De wederopbouw geschiedde volgens bekende patronen: het tekenen van de herverkaveling in de wederopbouwkaart, het aanwijzen van de te onteigenen patronen, het vaststellen van de waarde daarvan door een taxatiecommissie en de betaling aan de eigenaar'.¹⁵ In de beste traditie van degelijk en billijk bestuur 'bestond [er] een nauw omschreven relatie tussen de omvang van de schade en de omvang van de ingrepen in de stedelijke structuur'. Op die wijze vond heropbouw (eerder dan vernieuwing) plaats binnen nauw omschreven financiële kaders. Laatdunkende observatoren kijken vanaf de zijlijn toe: 'Opmerkelijk is in elk geval het ontbreken van een stevige wisselwerking tussen de verschillende wederopbouwactiviteiten: het algemeen uitbreidingsplan, het wederopbouwplan en de ad hoc woningbouw van de gemeente en Philips. Gevolg daarvan was dat Eindhoven opnieuw werd verrijkt met – deze keer omvangrijke – rudimenten van botsende ruimtelijke concepten'.¹⁶ Bij nader inzien blijken die botsende concepten toch bijna allemaal gelijkgericht door de Wijkgedachte die in naoorlogs Nederland zowat tot staatsideologie werd verheven. Doel ervan was 'binnen sociale eenheden het gemeenschapsleven op hoger peil te brengen, waardoor het leven van de enkeling op vele wijzen gelukkiger zal kunnen worden dan het nu is', want: 'de grote steden kan hij niet meer overzien, de verhoudingen zijn te zakelijk geworden, persoonlijke verantwoordelijkheid voor onze medemensen is verloren gegaan, en de levensharmonie is verbroken', aldus W.F. Geyl in een artikel in het Eindhovens Dagblad. De wederopbouw staat blijkbaar in het teken van een strijd van enkeling en gemeenschap. De wijk...? Appelleert men feitelijk niet aan het idee van het dorp, aan een rustige provinciale omgeving? Blijkt het intermediaire niveau niet het niveau dat die strijd kan beslechten? Weg met de grootstad, leve het dorpse!

W.F. Geyl was een van de belangrijke propagandisten van de Wijkgedachte



1



2

Wederopbouwstad

- 1 bebouwing 1961
- 2 Algemeen Uitbreidingsplan, J.A.J. Kuiper (1946)
- 3 luchtfoto (1958)



en in zijn artikel in het Eindhovens Dagblad liet hij weten Eindhoven bij uitstek geschikt te vinden voor dat concept. Hij taxeerde: 'hier toch is de stadsontwikkeling zeer willekeurig geweest, en de stadsvorm van nu daardoor wel bijzonder onoverzichtelijk geworden'.¹⁷ Volgens Geyl zou Eindhoven 'ongetwijfeld baat hebben bij de toepassing van de Wijkgedachte. De oude gemeenten, die samen Eindhoven vormen, vinden wij echter duidelijk terug, en zij zouden zeer wel de basis kunnen worden voor de afzonderlijke wijken'. Hiermee wordt een benadering gepropageerd die de evidentie zelf is: de bestaande constellatie van Eindhoven dialectisch betrekken in een ontwikkelingsscenario. Klaarblijkelijk wordt afstand genomen van de klassieke stedenbouwkundige misvatting waarbij visie als een *deus ex*

machina wordt opgevoerd, waarna ontstemd kan worden vastgesteld dat die visie de (contingente) werkelijkheid niet *ex nihilo* overneemt. Kortom, Geyl lijkt hier erop te zinspelen dat een visie een synthese is, een voorlopig nieuw evenwicht. Geyl benadert het vraagstuk nog vanuit een seculiere invalshoek. Verhagen c.s. gingen verder. Zij namen de rooms-katholieke signatuur van Eindhoven als these. Die werd kennelijk beschouwd als de 'officiële' *civil society* van de stad. Hoewel lippendienst werd bewezen aan 'standsgemengde' – en daardoor 'maatschappelijk harmonieuze' – parochies, kwam er in de praktijk een ruimtelijke indeling naar klasse. 'Woensel en Strijp waren typische arbeidersparochies, Stratum en Gestel voornamelijk middenstandsbuurten. In de periferie kwamen villa-

parken. Ieder parochiecentrum kreeg een groen hart, waarin een kerk, scholen en winkels waren opgenomen'.¹⁸ *Civil society* materialiseert zich blijkbaar 'instant' in *civic centers*. In de rivierdalen werd gezocht naar recreatiemogelijkheden. Het karakter van de wijken werd bepaald door eengezinshuizen. Dat klinkt uiteraard allemaal nogal Eindhovenens. Reproduceert het enkel het bestaande of is er ook werkelijk sprake van een antithese?

Komt die antithese wellicht tot uiting in het sterk morele besef dat zo kenmerkend was voor de wederopbouwperiode en in architectuur en stedenbouw wellicht het beste gepresenteerd wordt door de Wijkgedachte? Als concept fascineerde het zowel sociaaldemocratische als religieus gekleurde zuilen. Maar kan de stedenbouw wel gemeenschap stichten? Deze vraag is tot op heden actueel, nu sociaal kapitaal en sociale cohesie nog steeds ambities zijn die niet los zouden staan van ruimtelijke structuren als de wijk.

Het moralisme van de Wederopbouw hield geen stand. Na 1965 zette zich de ontwikkeling door, maar dan volgens de geijkte stedenbouwkundige aanpak, gedreven door een geloof in en hoop op vooruitgang. In Eindhoven was Philips daar het symbool en de motor van. Strijp S was bij uitstek de vooruitgangsmachine die de stedelijke ontwikkeling aandreef. Niettemin bleef het een verboden, magische *stad in de stad*. Het fungeerde een beetje zoals het Vaticaan in Rome: een wereld op zich waar je alleen binnen mag in paars tuniek. Exegese kwam er in Eindhoven niet aan te pas; enkel het Licht. Rome en Vaticaanstad hebben uiteindelijk nauwelijks iets met elkaar te maken. Ze bestaan grotendeels naast elkaar. Niettemin denkt tot op vandaag iedereen bij Rome onwillekeurig aan het Vaticaan. Net zoals Vaticaanstad had Strijp S een uitstraling die ver buiten haar eigen grenzen reikt. Kan Eindhoven ooit op de kaart staan zonder Strijp S? Met elke streep die er bij werd gebouwd in Strijp onderstreepte Strijp S niettemin zijn anders-zijn, stelde het Eindhoven in de schaduw als onbetekenende vermenigvuldiging van provincialisme.

Terwijl de morele dimensie van de wederopbouw geleidelijk uitdoofde, liet de enkeling zich liever leiden door de vooruitgang en ontwikkelde zich tot consument en hyperconsument. Ook een manier om enkeling te zijn. Het visioen van Kuiper bleef op de achtergrond meespelen. Kuiper vond dat de wijken 'onderling zichtbaar verenigd' moesten 'worden en op de city gericht zijn. [...] Door de grote uitvalswegen te articuleren middels hoge bebouwing en een monumentale profilering zal het stedelijke karakter van de daaraan grenzende wijken versterkt worden', veronderstelde hij. Even later stond die hoge bebouwing synoniem voor vervreemding, de onmenselijke stad. Kazernes van de moderne slavernij waar een halve eeuw eerder op werd gealludeerd.

Stedenbouw ging nu niet meer door het bestaande lichaam heen, maar wiste dit uit: *tabula rasa*. In Eindhoven-Noord manifesteerde zich een stedelijke ontwikkelingsmachinerie die de oude patronen van de stad botweg wegvaagde. Even was er ook geld voor financiering van superstructuren: *parkways* zoals Kennedy- en Montgomerylaan gaven uitdrukking aan



1

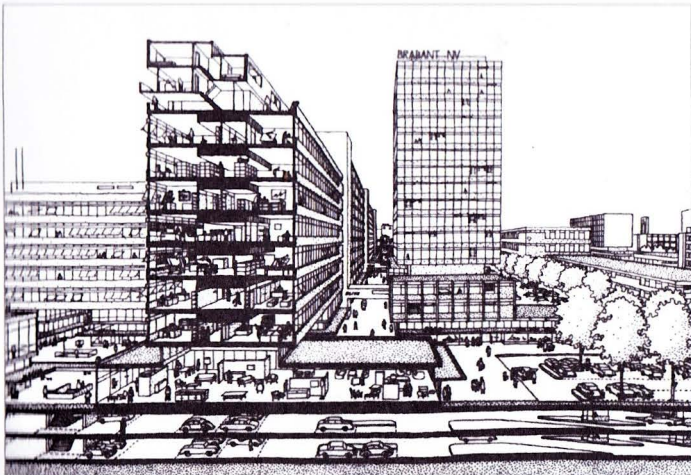
Moderne Stad II – Naoorlogs

- 1 bebouwing 1970
- 2 Cityplan, Bureau Van den Broek en Bakema (1967-1970)
- 3 luchtfoto met daarin het Cityplan gemonteerd (1968)

de inhoudelijke profilering die Kuiper voorstond. Zij waren het symbool voor de grote stad met zijn hoogbouw, die zich kon synthetiseren met groen. Eengezinshuizen in stroken werden geordend tot stempels. Bakema liet zijn eerste sporen na in de stad en ontwierp 't Hooft. In de binnenstad ontstonden de Demer en, met een knipoog naar de Lijnbaan, de Hermanus Boexstraat, later gevolgd door het Piazza Center.¹⁹ Maar het centrum van Eindhoven bleef men steeds ervaren als een probleem. Het 'leek niet meer te zijn dan een kruising van verkeersbewegingen' en niet het door stedenbouwkundigen zo begeerde centrum van openbaarheid.²⁰ Kuiper pleitte voor een stedelijke structuur waarin het centrum zowel stedenbouwkundig als architectonisch een dominante positie ten opzichte van de overige stadsdelen zou innemen'.²¹ Het was Bakema die met zijn Cityplan het antwoord zou mogen geven. Maar was de vraag die werd gesteld wel de juiste? Waarom vroeg niemand zich ooit af of een verzameling dorpen eigenlijk wel een centrum behoeft?

Laatmoderniteit: Van den Broek en Bakema's Cityplan

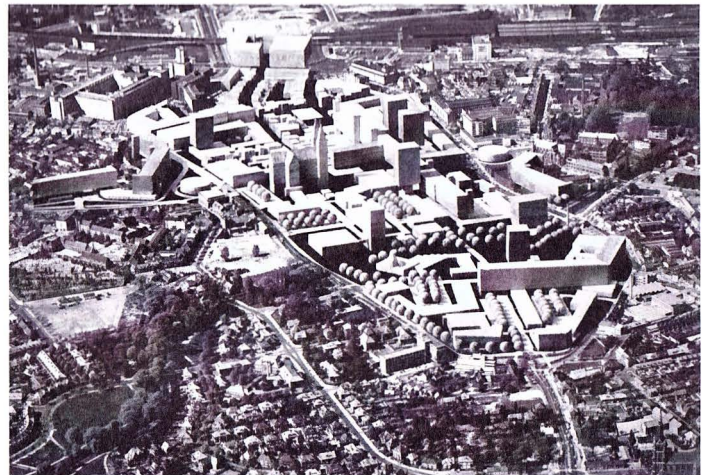
Als geen ander probeerde het Cityplan (1967 - 1970) van de architecten Van den Broek en Bakema Eindhoven te verheffen van provinciestedje tot stad.²² Of liever: tot city, een term die zondermeer voor de internationale standaard van moderne stedelijkheid staat. Geen wonder dat het plan een *tabula rasa* voorstaat. Modern-zijn lijkt anno 1970 een vanzelfsprekende noodzakelijkheid. Echte moderniteit kan zich alleen doorzetten wanneer de



2

stedenbouw de stad van haar dood gewicht en contingentie ontdoet. Het heruitgevonden stadscentrum wint aan rationaliteit en vooral aan schaal. Bouwblokken van ongehoorde, ongeziene maat beogen een dialoog op gelijke voet aan te gaan met de majesteitlijke Philipsblokken langs de Emmasingel - stootstenen in een stadslandschap dat langzaam maar zeker door de auto wordt ingepalmd, consumptiegoed bij uitstek van de ontlukkende moderne tijd. De eerste stap waardoor de schaal van de naburige Philipsblokken deel wordt van een strategie voor de binnenstad, komt tot stand via het ontwerp van Theo Boosten en Gio Ponti voor De Bijenkorf en het Piazza Center. Dat hierbij het nut bij het gebaar van die grote schaal achterblijft, demonstreert de leeg gebleven derde verdieping van De Bijenkorf, die alleen via een 'schijngewel' – want langs een lege verdieping opgetrokken – kon worden waargemaakt. Overigens met gaten in die gevel die misschien wel een bewustzijn demonstreren van een zekere onevenwichtigheid tussen de schaal van de stad en het nut van die schaal voor de behoefte aan winkelvolume in de binnenstad. Het ontwerp kan, en dat is ook gebeurd, als een flexibele visie worden geduid, als een mogelijkheid om in de toekomst uit te breiden.

Precies dat idee, van de vrij en in stappen te realiseren invulling, met een skelet dat de schaal aanneemt van de Philipsgebouwen aan de Emmasingel, vormt het uiteindelijke uitgangspunt voor de laatste variant van het ontwerp voor het Cityplan. De laatste versie van dat plan beloofde een uitweg uit de fordistische productie-consumptie cirkel. De belofte



3

bestond uit het vooruitzicht op medezeggenschap, flexibele invulling, gefaseerd bouwen. Dit in tegenstelling tot de eerste versie van het plan dat zo onbuigzaam leek als de gebouwen van Philips aan de Emmasingel en op Strijp S. In die eerste fase sluit het nieuwe stadhuis in formele zin en in ambitie precies aan op het Cityplan. Sterker nog: het leek er een onlosmakelijk onderdeel van te vormen. Als zelfverklaarde spelverdeler tussen arbeid en kapitaal en modulator van consumptie en productie, markeert de overheid haar *up to date* aanwezigheid in het nieuwe stadslandschap: een stadhuis, gepresenteerd op een plein, alsof er een esplanade nodig was. Vermoedelijk geeft die indruk de beste verklaring voor het feit dat de gemeente en provincie er geen oren naar bleken te hebben, toen Bakema tegen het einde van het proces voor een flexibele invulling pleitte. Precies om die reden ging het plan uiteindelijk niet door.

De manier waarop Bakema in zijn argumenten de tijdsgeest van de jaren zeventig probeerde te omarmen ondergroef het jaren zestig type vertrouwen dat de beleidsmakers oorspronkelijk in het plan gesteld hadden²³. Geschiedenis kent geen medelijden. Het Cityplan, Eindhovens ijkpunt van de laatmoderne stedenbouw, ging onderuit. Een *civil society* die buitenspel was gezet kwam de straat op en propageerde – conform het gedachtegoed van Team 10, waarvan Bakema een belangrijke woordvoerder was – die straat ook. Niet geheel toevallig is het Van Abbe's kunsttempel, die tot zelfverklaarde spreekbuis wordt van een civiele maatschappij die zich loswrikt uit de verzuiling. Na van lieverlee dan maar de kleinstedelijke



1



2

Postindustriële Stad

- 1 bebouwing 1994
- 2 Stedenbouwkundig Plan Strijp S, West 8 (2004)
- 3 luchtfoto (Karel Tomei) (1994)

stadscultuur te hebben omarmd, is het hier dat de gemoedelijke straat – een even snel verdwijnend als vertrouwd milieu van alledag – op de agenda wordt geplaatst.²⁴

De markt reageert op de haar geheel eigen wijze, bikkelhardheid en kilte combinerend. Ze laat de wensdromen van stad en stedenbouw voor wat ze zijn. Investeren in het plan doet ze, als feitelijke spelverdelers van de stadsontwikkeling, niet. Wat achterblijft, is het wrakhout van de fordistische illusie van de welvaartstaat. Het stadhuis staat wezenloos aan de oever van de Dommel gelijk het Hooghuis uittoert boven de Keizergracht. Het zou niet lang duren voordat ook de magistrale blokken van Strijp S invoegden bij de wezenloze stilte en onnuttigheid.

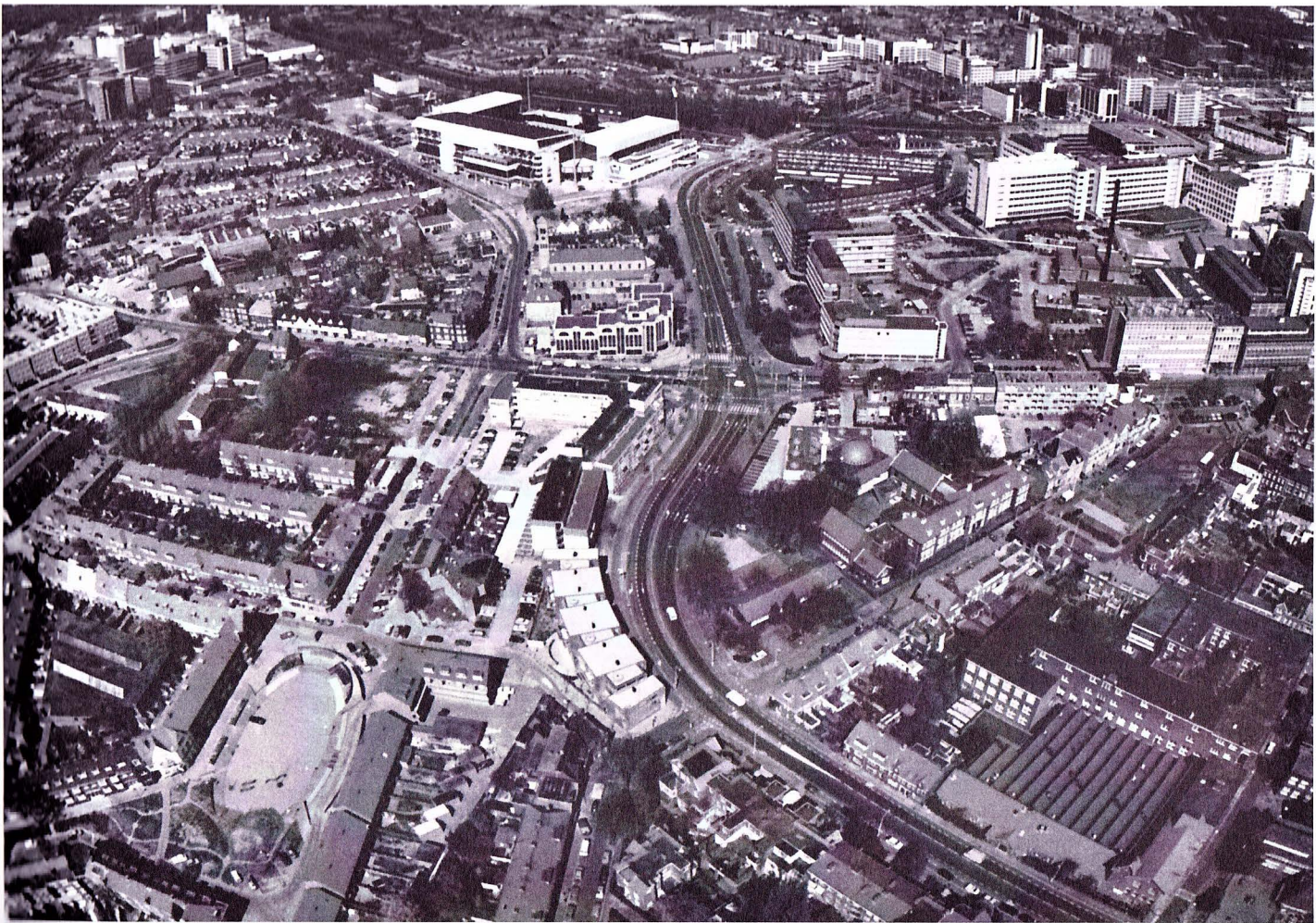
Winst in en van de laat 20ste-eeuwse stedenbouw: Riek Bakker, Adriaan Geuze & Jo Coenen, een bont gezelschap legionairs van het stadsproject Philips trekt in de loop van de jaren '90 de stekker uit Strijp S. 'Afwezige aanwezigheid' in de stad wordt 'aanwezige afwezigheid'. Een beklemmend gevoel overmeestert de stad: *horror vacui*. Stad en bestuur breekt het angstzweet uit. Prompt actie ondernemen is het parool. Philips bevindt zich ondertussen enkele lichtjaren verder en zet Strijp S gewoon te koop. Zaken zijn zaken. Philips *onteindevoent*; het *ontphilipsen* van Eindhoven is andere koek.

Al snel komen de ridders van het stadsontwikkelingsgilde een helpende hand toesteken. Het kostte Riek Bakker in Rotterdam meer dan een decade

om, met rondes stadsontwerp²⁵, prospecties en exploraties, met onderhandelingen tussen en met publieke en private partijen van allerlei niveau, maar vooral met *trial and error*, zichzelf en anderen te overtuigen om met het vastleggen van masterplannen en het uitwerken van projecten het stadsproject Kop van Zuid op de rails te krijgen. Aldo Rossi, Derek Walker, Joseph Kleihues en Oswald Mathias Ungers gaven de aftrap.²⁶ In Eindhoven ging het formuleren van het stadsproject voor Strijp S als vanzelf.

Automatische piloot, volle vaart vooruit met het toepassen van een vertrouwd recept: een PPS-constructie opzetten en ontwerpers van reputatie inhuren als de strik rond het vastgoedontwikkelingsproject. Jammer genoeg werkt het zo niet. Welke uit de reeks werd ook alweer nadrukkelijk het 'definitieve masterplan' genoemd?

Er volgt een intocht van city branders en import van het gestroomlijnde denken van urban managers, procesbegeleiders en projectmanagers die het dode corpus nieuw leven willen inblazen, maar vooral voor meer tocht in het winderige Strijp S zorgen. Voor een masterplan volstaat het een concept uit te denken en gepast te vinden. Moeiteloos wordt een Parijse boulevard *mis*plaatst op een zichtlijn van Frits Philips' dakraam in de Wielewaal naar de Lichttoren. De lijn bestaat slechts in stadslegendes en erger, Hausmanniaanse stadsboulevards functioneren alleen als ze deel uitmaken van een systeem en als ze kunnen drijven op een kritische massa aan circulatie. De lichte stedenbouw van het snelle stadsproject grossiert in concepten met een homeopathisch gehalte: dunner dan water. Even



speculeren over een tweede stadshart: veel procesmanagement, veel arrangementen, veel overeenkomsten, veel contracten. Marktconformiteit wordt de mantra van stadsprojecten met een zelfverklaard aura. Woningbouwcorporaties verschijnen op het toneel als precieze erfenis uit een tijd toen een constructief samenspel tussen overheid en civil society volkshuisvesting op grote schaal mogelijk maakte en er met volkshuisvesting de stad werd gemaakt. In die glorierijke periode was volkshuisvesting haast synoniem met stedenbouw en stond stedenbouw voor maatschappijvorming, voor de welvaartstaat. Niets meer en niets minder. Vandaag overwegen – naar verluid – corporaties substantiële verkoop van volkswoningpatrimonium om deelname in ontwikkeling van Strijp S te financieren.

Strijp S en stad wisselen van rol. Strijp wordt de plek waar Eindhoven eindelijk de stedelijkheid moet krijgen die het toekomst, wars van haar dorpse verleden.²⁷ Ofwel: instant centraliteit. In Strijp S verliest het stadsproject zich in een omkering van doel en middelen. Het einde van het stadsontwerp, niet langer het medium van onderzoek en experiment, geduldige exploratie of doorwrochte test, maar vanaf nu veeleer een cultureel opgelegde saus bij zoutloze vastgoedontwikkeling.

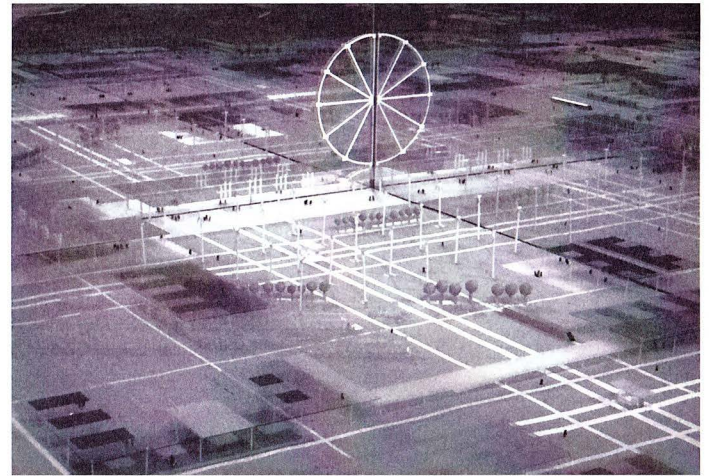
21^{ste} eeuw: Het verzwakt en diffuus modernisme van Andrea Branzi
Eindhoven, stad van de 20ste eeuw, moderne stad, maar nu vooral een geschiedenis van de moderne stad en tegelijk de moderne stad als



1

Stad van de 21ste eeuw

- 1 bebouwing 2004
- 2 Master Plan for Eindhoven (Strijp S), Andrea Branzi (2000)
- 3 panorama (Norbert van Onna)



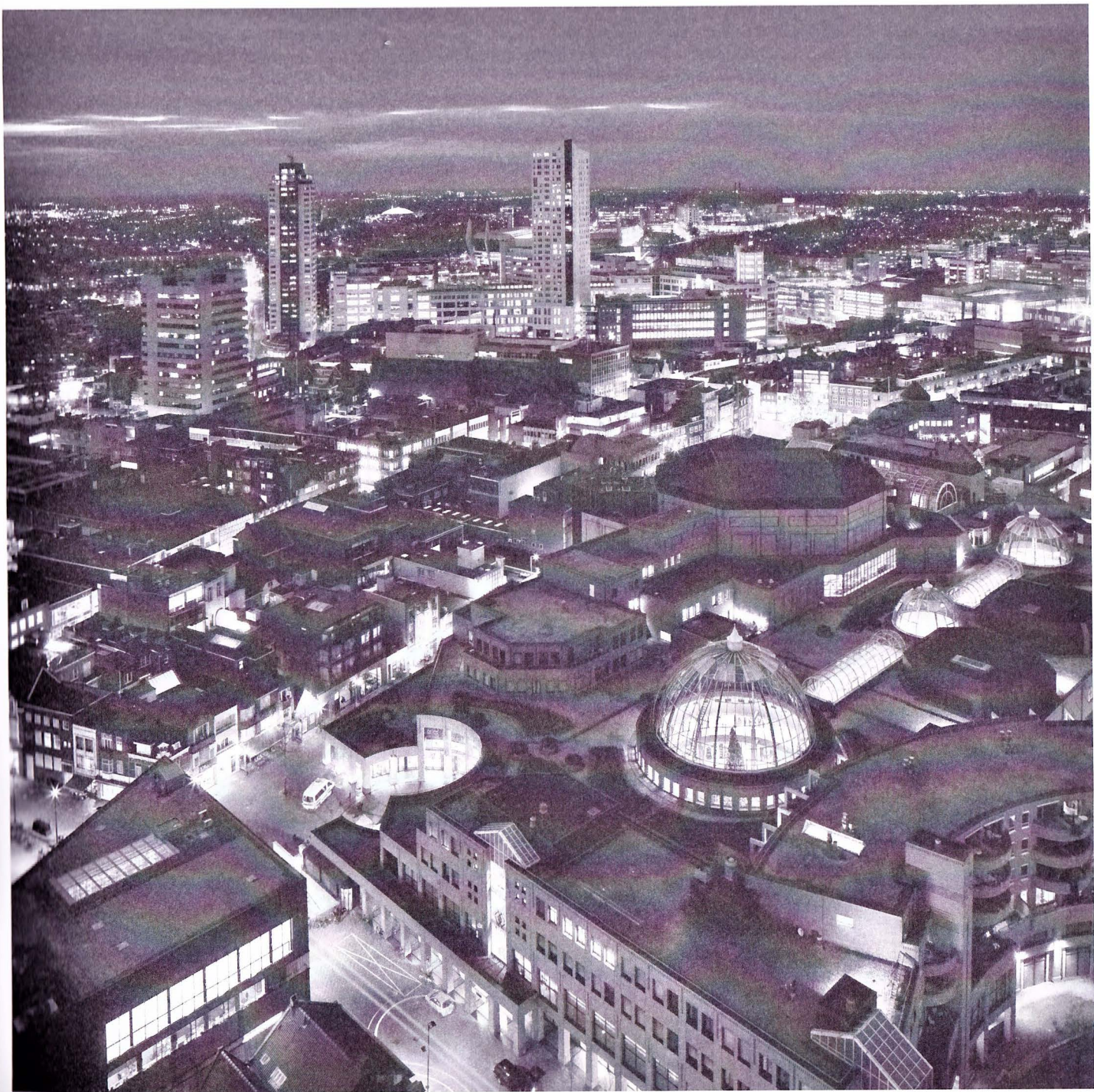
2

geschiedenis. De moderne 20^{ste}-eeuwse stad bestaat nog slechts ogenschijnlijk, maar niet meer als vermogen en mogelijkheid: dat is de paradox van virtualiteit. Als gevolg verloor de bestaande stedenbouw positie en is de discipline zoekende in de transitie van industrieel naar postindustriële, van modern naar postmodern, van maakindustrie naar kennis- en creatieve industrie, van (vooruitgangs)belofte naar pragmatisme.

Betekenen deze woorden iets? Bieden ze de mogelijkheid onze stedelijkheid in zijn nieuwe gedaante vast te grijpen, te duiden? Bieden prijsvragen en het ontwerpend onderzoek uitkomst bij het heropenen van een nieuw historisch hoofdstuk en de metamorfose van de *taylorized beauty of modernity* waarin elke mogelijkhedenzin was weggerationaliseerd? De eerste aanzetten om Strijp S in dergelijk nieuw licht te duiden zijn er. Nog voordat de stoet aan vooraanstaande ontwerpers Eindhoven betrad, experimenteerde de Italiaanse ontwerper Andrea Branzi in 2000 met nieuwe vormen van projectmatige stedenbouw voor de 21^{ste} eeuw.²⁸ Een van zijn casussen was Strijp S. Met Branzi laten we een sterke en geconcentreerde moderniteit achter ons en betreden we het tijdperk van het verzwakt en diffuus modernisme van de netwerksamenleving. Niets meer en niets minder dan een andere ontologie, zoals Zygmunt Bauman het einde van een solide 20^{ste}-eeuwse moderniteit ten gunste van een vloeibare moderniteit beschreef.²⁹ Een architectuur en stedenbouw die zich oriënteren op theoretische fysica, aldus Branzi.³⁰ Past dat niet uitstekend bij de *genius loci* van Strijp S? Is dat niet haar zelfverklaard DNA? Of was dat versluisd naar

de TU/e en High Tech Campus?

Branzi zoekt naar een non-figuratieve architectuur, die niet langer zijn fundament zoekt in het bouwen van enkelvoudige gebouwen en het construeren van zichtbare ruimten volgens een enkelvoudige typologie. Architectuur zal voortaan moeten inspelen op een werkelijkheid van verspreide, immateriële stedelijkheid. Hij laat zich daarbij inspireren door Gianni Vattimo's 'The End of Modernity', dat als eerste sprak over het 'verzwakte denken'.³¹ Een vorm van hermeneutiek die er niet op uit is om, zoals in de 20^{ste} eeuw, machtige syntheses te construeren (zoals 'de eenheid van het ontwerp', of zelfs 'de eenheid van het stedenbouwkundig werk in ontwerp en onderzoek'), unificerende systemen van politiek, beleid en ontwerp op te tuigen. Deze hermeneutiek vertrekt eerder vanuit onvolledige, imperfecte, losjes samenhangende typologieën, die duiden op onderzoek en transformatie, buigzaam en soepel. Dergelijke typologieën zijn in staat het nieuwe te absorberen en de confrontatie aan te gaan met de immer veranderlijke en contingent werkelijkheid. Niet uit het lood te slaan. Niet vanwege sterkte, maar door lenigheid, leepheid, beweging. Crisis als kans – een populaire, maar vaak inhoudsloze boodschap waaraan Branzi betekenis weet te geven. De wereld van het design is in een staat van permanente crisis, stelt Branzi. Een staat van 'moeilijkheid' die gelijke tred houdt met de traagheid van een eeuw van voortdurend experiment. Sociale, economische en culturele problemen vormen de voorwaarden voor sociale, economische en culturele groei.



We willen het graag geloven. In de verzwakte positie van de stedenbouw ligt haar sterkte, gebaseerd op een andere ontologie. Een ontologie van nieuwe relaties tussen deel en geheel, type en fragment, enkeling en gemeenschap. En zo zou Strijp S, à la Branzi, wel eens kunnen veranderen in een stedelijk landschap, waar het ritme van natuur en landbouw de keiharde ritmiek van de Philipsklok doorbreekt: een eigentijds drieslagstelsel.

Het overmatige en de overmaat van Strijp S: enkele elementen van een toekomstige stedenbouw voor de provinciestad

Terwijl Branzi's nieuwe stedenbouw appelleert aan opportunisme in de edele zin van het woord, maar vooral op rotatie aanstuurt, flirt Eindhoven zelf met hoogbouw, meet het zich een High Tech-stijl aan. Amechtheid en pastiche zijn niet veraf. De stad koketteert voluit met het oningevulde concept *Brainport*. Een idee bedoeld om de stad te helpen overleven, maar ook met het risico van een economische tunnelvisie die tot grondslag van alles en iedereen wordt. Een visitekaartje langs de snelweg? Verder biedt de visie weinig houvast.

Wat vast lijkt te staan, is dat Eindhoven *ontphilipst*.³² Geen tastbaarder monument van deze ontwikkeling dan Strijp S. Voor de planvorming ervan werd ondertussen een interessant genoemde verzameling concepten verzameld, die wellicht blijft voor wat ze is. Getekende vertogen; verwoorde wensdromen. Het ene nog hoogdravender dan het andere, maar uiteindelijk vaak niet veel meer dan dat. Op het terrein zelf vestigt zich stilte en daarmee een ritmiek van een heel andere orde dan het elektromechanische tempo aangegeven door de Philipsklok. De rust en het geduld van de broedplaats.

Branzi nodigde uit tot het aanleggen van een landschap. Of ging het hem erom het terrein tot landschap te laten worden, het terrein eenvoudigweg als landschap te herkennen? De nieuwe visie op projectmatige stedenbouw van Branzi laat inderdaad toe verschillende tijdsframes tegelijkertijd te hanteren. Er ontstaat landschap in de stad en – het keert zich om – stad in het landschap. Een pauzelandschap ook: ruimte voor de tussentijd. Geforceerde herstructurering en investeringsdrang worden voorlopig vervangen door publieke ruimte, door interim-gebruik, door het efemere van een evenement, door de weemoed van cultuurhistorie, door cultureel activisme, door onderzoek en experiment. En is dat niet de *genius loci* van Strijp S? Zoeken die internationale kenniswerkers niet eerder de natuur, de sportvoorzieningen en de multiculturele groentemarkt dan de hoogstaande cultuur van orkest, theater en Dutch Design?

Strijp S is terug van weggeweest. Het wordt mogelijkwijs opnieuw een embleem voor een nieuwe stedenbouw. Het houdt in elk geval de kans in om de projectmatige stedenbouw, waartoe het vakgebied sinds de jaren '90 vaak herleid werd, niet langer als dominante, laat staan als enig zaligmakende werkvorm te beschouwen. Projectmatige stedenbouw kan nooit meer dan een component van stadsontwikkeling zijn. Het rekenen en regelen van projectmanagers is wellicht een noodzakelijk kwaad, een noodzakelijke voorwaarde, maar voldoende is het nooit. Een begeesterde stad

ontstaat bij de gratie van een economisch surplus dat buiten deze micro-economische logica in de stad omgaat en zich binnen een andere, langere, tijdshorizon opbouwt. Is het overigens ooit anders geweest? Is er ooit goede stedenbouw geweest zonder lange-termijn perspectief, al dan niet in de vorm van een *fata morgana*? Gaat het er in de wezenlijke stedenbouw niet om verschillende tijdsframes te verknopen, lang en kort samen te brengen? Het lijkt er toch sterk op dat steden vandaag de dag gediend zouden zijn met een stedenbouw die zijn ziel wat minder aan het nerveuze operationele ritme koppelt, zich minder overlevert aan de waan van de dag. Het lijkt er in elk geval hoe langer hoe meer op dat *business as usual* buiten adem is, terwijl duidelijk wordt dat wat minder hoogdravendheid en minder dadendrang heel wat steden, Eindhoven en Strijp S inclusief, deugd zouden doen. De sirenenzang van alleenzaligmakende groei en competitie in een globaliserende wereld heeft zijn aanstekelijkheid verloren. Was het neoliberale ideaal meer dan een *self fulfilling prophecy*; een geloofsbelijdenis in de verblinding van snel gewin en speculatie? De sirenenzang mag gerust een paar toonaarden lager worden gebracht, als atonale lijn in de polyfonie van een toekomstige stedenbouw.

Aan stedenbouw, begrepen als discipline die zich beweegt tussen interventie in en studie van de stad, blijft behoefte. We mogen De Casseres bekritiseerd hebben, het neemt niet weg dat stedenbouw nog steeds gebaat is bij wetenschappelijk onderzoek, zelfs onderzoek *is*.

Het is onderhand ook duidelijk dat de stedenbouw van morgen een robuuste stedenbouw hoort te zijn en *resilient cities* op de sporen hoort te zetten. Dat vergt ondermeer dat de bestaande stedelijke substantie in en uit z'n verband wordt gerukt op verschillende aggregatieniveaus, op verschillende schaalniveaus met hun eigen relatieve coherentie. Hildebrand Frey heeft het in zijn duurzaamheidsvertoog in dit verband over *urban cells* en *urban modules*.³³ Deze zijn wellicht te begrijpen als een nuchtere herijking en herdefiniëring van de Wijkgedachte, en als uitgangspunt voor een zoektocht naar een andere leefstijl die, nu het petroleumtijdperk afloopt, aan de orde van de dag is.

Wat ook duidelijk lijkt, is dat stedenbouw niet langer gaat om het leiden van een proces van voortdurende afbraak en vervanging. Het lijkt veeleer te gaan om procesbegeleiding waarin de contingente ingrediënten zich geleidelijk, maar tegelijkertijd naadloos, schikken in een performant mozaïek. Een raamwerk waarin verschillende modi van stadsontwikkeling naast elkaar bestaan, en dus ook verschillende tijdshorizonten hanteren. Eindhoven leent zich feitelijk vrij goed voor deze stedenbouw van morgen, de stedenbouw die stedelijkheid aanmaakt en herstelt door de (re)combinatie van verschillende ruimtelijke milieus – linten, wijken, grote woningbouwcomplexen en kleine nesten van herbergzaamheid. Stedenbouw gaat dan om hercalibrering van de verschillende onderdelen en om onderzoek naar de half geïntegreerde grote verbanden waarbinnen die elkaar overlappende sociaal-ruimtelijke milieus samen kunnen functioneren.

Branzi indachtig vormen het teveel aan vacante ruimte, de overmaat van de infrastructuur en de overtolligheid van talloze structuren nauwelijks proble-

men. Het is eerder een kans. Strijp S is emblematisch voor die kans. Niet de kans om het project van de moderniteit zonder omzien en luciditeit achterna te lopen, niet de kans om naïefweg voor de voltooiing van het moderne project te gaan. Wel de kans om complexloos om te gaan met de residuele stad als contingentie, als historisch gegeven dat in de rotatieslag van de tijd zijn bestemming hervindt en heruitvindt. Bij nader inzien is het juist de secundariteit van de provinciestad die een groot deel van haar kwaliteit uitmaakt, het feit dat ze de luxe heeft zich deels te onttrekken aan de even moordende als amechtige competitiedrang. De provinciestad heeft de luxe zich te onttrekken aan de grote wedijver onder de primaire centra en haar perifere karakter te koesteren als vrijplaats en experimentele ruimte, in de schaduw van de verstikkende normering van het centrum. De provinciestad heeft overmaat en rust. Wellicht kan Strijp S ook juist daarvan het embleem worden. Overmaat op overschot.

- 1 Esther Agrícola, Koos Bosma, 'Eindhoven, wederopbouw en stadsuitbreiding'. In: Koos Bosma, Cor Wagenaar (eds.), *Een geruisloze doorbraak: De geschiedenis van architectuur en stedenbouw tijdens de bezetting en de wederopbouw van Nederland* (pp. 416-424). Rotterdam: NAI Publishers, 1995, p. 416.
- 2 Gerard Knuvelder (1930), *Vanuit wingewesten. Een sociografie van het zuiden*. Hilversum: Brand, 1930, p. 74 ; Koos Bosma, *Ruimte voor een nieuwe tijd: Vormgeving van de Nederlandse regio 1900 - 1945*. Rotterdam: NAI Publishers, 1993, p. 255.
- 3 Ad Otten, Elisabeth Klijn, *Philips' woningbouw 1900-1960: Fundament van Woningstichting Hertog Hendrik van Lotharingen*. Zaltbommel: Europese Bibliotheek, 1991.
- 4 Michiel Dehaene, Kees Doevendans, Bart de Zwart, Karl Beelen, Bruno De Meulder, 'De kaart, het landschap en alle lagen ertussen'. In: Koos Bosma, Jan Kolen (eds.), *Geschiedenis en Ontwerp: Handboek voor de omgang met cultureel erfgoed*. Nijmegen: Vantilt, 2010 (in press).
- 5 Esther Agrícola, Koos Bosma, *op. cit.*, p. 416.
- 6 Piet Beekman, *Eindhoven, stadsontwikkeling 1900 - 1960*. Mierlo, 1982, p. 27.
- 7 *Ibid.*, p. 41.
- 8 Rein Geurtsen en Ad Hereijgers, *Philipsdorp Eindhoven, Wikken en wegen in waardevolle wijken: de methode in de praktijk*, Rapport uitgebracht door Bureau De LIJN in opdracht van Gemeente Eindhoven en Woningstichting Hertog Hendrik van Lotharingen, 2004.
- 9 *Ibid.*, De Bazel heeft slechts een van deze buurten zowel stedenbouwkundig als architectonisch ontworpen, namelijk de buurt Iepenlaan / Wingerdlaan; Geurtsen en Hereijgers beoordelen alleen deze buurt in cultuurhistorisch opzicht als in zijn geheel monumentwaardig.
- 10 *Ibid.*, p. 87: De Bazel legde 'de grondslag voor de stedelijke structuur van de Westflank van Eindhoven'.
- 11 Mauro Guillén, *The Taylorized Beauty of the Mechanical: Scientific Management and the Rise of Modernist Architecture*. Princeton: Princeton University Press, 2006.
- 12 Joël de Casseres, *Stedenbouw*. Amsterdam: S.L. van Looy, 1926.
- 13 Esther Agrícola, Koos Bosma, *op. cit.*, p. 416.
- 14 Past het sociaal-economische slagveld achtergelaten door Operatie Centurion - de brutale sanering van Philips - en het samenvallende faillissement van DAF in de late jaren '90 in dit rijtje? Is *Brainport* wellicht het nieuwste visioen?
- 15 *Ibid.*, p. 418.
- 16 *Ibid.*
- 17 Artikel van Geyl in het Eindhovens Dagblad, zie: 'Eindhoven en de Wijkgedachte', n: *Katholiek Bouwblad*, jaargang 46-47, nr 3-4, p. 46 e.v.
- 18 Esther Agrícola, Koos Bosma, *op. cit.*, p. 421.
- 19 Jos Bosman, Hans Schippers, et al., *Een ensemble met grootstedelijke allure: De Bijenkorf en het Piazza Center in Eindhoven*. Eindhoven: Technische Universiteit Eindhoven, 2004.
- 20 Esther Agrícola, Koos Bosma, *op. cit.*, p. 416.
- 21 *Ibid.*, p. 420.
- 22 Hans Schippers, et al., *Cityplan Eindhoven (1967 - 1970): Het modernste ontwerp voor de stad*. Zutphen: Walburg Pers, 2007.
- 23 *Ibid.*, bijdrage Jos Bosman.
- 24 *Ibid.*, bijdrage Kees Doevendans, p. 128.
- 25 Stadsontwerp is in Nederland geïkt met de publicatie van 'Verleidelijk stadsbeeld'. Zie: Koos Bosma (ed.), *Verleidelijk stadsbeeld: Ontwerpen voor stedelijke vernieuwing*. Rotterdam: Nederlands Architectuurinstituut, 1990.
- 26 Els Vervloesem, 'The Kop Van Zuid Project (Rotterdam): Marking a Paradigm Shift in Dutch Urban Planning History'. In: Michiel Dehaene, Anojie Amerasinghe, Andre Loeckx (Eds.), *Emerging South Asian Urban Design Practices & Paradigms* (pp. 434-450). Colombo, Sri Lanka, 2007.
- 27 Kees Doevendans, Loes Veldpaus (eds.), *Transformatie Strijp S: Herinnering, verbeelding, toekomst*. Eindhoven: Stichting Trudo/Technische Universiteit Eindhoven, 2007.
- 28 Ton van Gool, et al. (eds.), *De gedroomde toekomst van de metropool Eindhoven: Ontwerpers van naam en faam prikkelen ambities*. Eindhoven: Stichting Emmasingel, 2000.
- 29 Zygmunt Bauman, *Liquid Modernity*. Malden, Mass.: Polity Press, 2000.
- 30 Andrea Branzi, *Weak and Diffuse Modernity: The World of Projects at the beginning of the 21st Century*. Milaan: Skira, 2006.
- 31 Gianni Vattimo, *The End of Modernity: Nihilism and Hermeneutics in Post-modern Culture*. Cambridge: Polity Press, 1991.
- 32 Kees Doevendans, *De Ontphilipste stad: Kansen voor architectuurbeleid in Eindhoven*. Eindhoven: Architectuurcentrum Eindhoven/Technische Universiteit Eindhoven, 2009.
- 33 Hildebrand Frey, *Designing the City: towards a more sustainable urban form*. London: SPON Press, 2001, p. 38.