

VU Research Portal

De sprekende stad: stedelijke identiteit en ruimtelijke ordening

Frijhoff, W.T.M.

published in

Sporen en spiegels. Beschouwingen over geschiedenis en identiteit
1995

document version

Publisher's PDF, also known as Version of record

[Link to publication in VU Research Portal](#)

citation for published version (APA)

Frijhoff, W. T. M. (1995). De sprekende stad: stedelijke identiteit en ruimtelijke ordening. In *Sporen en spiegels. Beschouwingen over geschiedenis en identiteit* (pp. 85-95). University Press.

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal ?

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

E-mail address:

vuresearchportal.ub@vu.nl

9 De sprekende stad: stedelijke identiteit en ruimtelijke ordening

Prof. dr. W.Th.M. Frijhoff

AMSTERDAM

Wie 's avonds met het vliegtuig Schiphol nadert kan er niet omheen: meer dan de machtige regenten van Vondels stad aan de Amstel en het IJ ooit hebben gedroomd, zijn de concentrische halve cirkels van de verlichte grachtengordel het onuitwisbaar kenmerk van Amsterdam. Andere steden, groot of klein, kenmerken zich al even krachtig door specifieke vormen van ruimtelijke ordening. Veel meer nog, ze beschermen uitdrukkelijk de gebouwde omgeving, de publieke ruimte of het stadsgezicht als het kenmerk van de stad, en ontlenen er in zelfpresentatie, propagandamateriaal en feestcultuur hun identiteit aan. Wie kent niet de Golden Gate Bridge, het beeldmerk van San Francisco, de torens van San Gimignano, Athene's Parthenon, de neoclassicistische straatwanden van St. Petersburg? Een simpel beeld, soms zelfs een eenvoudig detail, volstaat om een hele stad in herinnering te roepen.

Maar tegelijk situeert zo'n kenmerk haar op een specifiek punt van de tijdbalk: Athene is voor ons toch in wezen de wieg van de democratie uit de klassieke oudheid gebleven - de rest is toevoeging, inderdaad smakeloos. San Gimignano kan als beeldmerk op de handboeken middeleeuwse geschiedenis fungeren, St. Petersburg verbeeldt de achttiende eeuw, de Golden Gate Bridge het tijdperk van de onbegrensde technische triomfen. Door de nadruk te leggen op haar centrale ruimtelijke kenmerken dreigt een stad haar identiteit op de tijdas te fixeren en te vergeten dat identiteit niet alleen een kwestie van beeld of zelfbeeld is, maar ook van verwerking van dat beeld, van betekenisgeving door en over de tijd heen.

Hoewel Amsterdam aan haar gekromde grachten zeker zoveel panden uit de achttiende eeuw en later telt als uit de zeventiende, en misschien zelfs wel heel wat meer, is het gangbare *beeld* van bebouwd Amsterdam toch in wezen zeventiende-eeuws. Van de grachtenhuizen tot de pronkstukken van Sail, van de schuttersgalerij in het Historisch Museum tot het weer opengestelde interieur van het paleis-raadhuis wijst heel het publieke beeld van Amsterdam in die richting. Ook in haar propaganda verwijst de stad vóór alles naar haar zeventiende-eeuwse bloei en biedt zij anderen de ruimte om daarop in te spelen. In folders van de VVV, bij rondleidingen, door de luidsprekers van de rondvaartboten, in de diorama's van Madame Tussaud wordt de stad zoveel mogelijk gereduceerd - liever gezegd: samengebald - tot een eenheid van tijd, plaats en handeling, een semantisch zinvol tijdstip dat het mogelijk maakt alle aspecten van de stedelijke geschiedenis

en de stedelijke ruimte moeiteloos op elkaar te betrekken, en de stad te lezen als een historische eenheid. De stedelijke ruimte is dus steeds een geïnterpreteerde ruimte. In dit geval een ruimte die de vóór- en nageschiedenis op de zeventiende eeuw betreft in een model van opkomst, bloei, en stagnatie of verval.

Maar dat zeventiende-eeuwse referentiepunt verwijst zelf naar een mentaal reeds ingrijpend bewerkte eeuw: niet naar de vroeg-zeventiende-eeuwse onzekerheden van een wereldeconomie in opbouw en een samenleving in gisting, maar naar een eeuw van bloei, die zich door de achttiende-eeuwse consolidatie heeft waargemaakt en die van de negentiende-eeuwse beeldvorming haar waarmerk als Gouden Eeuw heeft gekregen. Er bestaat thans geen zeventiende-eeuwse gebouwde ruimte, of ruimtelijke ordening meer, zo min als er nog een zeventiende-eeuws huis zou bestaan dat niet een aantal malen in zijn bestaanstraject in goedbedoelde, maar vaak klungelige zeventiende-eeuwse zin is gerestaureerd, bijgewerkt, herduid: nieuwe kozijnen met een andere vensterindeling, een nieuwe deur, ander glas, een nieuwe gevelijst, een beter dak, een steviger schoorsteen, aangepaste goten, een moderne hijsbalk met een metalen katrol, een drastische herindeling van het huis, opdeling in afzonderlijke appartementen, toiletten, eigentijds sanitair, een ander stoephek, gordijnen van later, permanent licht, een elektrische bel, naambordjes, verf van nu, en ga zo maar verder. En dan spreken we nog niet van de bomen, de fietsen en de auto's, van de geur van het grachtenwater en de volstrekt eigentijdse troep die erin wordt geplempt.

En toch, als we - klemgezet of platgewalst tussen een toeterende vrachtwagen, een bewielklemd toeristenvoertuig en slingerende fietsers - naar zo'n Vingboonsgevel omhoog kijken, klikt er iets in ons hoofd. De perceptie laat geen ruimte voor twijfel. We herkennen dat totaal vernieuwde huis als zeventiende-eeuws. Ondanks de integrale vernieuwing en de zich repeterende restauratie van bijna alles wat er staat, schreeuwt de stad uit alle hoeken en gaten, van de gevels, via de standbeelden, in de stadsuitleg, in de straatnamen van de buitenwijken: *Amsterdam is zeventiende-eeuwse bloei*. Het is dat als zeventiende-eeuws herkend sfeertje dat de toerist er komt zoeken. We leggen dus een leesraster over de stad dat delen ervan doet oplichten, andere verbergt, weer andere herduidt in de richting van de historische ijkpunten van onze waarneming. Dat raster wordt ondersteund door de musealisering van de stedelijke ruimte, gefixeerd op een bepaald punt van het historisch stadstraject: de late middeleeuwen in Utrecht, met zijn kerken, stadskastelen en werfkelders, de zeventiende eeuw aan de Amsterdamse grachten, de achttiende aan de Schiedamse haven, de negentiende in de industriewijk van de Zaan, de twintigste in het herbouwde centrum van Rotterdam.

Reeds bij de binnenkomst in Amsterdam vanuit het Centraal Station worden we met de neus op de zeventiende eeuw gedrukt - althans wie zijn ogen even van de vitrines van het Sexmuseum dan wel deze of gene Venustempel kan afhouden. De goedburgerlijke spreuk 'De cost gaet voor de baet uyt', in zeventiende-eeuwse

spelling, lacht elke toerist aan de overkant van het Damrak tegemoet. Ze zet de toon voor de perceptie van de stad als een zeventiende-eeuws maaksel in een wereld van geld en profijt. Zo spreekt de stad tot ons over haar historische identiteit, via haar ruimtelijke ordening en de beeldtaal van haar objecten. Ze praat ons haar visie aan, door het gecombineerde samenspel van de stedelijke ruimte en haar objecten enerzijds, en het voortdurend herhaalde verhaal erover anderzijds. Zo ontstaat zingeving van de stad, herkenbaarheid, identiteit.

PARIJS

Uiteraard is dit perceptiemechanisme niet typisch Nederlands. Ook elders wordt identiteit geproduceerd in de vorm van een historiserende herinterpretatie van de stedelijke ruimte. Hoewel weinig Europese steden nog zoveel kenmerken van de middeleeuwse aanleg en de enorme zeventiende- en achttiende-eeuwse bouwactiviteit bezitten als Parijs, is de perceptie van die stad fundamenteel negentiende-eeuws geworden: de brede boulevards, winkelstraten en flaneertrottoirs bepalen het beeld, de looproutes, de stadsroutines en de activiteiten van zowel de Parijzenaars zelf als de toeristen. De ringboulevards die als evenzoveel schillen om Parijs heen liggen, en de kaarsrechte avenues uit het Haussmann-bewind (1853-1870) die elkaar daartussenin met scherpe hoeken kruisen, zijn niet alleen maar snelle verkeerswegen. Als beschermde perspectieven vormen ze de wijze waarop de stad gezien en beleefd wil worden. Ze vormen haar visitekaartje.

Maar dat beeld is wezenlijk negentiende-eeuws. De herordening van het stadsbeeld tot een samenspel van weidse perspectieven begon, na enkele aanzetten rond de Invalides en het Île Saint-Louis, eerst in de vroege negentiende eeuw met de aanleg van de rue de Rivoli die heel de oude stad radicaal in tweeën snijdt. Het ging daarbij weliswaar om politieke, verkeerstechnische en strategische belangen, maar zeker sedert Haussmann zien we toch ook duidelijk een esthetische preoccupatie die naar een nieuwe perceptie van de stad verwijst en naar een nieuwe visie op haar identiteit. Zo werd de dichtbebouwde historische stadskern op het Île de la Cité zonder pardon integraal afgebroken, een tiental kerkjes inclus, om plaats te maken voor negentiende-eeuwse stadsvoorzieningen: ziekenhuis, politiebureau, stadskantoor. Welbewust werd Parijs omgevormd tot een burgerlijke koopstad en een aristocratische leefstad, de belichaming van de transnationale 'civilisation' die de Europese elite zichzelf tot ideaal stelde.

BARCELONA

Uit dezelfde tijd als Haussmanns herordening van Parijs dateert het immense dambordplan van Barcelona buiten de muren, het Eixampla, met zijn vierkante

huizenblokken en stompe hoeken, zijn bomenrijen en open binnenplaatsen, zijn felle licht en zijn frisse lucht. Reeds in 1859 door ingenieur Alfons Cerdà ontworpen, wordt het tot de dag van heden consequent gevolgd. Misvormingen worden thans waar mogelijk weer naar het oude concept teruggerestaureerd. Cerdà's plan, met zijn in wezen democratische ordeningsprincipes, sloot niet goed aan bij de meer monumentale pretenties van de bezittende klasse. De regering moest het de gemeenteraad met hangen en wurgen opdringen. Maar het weerspiegelde al spoedig de ambities van de nieuwe, burgerlijke elite van een van Europa's eerste industriesteden. De uitvoering ervan werd mogelijk gemaakt door de expansie van de Catalaanse industrie, die het kapitaal voor de nieuwe uitleg verschafte, en door de opkomst van de middenklassen, die naar een nieuwe levensstijl verlangden en in staat waren grote, moderne appartementen te betalen.

Hoewel het middeleeuwse stadscentrum van Barcelona zeldzaam gaaf bewaard is gebleven, en de middeleeuwse glorie van Catalonië en het koninkrijk Aragon in de historische perceptie van de stad dezelfde rol speelt als de zeventiende eeuw in die van Amsterdam, is de identiteit van Barcelona toch niet echt op de oude stad geconcentreerd. In tegenstelling tot Amsterdam, heeft de nieuwe uitleg er het pleit gewonnen: Barcelona identificeert zichzelf met de negentiende-eeuwse herleving, het Noucentisme en het Modernisme, en heeft het naturalisme van Antoni Gaudí tot zijn handelsmerk verheven. Niet het koninklijk paleis, de kathedraal, of de ontzagwekkende overdekte gotische scheepswerven (de Drassanes) zijn tot beeldmerk van de stad verheven, doch de onvoltooide Sagrada Família, de tempel waarin stad en kerk, natuur en cultuur, geschiedenis en toekomst elkaar vonden, midden in het Eixampla.

NEW YORK

Zo spelen steden mentaal met hun ruimtelijke ordening en gebruiken ze het vormenspel om betekenissen te construeren die de stad uniek maken, of het zelfbeeld accentueren. Hoewel ook New York vanaf de negentiende eeuw in strikte dambordaanleg is uitgebreid (The Grid, 1811) en panorama's uit latere decennia een vlakke zee van huizenblokken laten zien, heeft het, in tegenstelling tot het horizontaal gebleven Barcelona, zijn kenmerk sinds het eind van die eeuw juist in het verticaal silhouet van Manhattan gezocht. Van grillige rivier- en oeversteden als Londen of Marseille, Rome of Napels, tot de rechthoekige agglomeraties in de woestijnen van Noord-Afrika en Azië, van heuveltopsteden als Perugia of Assisië tot de trapsgewijs neerdalende nederzettingen tegen de berghellingen van Alpen of Karpathen, Andes of Himalaya, overal ter wereld wordt de ruimtelijke aanleg van de stad zo tot haar individueel kenmerk gemaakt, een symbool van haar identiteit, soms zelfs een metafoor van haar karakter of haar pretenties, zoals wereldwonderen als de Kolossus van Rhodos of de vuurtoren van Alexandrië plastisch de macht van die havens suggereerden. Tot in het logo van de stad toe, zoals in Parijs, of in haar koosnaam, zoals in 'Big

Apple' New York, wordt het ruimtelijk vormgegeven tot uitgangspunt genomen voor de herkenbaarheid van de stad - ook al bestaat die herkenbaarheid slechts bij de papieren gratie van de plattegrond of de zeldzame blik van de vogelvlucht.

Wie denkt dat zulke ontwikkelingen slechts aan welbewuste urbanisatieplannen te danken kunnen zijn, heeft het mis. Natuurlijk, steden worden bewust aangelegd, niet zelden ook weloverwogen gepland en uitgelegd, zoals de 'bastides' in Languedoc of de vestingsteden van Vauban, om nog maar niet te spreken van de stadsuitleg die de grotere Nederlandse steden al in de zeventiende eeuw hebben gekend, en bijna alle steden in de negentiende. Maar soms volgt de stadsontwikkeling stukje bij beetje de vormen van het landschap en openbaart haar ruimtelijke ordening zich pas als kenmerk wanneer ze voltooid is, al dan niet volgens vooropgezet plan. In zijn fascinerende *Delirious New York. A Retroactive Manifesto for Manhattan* (New York 1978), een van de meest meeslepende analyses van de geschiedenis van een stad als object van ruimtelijke ontwikkeling, suggereert de architect Rem Koolhaas zelfs een onderhuidse, maar historische continuïteit - die voor wie de stadsgeschiedenis weet te lezen tot de stichting van Nieuw Amsterdam door de Nederlanders teruggaat -, tussen Manhattan als ruimtelijk gegeven, de architectuur van The Grid, en de 'culture of congestion' waarvan New York het ultieme voorbeeld is. New Yorks planning lag al het ware al in de kiem besloten in het onooglijke maar vanaf het begin ordelijk geplande dorpje op de zuidpunt van Manhattan dat Peter Minit en Pieter Stuyvesant bestuurden. Reeds in hun tijd had het voor zijn ruimtelijke aanleg een geheim verbond met het landschap gesloten.

De zeven heuvels van Rome, hoe moeilijk ook als groep te identificeren voor het verstrooide oog van de wandelaar, die ze slechts de een na de ander kan memoriseren om aan het eind de balans op te maken en - meestal - de tel kwijt te raken, zijn al meer dan tweeduizend jaar spreekwoordelijk voor de stad. Dat gehevelde geheugensilhouet vormt naar buiten Rome's logo 'avant-la-lettre'. Dichterbij in de tijd, maar nog in de middeleeuwen, krijgt Keulen haar naam van kerkenstad. De stadspanorama's staan vol torenhoge kerkschepen, zoals Amsterdam een à twee eeuwen later onveranderlijk volle havens met wouden van scheepsmasten op de stadsgezichten toont. Even na de middeleeuwen beroemt het kleine Zutphen zich op zijn torenrijkheid, 'Zutphania turrita', als een eigen kenmerk van de stad. Gepland of niet, het ruimtelijk beeld van die steden, resultaat van een lange ontwikkeling, een samenballing en een geleidelijke opeenhoping van een groot aantal gelijksoortige objecten in de stedelijke ruimte (heuvels, kerken, torens), wordt zo tot haar unieke kenmerk. Eenmaal door de stad zelf geassimileerd en welbewust naar buiten gebracht, vormt dat kenmerk het externe beeld van haar identiteit.

ZUTPHEN

U zult mij vergeven dat ik nog even blij stilstaan bij het voorbeeld van Zutphen. Niet alleen omdat het mij wat beter bekend is, maar ook omdat het een mooi voorbeeld is van het spel met identiteit door een kleine stad, in het woud van metropolen dat tot nu toe aan de orde is geweest. Reeds het Zutphens stadszegel van 1243, en duidelijker nog het grootzegel van de stad dat vanaf 1353 werd gebruikt en waarvan het originele zilveren zegelstempel nog bestaat, tonen een gestileerde vesting vol torens als symbool van de 'civitas et burgenses Zutphanienses', van stad en burgerij van Zutphen, zoals het randschrift meldt. Zeker, tal van steden gebruikten dat symbool, maar de torenzucht bleek in dit geval endemisch. Zeker vanaf de zestiende eeuw werd de Zutphense torenrijkheid welbewust gepropageerd als stedelijk kenmerk. In 1627, toen de stad nog half in puin lag van de herhaalde belegeringen en al het beschikbare kapitaal naar de aanleg van nieuwe vestingwerken ging, werd een hoge, op zichzelf volmaakt overbodige speeltoren op het wijnhuis gezet, waardoor het torenbeeld in het stadssilhouet nog werd verdicht. Op twee kerken, de Broederenkerk en de St. Walburgkerk, werden de spichtige dakruiters vervolgens nog door forse klok-ketorens vervangen, met hetzelfde effect.

Voor ons thema is echter niet die torenrijkheid op zichzelf belangrijk, maar de wijze waarop zij ter plekke is geassimileerd, tot beeldmerk van de stad gemaakt en tot zelfgekozen kenmerk van haar identiteit. De torens bepaalden heel uitdrukkelijk het stedelijk silhouet dat enkele eeuwen lang op een vermoedelijk wat gechargeerd stadsgezicht ter weerszijden van de schepenbank in het stadhuis te zien was, en nu opnieuw op een wandtapijt in de Burgerzaal. Vóór de ontmanteling van de vesting lag de stad verscholen achter de vestingwerken aan de IJssel. Eerst na de slechting van de vestingmuren kon vanaf de jaren 1860 een karakteristiek IJselfront worden aangelegd, zoals men dat ook nog in Kampen vindt - maar hoewel net als in Kampen de lange reeks witgepleisterde herenhuizen heel prominent de entree van de stad bepaalt en luidop spreekt van negentiende-eeuws herstel, heeft het IJselfront in het historisch geheugen van de stad niet de plaats ingenomen van de torens.

De brand van de toren van de Grote of St. Walburgkerk in 1948, waar ik als schooljongen op enkele tientallen meters afstand zo gefascineerd naar heb staan staren dat ik het me nu nog voor de geest kan halen, stelde het probleem van de herbouw: zou de toren een middeleeuwse spits terugkrijgen, of de afgebrande barokke peperbus? Daarmee stond de herkenbaarheid van het stadssilhouet op het spel. De peperbus die ieder kende won het uiteindelijk dan ook van de spits, ondanks de evidente oriëntatie van het stedelijk geschiedbeeld op de middeleeuwen. Toen in 1975 een stadslogo werd ontworpen, werden de vijf nog bestaande grote torens in een dichte rij in het beeldmerk gegroepeerd, onder het historische motto 'Zutphen torenstad'. Maar de torenrij geeft tevens aan dat het historisch geheugen van de stad zich welbewust op het verleden richt, niet op een

continuïteit met het heden. De hoge bakstenen watertoren uit 1928, met een karakteristiek granaat-silhouet, die reeds van ver af gezien midden in het stadsbeeld opdoemt, is welbewust uit het logo geweerd. Toen ik eind 1989 bij de aanbidding van de nieuwe *Geschiedenis van Zutphen* (Zutphen 1989) de toenmalige burgemeester in het openbaar om herstel van die omissie verzocht, teneinde het historisch continuïteitsbesef levend te houden, ontving ik slechts een beleefde glimlach. Het logo is sedertdien watertorenloos gebleven.

Ook u mag deze geschiedenis doen glimlachen. Ze geeft echter heel duidelijk een wezenlijke dimensie van stedelijke identiteit aan: geen identiteit zonder receptie van het kenmerk, zonder assimilatie van het beeld, zonder toeëigening, dat wil zeggen herkenning als 'eigen' van iets dat op meer of minder toevallige gronden tot symbolisch kenmerk is verkozen, en dat, hoewel ruimtelijk reëel, lang niet altijd rechtstreeks kan worden waargenomen. Vóórdat luchtballon en vliegtuig door een rondvlucht boven Amsterdam een vogelvluchtbeeld van de stad mogelijk maakten, kon de grachtengordel door de wandelaar slechts met de nodige fantasie uit brokstukken waarneming worden gereconstrueerd, of moest zij vanuit een door cartografen ontworpen plattegrond of atlas worden gememoriseerd. Toch is die gordel al eeuwen lang een welsprekend ruimtelijk beeldmerk van de stad, en staat zij nog heel wat hechter in het geheugen van de Nederlanders gegrift dan de Rotterdamse driehoek of het Utrechts trapezium.

Stedelijke identiteit werkt, met andere woorden, wel met werkelijkheid, maar beperkt zich daar niet toe. De stad volstaat er niet mee werkelijkheid te reproduceren, maar werkt haar om tot een zinvol beeld. Of ze gebruikt reeds bewerkte werkelijkheid waarvan ze de betekenis herkent. Noch blote 'facts' noch zuivere 'fiction', met andere woorden, maar - om een handig modewoord te gebruiken - 'faction'. In hun collectief geheugen selecteren de stedelingen een aantal ruimtelijke vormen en contouren uit de massa die lokaal voorhanden is. Zij bewerken ze vervolgens tot een beeld van de stad, een gestileerd en memoriseerbaar silhouet, dat voldoende symboolwaarde heeft om als 'eigen' te worden herkend. Het beroep dat zij daarbij op de geschiedenis doen is heel relatief. Het geschiedbeeld van de stad is zeker een van de leidende selectiecriteria, maar dat beeld kan de toets der wetenschappelijke kritiek lang niet altijd doorstaan. Het gaat ook niet zozeer om historische waarheid maar om historische herkenbaarheid. Geschiedenis helpt, historisch bewustzijn ondersteunt identiteit. Maar uiteindelijk heeft identiteit aan de overvolle geschiedenis van de wetenschappers geen boodschap: ze kiest daaruit wat in haar kraam te pas komt.

ROTTERDAM

Die keus hoeft zelfs niet definitief te zijn. Identiteit werkt met de geschiedenis van de ruimtelijke ordening, ze speelt ermee. Een voorbeeld daarvan is de ruimtelijke structuur van de binnenstad van Rotterdam. De oorspronkelijke

stadsdriehoek rond de St. Laurenskerk (vermoedelijk ooit als een rechthoek gepland maar al spoedig tot driehoek beknot) is nooit uitgewist of verloren gegaan, niet bij de stadsuitleg aan het begin van de zeventiende eeuw, niet bij de herstructurering van het centrum in de eerste decennia van de twintigste eeuw, waarbij stadhuis, postkantoor en beurs de plaats innamen van een aanzienlijk maar verpauperd stadsdeel, zelfs niet bij de wederopbouw en de stedenbouwkundige herschikking van het stratenplan na de Tweede Wereldoorlog. Integendeel, in de jongste decennia is de oude structuur juist weer geaccentueerd. Door de omvorming van de singels (de oude stadsgrachten) tot doorgangswegen heeft het stadscentrum dat erdoor wordt omsloten een nieuwe consistentie gekregen.

Toch is er iets veranderd. Het groeiende belang van de Blaak als doorgangsweg heeft in het centrum zelf duidelijker dan voorheen tot een historische tweedeling geleid: thans worden weer twee historische stadsdelen onderscheiden aan weerszijden van de Blaak - en trouwens ook van het oorlogsmonument van Zadkine dat als historisch ijkpunt fungeert -, twee kleinere driehoeken binnen de grote stadsdriehoek. Naast het in oorsprong middeleeuwse stadscentrum met zijn winkel-, markt- en flaneerfunctie, ligt nu, duidelijk herkenbaar ingeklemd tussen die stadswijk en de Maas, de zeventiende-eeuwse waterstad, met haar insteekhavens en haar mix van recreatiemogelijkheden, kantoren en uitgaanscentra. Pogingen om een overlap tussen de waterstad en het geplande museumkwartier te bewerkstelligen zijn tot nu toe maar in beperkte mate geslaagd. De oude singels, thans doorgangswegen, Coolsingel en Schiedamsevest snijden dat niet historisch gegroeide maar recent geplande museumkwartier in tweeën en vormen een effectieve verkeershindernis die de voetgangers afschrikt.

In de toekomst, als de nieuwe Erasmusbrug gereed is, zal de racebaan-functie van de Coolsingel alleen nog maar sterker worden geaccentueerd, en het oude centrum nog duidelijker van nieuwere wijken gescheiden blijken, zowel in het stadsbeeld zelf als in de beleving van de stad door de bewoners en bezoekers. Die beleving wordt overigens actief bevorderd door een reeks geheugensteunen in de stad, die aan de historische ontwikkeling van het centrum refereren en de bezoeker in staat stellen zich het historische verleden gedifferentieerd toe te eigenen: op strategische punten van de wandelroutes verwijzen richtingborden uitdrukkelijk naar de 'waterstad', terwijl een tweede reeks meer specifieke panelen de belangrijkste historische plekken uitdrukkelijk in het historische beeld van de stadsontwikkeling situeert.

BINNEN EN BUITEN, HOOG EN LAAG

Om nieuwe eenheid te vinden en de breuklijnen van de ruimtelijke ordening te mijden moet de stadsbevolking ondergronds gaan. Die verticalisering van de stad is haar nieuwe identiteitskenmerk. Ze impliceert tegelijk een nieuwe verhouding

tussen binnen en buiten in de beleving van de stad. Voorheen werd aan de stedelijke identiteit vooral in de open lucht vorm gegeven. Ook historisch. Ruïnevelden lagen in de open lucht. Straten, markten en pleinen waren het vanzelfsprekend toneel van stedelijke identiteitsrituelen als kermis, markt, intocht en optocht, alle voorzien van een lange geschiedenis en diep in het collectief stadsgeheugen verankerd. De Rotterdamse weekmarkt is wellicht de sterkste geheugensteun van de stedelijke identiteit, temeer daar ze een evident multicultureel karakter draagt die het kenmerk van een grote flexibiliteit is. Voor het ruimtelijk herstel van de weekmarkt op de traditionele plek, na de sloop van het luchtspoor, hebben alle andere stedenbouwkundige plannen moeten wijken. Het nieuw aangelegde, geheel open marktplein vormt in zekere zin de pendant van die andere open handelsruimte, de Lijnbaan, aan de andere kant van het centrum, die als openlucht-‘shopping mall’ nog pas enkele decennia geleden een ongekennde noviteit leek.

De nieuwe stad verdicht zich echter niet meer horizontaal doch verticaal. Ze zoekt haar identiteit in de gelaagdheid en toont haar geschiedenis in de diepte. Het winkelcentrum Hoog-Catharijne maakte er een verticaal begin mee: de meest prozaïsche, volstrekt van enige historische diepte verstoken winkelgalerijen werden opgetut met historiserende namen als Trindeborch, Janssoenborch en Godebaldkwartier. Tal van steden zijn de commerciële trend gevolgd en in de diepte afgedaald of op een verhoog gestegen. Het mooiste voorbeeld is wel het Forum des Halles te Parijs, dat met zijn drie dieptelagen rond een open ruimte en zijn eindeloze roltrappen een beeldende illustratie vormt van de bijnaam van zijn voorganger, de oude Hallen: "le ventre de Paris" (de buik van Parijs). Eerst sinds kort geldt de dieptemetafoor ook voor het historisch bewustzijn. Stukjes ruïne zijn opgenomen in nieuwe bouwsels. Her en der is men begonnen met een herwaardering en uitbating van middeleeuwse kelders. Utrecht heeft zijn diepliggend werfkelderstelsel op efficiënte manier ingezet voor een tegelijk recreatieve en historisch suggestieve beleving van de oude binnenstad. De historische werfsuggestie wordt thans in de nieuwe ondergrondse ‘shopping mall’ aan het Rotterdamse Beursplein nageaapt. Maar Rotterdam heeft ook zelf wat te bieden. Aangrijpend is de wijze waarop de teruggevonden resten van de middeleeuwse stadsmuur en muurtoren daar in het ondergrondse Blaakstation zijn verwerkt. De gerestaureerde muurresten zelf hangen als het ware in de lucht en suggereren zo dat onder de middeleeuwse laag nog andere, onbekende of ongeëxploreerde lagen van de stadsgeschiedenis te vinden zijn. Ook de nieuwe vaste historische opstelling in het Schielandshuis werkt heel nadrukkelijk met niveauverschillen, trapjes en loopbruggen, als evenzoveel tijdsmetaforen.

In Barcelona is men nog verder gegaan in de verticalisering van de historische identiteit van de stad. De uitgestrekte ruïnes van de Romeinse en vroegmiddeleeuwse stad die daar onder de laatmiddeleeuwse fundamenteën te voorschijn zijn gekomen, zijn nu vanuit het Museu Històric de la Ciutat in een doorlopend wandeltracé ondergronds met elkaar verbonden, als een verborgen stad waarin het

museum, de toegangspoort van de geschiedenis ons doet afdalen, met de onmiskenbare suggestie dat in de historische beleving van de stad de ene laag de andere aflost. In die onderste laag zelf zijn weer tijdsverschillen onderscheiden, zoals in het vroegmiddeleeuws baptisterium, waarvan het doopbassin achtereenvolgens drie verschillende vormen kreeg, waarvan de sporen nog aanwezig zijn en uitdrukkelijk worden getoond.

Maar we hoeven voor die historische gelaagdheid niet eens terug te gaan naar een ver verleden. In een betrekkelijk nieuwe stad als Montréal (Québec) toont het Musée d'archéologie et d'histoire 'Pointe-à-Callière' in een omvangrijk ondergronds tracé, de 'archeologische crypte', hoe zeventiende-eeuwse straten en riviertjes door stedenbouwkundige herschikking zijn verdwenen, hoe de achttiende-eeuwse fundamenteen negentiende-eeuwse gebouwen zijn gaan dragen en hoe die negentiende-eeuwse gebouwen intussen zelf al lang verstorven resten uit een ver verleden zijn geworden, waarbovenop de twintigste eeuw haar eigen gebouwde ruimte en haar eigen geschiedbeeld zet. Vroeg twintigste-eeuwse objecten worden er reeds als archeologische resten tentoongesteld omdat ze in de bouwlagen zijn gevonden. Hun objectgebonden status als 'rest' en 'vondst' krijgt zo een toegevoegde historische 'diepte' die met het proces van archeologisering samenhangt. De archeologische benadering van de geschiedenis is immers bij uitstek verticaal. Ze steunt op de herkenning van elkaar aflossende bewoninglagen die evenzoveel getuigen van elkaar opvolgende samenlevingen of beschavingstypen zijn. De informatica versterkt die indruk nog. Op computerschermen gaan virtuele persoonlijkheden uit verschillende perioden (een woudloper, een stadse dame, een Indiaan) interactief een gesprek met de bezoekers aan waarbij dezen zich door in de persoonlijke intimiteit van de voorgestelde personages te treden de insiders van een specifiek tijdsbestek kunnen wanen. De indruk van gelaagdheid in de tijd wordt daardoor nog versterkt.

BESLUIT

Het is de vraag of die nieuwe verhouding tussen binnen en buiten en tussen hoog en laag, die internalisering van de stedelijke identiteit en die verticalisering van het historisch bewustzijn, meer zijn dan een voorbijgaande gril. Mocht dat zo zijn - en de grootschaligheid van het verschijnsel suggereert inderdaad dat de beleving van de stad aan het veranderen is - dan moet ook de historicus zich weten aangesproken. Juist het groeiend gevoel voor verticaliteit, voor gelaagdheid in de stedelijke identiteit, biedt hem een ideaal aanknopingspunt om de historische identiteit letterlijk meer diepte te geven. Zeker is wel dat internalisering en verticalisering gevolgen zullen hebben voor de toeëigening van de stad, en daarmee voor haar actuele identiteit. De beleefde stad wordt een binnenplein, een afgesloten ruimte, waar men buitengesloten kan worden, en waar sommigen om allerlei redenen door de beveiligingsbeambten ook inderdaad buitengesloten zullen worden: zwervers, opgeschoten jongeren, junks, allochtonen, demonstranten,

verkopers van ongewenste literatuur. Maakt 'Stadtluft' dan niet meer vrij? Het is zeker niet de geringste taak van de historicus om de echo van dat bevrijdend maatschappelijk verschijnsel dat de stad ooit was tot in de diepste diepte van de nieuwe stadsbuik te doen weerklinken.

Prof. dr. W.Th.M. Frijhoff (1942) studeerde aanvankelijk filosofie en theologie, vervolgens te Parijs geschiedenis en sociale wetenschappen. Hij was van 1971 tot 1981 als onderzoeksmedewerker verbonden aan onder meer de EHESS te Parijs. In 1981 promoveerde hij te Tilburg op een proefschrift getiteld 'La société néerlandaise et ses gradués, 1575-1814. Une recherche sérielle sur le statut des intellectuels' (Amsterdam/Maarssen 1981). Promotoren waren H.F.J.M. van den Eerenbeemt en J.A.H. Bots. Van 1981 tot 1983 was hij wetenschappelijk medewerker aan de KUB, bij H. van den Eerenbeemt. Sedert 1983 is hij hoogleraar maatschappijgeschiedenis, in het bijzonder de culturele en mentale aspecten van pre-industriële samenlevingen, aan de Erasmus Universiteit te Rotterdam.