

De Nederlandse stad in de twintigste eeuw als tec

Op maandag 21 mei 2001 is de werkgroep Stedengeschiedenis te gast bij Museum Energetica, Hoogte Kadijk 400 Amsterdam (bereikbaar vanaf Amsterdam CS met bus 22 richting Muiderpoortstation; uitstappen halte Mauritskade). De studiedag is gewijd aan het cluster 'Stad en Stedelijke Technieken', onderdeel van deel VI van de reeks Techniek in Nederland in de Twintigste Eeuw, dat in de loop van 2002 verschijnt. Leden van het cluster verzorgen de presentatie.

De studiedag is gratis voor eenieder toegankelijk. Informatie kan worden ingewonnen bij Jan van den Noort (010-436 6014). Belangstellenden worden verzocht zich vóór 15 mei op te geven bij Tabitha van Assem (040-247 2708; fax 040-244 4602; email t.v.assem@tm.tue.nl). De omgeving van het museum is niet rijk bedeed met horecagelegenheden. Gelieve bij aanmelding aan te geven of u ter plekke de lunch wil gebruiken (15,-).

Dagvoorzitter: prof.dr. Pim Kooij

10:00 Ontvangst en koffie

10:30-11:00 Dr. Cornelis Disco (Universiteit Twente) over 'Stedelijke techniekgeschiedenis in het project Techniek in Nederland in de twintigste eeuw (TIN-20)'.

11:00-11:30 discussie

11:30-12:00 Drs. Hans Buitter (Technische Universiteit Eindhoven) over 'De elektrische stad'.

12:00-12:30 discussie

-----Lunch, tevens gelegenheid tot bezichtiging van het museum -----

14:00-14:30 Dr. Adrienne van den Bogaard (Technische Universiteit Delft) over 'De stad als innovatieknooppunt. Stedelijke stofwisseling en stadsplanning'.

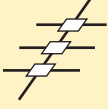
14:30-15:00 discussie

15:00-15:30 Prof.dr. Ed Taverne (Rijksuniversiteit Groningen) over 'Stedelijk vervoer en verkeersplanning'.

15:30-16:00 discussie

Cornelis Disco, Stedelijke techniekgeschiedenis in de twintigste eeuw

'Stad en Stedelijke Technieken' is een van de 14 onderzoeksclusters binnen het omvangrijke project Techniek in Nederland in de twintigste eeuw. Het project heeft tot doel een 'contextuele' beschrijving te geven van de ontwikkeling van techniek in Nederland in de twintigste eeuw op onderscheiden domeinen. Daarnaast is er de pretentie om de nieuwere techniekgeschiedenis van bruikbare inzichten en gereedschappen te voorzien. Behalve klassieke domeinen als bedrijfstakken zijn in het TIN-20 project ook enkele typerende locaties van techniekontwikkeling als bindend element gekozen. Een daarvan is de stad. Daarmee is de uitdaging gegeven om stedengeschiedenis en techniekgeschiedenis op elkaar te betrekken. Naast intellectuele positionering en de ontwikkeling van analytische instrumenten vereist dit ook een helder idee over de aard van techniek en de verschillende relaties met de zich ontwikkelende stad. Tot slot is er een voorstel voor een narratieve structuur waarmee de veranderende plaats van techniek in de stedelijke ontwikkeling van de twintigste eeuw kan worden gekenmerkt.



Technische constructie

Hans Buiter, De elektrische stad

Hans Buiter zet uiteen hoe tussen 1890 en 1930, onder invloed van de toepassing van elektriciteit en de introductie van technologieën als de elektrische tram, booglampen, lichtreclames en bioscopen, de 'elektrische stad' ontstond. Toepassing van deze technieken vergrootte de reikwijdte en de werfkracht van de stad, verlengde de gebruiksduur door haar groeiende attractiviteit 's avonds. Architectuur, journalistieke impressies en romanfragmenten maken duidelijk dat de 'elektrische stad' meer was dan de som van haar (elektrische) onderdelen; spraakmakende tijdgenoten beschouwden haar als een brandpunt van moderniteit.

Adrienne van den Bogaard, De stad als innovatieknooppunt

Binnen het deelproject 'Stad en Stedelijke Technieken' van het TIN-20 project wordt naast een historisch overzicht van stedelijke techniekontwikkeling in Nederland in de twintigste eeuw, ook een meer algemeen perspectief op techniekontwikkeling uitgewerkt. De stad wordt gezien als 'innovatieknooppunt', dat wil zeggen een geografische locatie waarin technieken en technische systemen in interactie met elkaar en met de locatie worden ontwikkeld. Dit proces wordt gestuurd door 'reflexieve actoren' zoals gemeenten, professionals als stedenbouwers of civiele ingenieurs, bedrijven of burgers. De aandacht gaat onder andere uit naar de wijze waarop reflexieve actoren telkens opnieuw betekenissen aan de stad en aan de technische systemen toekennen. Het perspectief wordt uitgewerkt aan de hand van de 'stofwisseling van de stad' alsmede de stadsplanning.

Ed Taverne, Stedelijk vervoer en verkeersplanning

Tot nu toe zijn kwesties van stedelijk vervoer, verkeerstechniek en verkeersplanning teveel als op zichzelf staande problemen gedacht en onvoldoende onderzocht op hun invloed op de vorm- en functieveranderingen van steden. Globaal kunnen drie periodes worden onderscheiden waarin, parallel aan wijzigingen in mobiliteitsgedrag en (openbaar) vervoer, duidelijk van elkaar onderscheiden, technische verkeerssystemen zijn ontwikkeld: 1890-1914/ 1924-1940/ 1966vv. De eerste wordt gekenmerkt door binnenstedelijke operaties in termen van ontsluiting, verbreding en facilitering van nieuwe programma's op gebied van vervoer, wonen en bedrijvigheid (binnenstad). In de tweede periode vindt een schaalvergroting in het denken over verkeerstechniek en wegenbouw plaats, en wordt verkeersplanning een belangrijke drager van stedelijke ontwikkelingen in regionaal verband. Er ontstaat ook een nieuw type weg of straat: de parkway, een naar Amerikaans model ontwikkeld, stedenbouwkundig element dat prominent figureert in stedelijke uitbreidingsplannen van Rotterdam, Amsterdam, Eindhoven (tuinsteden/suburbanisatie). De derde fase markeert de uitbouw, verzelfstandiging en schaalvergroting van allerlei vormen van mobiliteit, vervoer en infrastructuur (Rijkswegennet, 1966; NS-reorganisatieplannen) die, in gefaseerde wijze, uiteindelijk hebben geleid tot nieuwe vormen van verstedelijking, in het bijzonder aan de randen (periferie).

Namens de Werkgroep Stedengeschiedenis
Jan van den Noort