

Boekbesprekingen

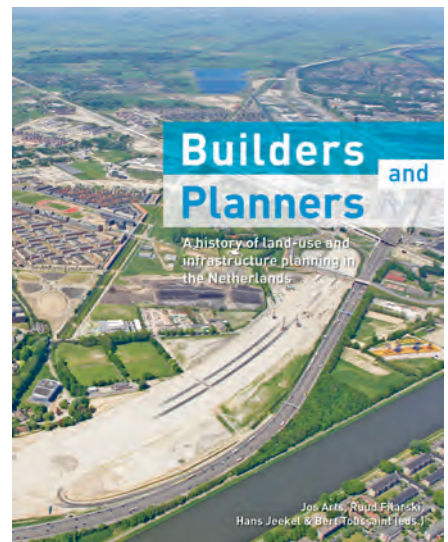
Jos Arts e.a. (red.), *Builders and planners. A history of land-use and infrastructure planning in the Netherlands*. Delft: Academische Uitgeverij Eburon 2016, 521+xii pp., ISBN 978-94-6301-031-3, hb. **MAURITS ERTSEN**

Bert Toussaint (red.), *Modern wereldwonder. Geschiedenis van de Deltawerken*. Amsterdam: Boom 2018, 448 pp., ISBN 978-90-2442-373-6, hb.

Nederland is een land wat zichzelf heeft gemaakt, tenminste, dat is een van de verhalen die nationaal en internationaal verteld blijven worden. ‘Maken’ is ook een thema van twee recente boeken over processen en objecten die het Nederlandse landschap sterk hebben beïnvloed. In *Modern wereldwonder* lezen we over de Deltawerken, hoe ze tot stand zijn gekomen, welke invloed onderscheiden kan worden in regionale zin en waarom de term ‘iconisch’ van toepassing is. In *Builders and planners* worden de tradities van infrastructuur bouwen en ruimtelijk plannen aan elkaar verbonden, inclusief de rivaliteiten en de veranderingen in de twintigste eeuw.

Beide boeken zijn geschreven door meerdere auteurs (waarbij *Builders and planners* een groter team aan auteurs heeft met een kleiner kernteam). Dat heeft als voordeel dat de individuele hoofdstukken geschreven kunnen worden door experts, maar als mogelijk nadeel dat de rode draad van een betoog lastiger te volgen valt. Voor de Deltawerken zou de rode draad wat minder belangrijk kunnen zijn, omdat daarbij de werken zelf centraal staan. Maar daar ontbreekt wellicht een afsluitend betoog over de werken, waarin de verschillende aspecten die in de hoofdstukken naar voren komen aan elkaar gerelateerd worden. In *Builders and planners* is de rode draad gevonden in een drietal centrale vragen die in inleiding en conclusie worden besproken, terwijl tussen de individuele hoofdstukken zogenaamde intermezzo’s de lezer in staat moeten stellen de draad weer te herpakken – als dat nodig mocht zijn.

Ik vind dat beide boeken op een interessante en toegankelijke wijze het maken van (een deel van) Nederland laten zien. Zij laten een complexe geschiedenis zien, waarbij planning en bouwen steeds weer opnieuw aan elkaar verbonden werden. We lezen ook regelmatig dat plannen – of het nu ruimtelijke ordening of infrastructuur betreft – veranderd moesten worden, bijvoorbeeld omdat uitvoering lastiger bleek te zijn of ideeën over de plannen veranderd waren. Uiteraard komt ruimtelijke ordening uitvoeriger aan de orde in *Builders and planners* dan in *Modern wereldwonder*, maar het wordt duidelijk dat de Deltawerken ook een nauwe relatie met plannen van de grotere ruimte hebben gehad. Beide boeken vullen elkaar dan ook goed aan. De Deltawerken zijn gepland en gebouwd, de verschillende deelstudies in *Builders and planners* – de IJsselmeerpolders, de Randstad, transport, woningbouw en de Betuweroute – laten mooi zien dat bouwen en plannen in Nederland heel veel plaatsen heeft gevormd.



Modern wereldwonder neemt de lezer mee in een overzicht over de Deltawerken in een zevental hoofdstukken (plus korte inleiding en epiloog). Achtereenvolgens komen veiligheid, waterhuishouding en ecologie, innovatie, economie, toerisme, ruimtelijke ordening en beeldvorming aan de orde. Als we kijken naar de verdeling van de pagina's dan zien we dat de meer traditionele thema's veiligheid, water en innovatie het leeuwendeel van het boek vormen. Dat is op zichzelf niet heel vreemd voor een boek dat over een specifiek project gaat, maar roept wel de vraag op wat de kortere hoofdstukken over bredere thema's opleveren. Het zijn met name de hoofdstukken over economie en toerisme waarin het lastig blijkt om directe relaties te leggen tussen veranderingen in de zuidwestelijke delta en de Deltawerken.

We zien ook een verschil in vertelwijze tussen de langere (kern)hoofdstukken en de kortere (context)hoofdstukken. De laatste zijn wat feitelijker van aard, in de zin dat gepoogd wordt veranderingen te duiden in getallen, in vergelijkingen voor en na de werken. De hoofdstukken rond het bouwen van de werken en de directe resultaten op het water zijn meer historiserend, maar tonen interessant genoeg tegelijkertijd ook meer bewondering voor de werken. Het hoofdstuk over beeldvorming, wat misschien ook wel wat meer bij de traditionele invalshoek hoort, is daarbij het meest ambivalent. Naast een reconstructie van hoe bewondering van de Deltawerken tot stand kwam, is het hoofdstuk zelf eigenlijk ook een bewonderende tekst. Nederland heeft iets bijzonders aan de Deltawerken, lezen we zelfs. Ik heb geen moeite met die uitspraak, maar wil tegelijkertijd toch vaststellen dat zo'n uitspraak eigenlijk alleen geldt binnen Nederland als we geen expliciete vergelijking met andere landen ter beschikking hebben.

Builders and planners probeert wel Nederland in een internationaal perspectief te zetten. Ik vind dat een goed idee en er komen ook interessante aspecten naar boven, maar een vergelijking met België hoeft niet per se het unieke van Nederland te laten zien. Wellicht is België wel een uitzondering? Wat de vergelijking in het eerste hoofdstuk (na de inleiding) mooi laat zien, is hoe lastig een begrip als 'centrale planning' te duiden is. Wat is er centraal, wat wordt er gepland, met welke reden gebeurt dat dan? Ook de relatie tussen maatschappijvisies en manieren van plannen (in Nederland en België) komt goed naar voren. Ik vond het idee dat in België planning veel meer met (een beeld van) sociale verandering samengaat een heel interessant punt. Het Nederlandse idee van rationeel plannen wordt in de rest van het boek in vijf hoofdstukken, vijf intermezzo's plus een conclusie uitgewerkt. Het betoog bespreekt de verschillende tradities van bouwers en planners over een langer tijdsbestek, inclusief de wijze waarop zij wel en niet samenwerkten.

Deze kluwen wordt in een drietal chronologische (1920-1950, 1950-1980 en 1990-2010) en twee meer thematische (participatie en sociaal debat, en de Betuweroute) hoofdstukken besproken. De hoofdfocus is op transport, maar zoals ik al eerder aangaf, komen ook andere gebieden aan de orde. De studie als geheel bouwt op het neerzetten van een sterke scheiding tussen bouwers (*infrastructure builders*) en planners (*spatial planners*). De bouwers zijn de (civiele) ingenieurs, de planners zijn de diverse groep van sociale wetenschappers, (landschaps)architecten, geografen, et cetera. Ik vind het dan wel grappig om te lezen dat de eerste ruimtelijke plannen in Nederland in de negentiende eeuw werden gemaakt voor (inderdaad) transport, maar dat die plannen door ingenieurs werden opgesteld. Er waren immers nog geen planners ...

In die zin is dit boek dus niet alleen een weergave van de onderhandelingen die continue plaatsvonden om Nederland te vormen, maar ook het verhaal van de emancipatie van de beroepsgroep 'planners' en van de conflicten die tussen de zittende beroepsgroep ingenieurs en de opkomende beroepsgroep voorkwamen. Het boek bespreekt die interacties tot aan de jaren 1970 als een discussie tussen twee professionele groepen. Daarna komt er nog een groep bij, of eerder een geheel aan groepen, namelijk sociale bewegingen die opkwamen voor andere ideeën over Nederland, plannen en infrastructuur. Het boek laat zien dat grote planningsprojecten van de jaren zestig onder druk kwamen, niet alleen omdat ze moeilijk te realiseren bleken te zijn, maar ook omdat de plannen zelf niet

meer zo populair waren. Beslissingsprocedures in zowel plannen als bouwen werden aangepast, om de activiteiten wel door te laten gaan.

Het grote Deltaplan moest ook veranderen in de jaren 1970. Wat zegt dat over de Deltawerken als object van bouwen en plannen? Kunnen we de Deltawerken beschouwen als een daadkrachtig antwoord op een probleem? Op de langere termijn bekeken is dat beeld lastiger te handhaven, omdat we dan de eerdere discussies over de kustverdediging tegenkomen – vergelijkbaar met de erg lange discussie over de Zuiderzeewerken. Ik zou zelfs de vraag willen stellen of de Deltawerken inderdaad een wereldwonder zijn. Niet omdat ik aan de belangrijkheid twijfel, maar aan het enkelvoud. Is het mogelijk te spreken van de Deltawerken als één wonder, of zijn het er meer – of geen? Het Deltaplan is wellicht enkelvoudig, maar we kunnen ons afvragen of de Deltawerken wel enkelvoudig zijn. De continue onderhandelingen, de wijzigingen, de improvisatie zelfs, voor mij zijn dat redenen om de Deltawerken veel minder als een eenheid te zien dan de titel van het mooie boek *Modern wereldwonder* suggereert.

De Deltawerken zijn tegenwoordig een stuk populairder dan centraal plannen. Ruimtelijke ordening (*spatial planning*) is niet meer zo duidelijk aanwezig in het overheidsdenken van nu. Het symbool voor de veranderende tijden is de fusie in 2010 van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Er werd niet meer geordend, er werd binnen twee domeinen beleid ontwikkeld – waarbij de huidige naam van het ministerie, Infrastructuur en Waterstaat, nog meer de bouwers lijkt te benoemen. Uiteraard zou de naam van het nieuwe ministerie wel erg lang geworden zijn als alle domeinen mochten meedoen, maar geheel toevallig kan het toch niet zijn dat die delen van de naam die het meest met grootschaliger plannen geassocieerd kunnen worden (volkshuisvesting en ruimtelijke ordening) de uiteindelijke naam niet hebben gehaald. Gelukkig hebben we nu wel een mooi boek over de twee oorspronkelijke groepen, de *Builders and planners*.

Bas Bevaart e.a. (red.), *Vier eeuwen militaire inundaties rond 's-Hertogenbosch. Water, eeuwenlang de beste verdediging. Een zegen, maar ook een kwellig.* 's-Hertogenbosch: Kring Vrienden van 's-Hertogenbosch 2018, 299 pp., ISBN 978-90-9030933-0, hb.

LAURAN
TOORIANS

Joost Findhammer e.a. (red.), *Zuiderwaterlinie Noord-Brabant. Een open boek,* 's-Hertogenbosch: Provincie Noord-Brabant 2018, 349 pp., ISBN 978-90-828470-0-0, hb.

Toen eind twaalfde eeuw de stad 's-Hertogenbosch (toen nog gewoon 'Bos', Silva) werd gesticht, gebeurde dat waarschijnlijk op een donk in een broekbos in een laagte waarin de Dommel en de Aa samenkomen om samen als Dieze uit te monden in de Maas. De opbloei en successievelijke uitbreidingen van de stad gingen steeds gepaard met noodzakelijke ophogingen van het stedelijke, ommuurde gebied waardoor het contrast met het omliggende terrein steeds markanter zal zijn geworden. Die natte omgeving was verkeerstechnisch niet ideaal, maar bood ook veiligheid en bezorgde de stad als vesting de geuzennaam 'de onoverwinnelijke Moerasdraak'.

De relatie van 's-Hertogenbosch met het water is altijd zeer nauw geweest en het is daarmee verbazingwekkend dat er pas nu een boek is geschreven over de lange geschiedenis van de militaire inundaties rondom de stad. Het boek – groot formaat en rijk geïllustreerd – is erg systematisch opgezet en bevat veel gedetailleerde informatie. Vooral die strakke opzet met per inundatieperiode een hoofdstuk maakt enerzijds dit boek goed bruikbaar als naslagwerk, maar heeft ook een schaduwkant. Niet voor elke periode is immers evenveel informatie over alle behandelde aspecten voorhanden, terwijl er ook met enige regelmaat dezelfde informatie twee of driemaal wordt gegeven. Meerdere malen raakte ik als lezer de draad kwijt doordat ik een complete zin (soms zelfs een hele alinea)