

Stedenbouw in Rotterdam, plannen en opstellen 1940-1981

1981 Stadsontwikkeling Rotterdam

Red. Barbieri, Bijhouwer, Devolder, Gall, Van Hattum, Hans Kuiper, Lampe, Nycolaas en Wang

Het onderstaande artikel uit 1980 van Jacques Nycolaas beschrijft de transformatie van Zuid vanaf de eerste aanleg van de haven en de bijbehorende woongebieden op Zuid tot de planvorming in 1980 voor de Zuidoever van de Maas en daarin Kop van Zuid in het bijzonder.

Na de nodige discussies en planwijzigingen, o.a. ten gevolge van het besluit om een nieuwe brug te gaan bouwen (Erasmusbrug), een nieuwe metrohalte te maken is vervolgens de Kop van Zuid ontwikkeld.

Jacques Nycolaas

Oude havens op de Linker Maasoever

*De eerste en tweede herstructurering van de kop van zuid**

Inleiding

Hoe is mogelijk dat er juist in Rotterdam, de belangrijkste havenstad ter wereld, havens worden opgedoekt om de vrijkomende ruimte vervolgens te benutten als woningbouwlocatie?

Op het terrein Simons in de wijk Feijenoord is in de jaren 70 zelfs een complex van de allergeedkoopste woningwetbouw verzezen.

Wordt er in deze stad gespot met de macht van de havenbaronnen?

Het is moeilijk om precies de samenhang te verklaren van een aantal ogenschijnlijk autonome ontwikkelingen welke te samen het proces van herstructurering vormen:

- schaalvergroting en concentratie in de bedrijfssector; verschuiving van de havenactiviteiten in westelijke richting;
- grote problemen in de scheepsbouwsector;
- vanuit de stadsvernieuwingswijken een toenemende overloopbehoefte aan nieuwbouwlocaties;
- in het algemeen: een toenemende schaarste aan woningbouwlocaties;
- ontwikkeling van het stedenbouwkundig concept van de compacte stad;
- projectontwikkeling van luxe woningbouwprojecten langs de rivier.

Een feit is dat zich in Rotterdam al een reeks van jaren een proces van herstructurering voordoet.

haven, Katendrechtsehavens, Oude Haven/Groenendaal, Delfshaven en de Mullerpier. Simons en Leuvehaven zijn gebouwd. De overige projecten zijn in voorbereiding of uitvoering.

In dit stuk wordt ingegaan op het herstructureringsproces dat zich aan het voltrekken is op een deel van de Linker Maasoever, het Binnenhaven/Spoorweghaven-engebied in de zg. 'kop van zuid'.

Ingang tot deze bespreking vormt de afgebeelde reeks van drie - geschematiseerde - kaartfragmenten van Rotterdam.

Het eerste fragment geeft een beeld van de Linker Maasoever omstreeks 1870. Weliswaar is het 'eiland' Feijenoord dan allang Rotterdams grondgebied, met een aantal op de stad gerichte bedrijfsvestigingen, toch vormt dit - deels ingepolderde - gebied een enorm contrast met de aan de overzijde van de rivier gelegen stadsdriehoek.



1. Luchtfoto Feijenoord en het Binnenhaven/Spoorweghaven-gebied (foto Aerocamera)

140 Naast Simons zijn o.a. te noemen: Leuvehaven, Dok-



1870

Het tweede fragment geeft weer dat zich ca. 40 jaar later enorme veranderingen hebben voorgedaan: een 'herstructurering' waarbij een poldergebied met buitenplaatsen - o.a. het dorp Katendrecht - plaats heeft gemaakt voor een groot aantal havenbekkens, bedrijfsvestigingen, woningbouw en een tweetal verbindingen over de rivier.

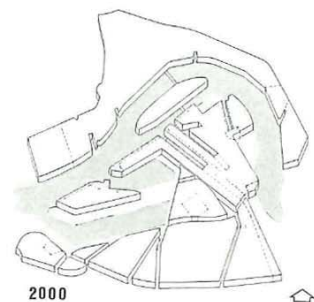
Bij dit fragment staat naast 1910 het jaar 1970 vermeld, waarmee aangegeven zij, dat ondanks ontwikkelingen binnen de aanwezige bestemmingen, de stede-



1910 - 1970

debouwkundige structuur van dit gebied 60 jaar lang ongewijzigd blijft.

Het derde fragment is een prognose. Zoals het zich nu laat aanzien zal er zich tussen 1970 en 2000 een 'tweede' herstructureringsproces voltrekken. Het merendeel van de bedrijfsvestigingen zal verdwenen of verplaatst zijn. Overheersend in dit deel van zuid zal de woonbestemming zijn. De nog resterende havenbekkens zullen naast een bescheiden bedrijfsfunctie, als stedelijke recreatieve elementen opgenomen worden



2000

in de nieuwe stedenbouwkundige structuur. De historische verwijzing naar de eerste expansieve periode van Rotterdam als havenstad zal daarmee vastgelegd zijn.

1. De 'eerste' herstructurering van de kop van zuid

1.1. Voordat het, in het laatste kwart van de 19de eeuw, kwam tot daadwerkelijke herstructurering van zuid, waren er reeds vele plannen geopperd tot ingrijpen in dit gebied. Er bestonden plannen tot overbrugging van de rivier, tot aanleg van havens (w.o. een entrepôthaven), tot het bouwen van arbeiderswoning-

gen, ja zelfs tot het omleggen van de rivier teneinde Feijenoord letterlijk aan de stad te koppelen.



3. Interpretatie van het plan Rose

1.2 Een historisch belangwekkend plan werd in 1862 uitgebracht door Rose, ingenieur van Gemeentewerken.

In dit plan ontwierp Rose een stedelijke uitbreiding op de Linker Maasoever. Deze uitbreiding omvatte ca. 125 ha. en bood plaats aan havens, kaden, bedrijven en woonruimte voor 50.000 mensen. Zijn plan gaf een bijna meetkundige omklapping te zien van de oude stadsdriehoek over de rivier. Deze formele oplossing betekende een optimalisering van de binnen het stedelijk gebied af te leggen afstanden. De centrale spil werd letterlijk gevormd door de brugverbinding die beide stadsdelen zou moeten verbinden.

Ondanks deze brug verwachtte Rose dat deze uitbreiding een op zichzelf staand stadsdeel zou vormen.

Een van de commentaren op Rose's plan betrof de inrichting van het gebied binnen zijn uitbreidingsplan. In tegenstelling tot de door Rose voorgestelde ordening werd door (vermoedelijk) het raadslid Metselaar bepleit om de woningen te situeren ten westen van de bedrijven, dit om te voorkomen 'dat bij de meest heersende windrichtingen uit het westen rook en schadelijke dampen zich over de woonwijken zouden verspreiden' (Van R., p. 58). Een blik op de huidige kaart van Rotterdam geeft aan dat dit stedenbouwkundig uitgangspunt verlaten is.

1.3 De daadwerkelijke herstructurering van de kop van zuid werd ingegeven door haven- en bedrijfsbehoeften. In de jaren zeventig kwam Rotterdam te liggen op het kruispunt van twee belangrijke infrastructuurwerken. De totstandkoming van de Nieuwe Waterweg (1872) bracht een oost-west scheepvaartverbinding tot stand en de overbrugging (1878) voor spoor- en wegverkeer van de rivier ontsloot het achterland in noord-zuid richting.

4



4. Ontwerp Stieltjesplein arch. V. d. Wall 1873

De realisering van deze werken kwam voor rekening van de stedelijke en - vooral - rijksoverheden. De aanleg van de Binnenhaven en het in exploitatie brengen van de bedrijfsterreinen werd daarentegen overgelaten aan Rotterdams meest bekende projectontwikkelaar Pincoffs. Met zijn adviseur Stieltjes wist Pincoffs, directeur van de speciaal opgerichte Rotterdamse Handelsvereniging het gemeentebestuur hiervan te overtuigen. Het grootste deel van de aan de Rotterdamse Handelsvereniging uitgegeven grond lag tussen de Spoorweghaven en de Binnenhaven. In 1872 werd een erfpachtstermijn voor 99 jaar overeengekomen.

De plannen van de RHV waren ambitieus. De kantoorplannen voor het Stieltjesplein van architect Van de Wall illustreren dit.

1.4. In 1879 draaide de RHV over de kop. Pincoffs vluchtte naar New York en het was de stedelijke overheid die de ontwikkeling van zuid verder ter hand nam.

De dan ontwikkelde plannen, grotendeels onder verantwoordelijkheid van de directeur Gemeentewerken, geven een 'menging' te zien van haven-, bedrijfs- en woonfuncties. Met de nieuwe bedrijfsvestigingen nam de noodzaak toe tot het voorzien in de huisvesting van in deze bedrijven werkzame arbeiders.

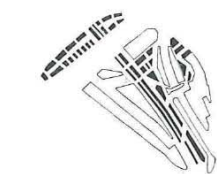
Stratenplannen voor woonkwartieren werden o.a. gemaakt voor het Noordereiland (1880) en Feijenoord (1881). Voor de Oranjeboomstraat werd een heus boulevardprofiel bepaald.

De modieus overkomende 'menging' van functies in Feijenoord is niet ontleend aan een weloverwogen stedenbouwkundig concept van integratie van functies, maar werd simpelweg veroorzaakt door grondprijzen die te hoog waren om op rendabele wijze arbeiderswoningbouw te ontwikkelen en tegelijkertijd de grote vraag naar bedrijfsgronden.

Zo kon het gebeuren dat ten oosten van de RHV-terreinen een woongebied ontwikkeld werd, en dat nog verder oostelijk in 1890 de Nassauhaven en in 1901 de Persoonshaven gegraven werden. Tussen de bedrijfsterreinen werden spoor- en wegverbindingen aangelegd.

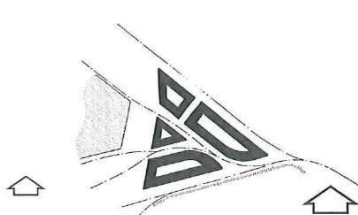
Met als gevolg een specifieke typologie van stedenbouwkundige verkaveling (scherpe hoeken, gebogen bebouwing) en wegprofielen (breed, met daarin verzonken sporen).

Deze typologie is duidelijk afleesbaar in het in 1894, vervaardigde stratenplan voor de Hillekop. Dit woonwijkje werd nagenoeg als restprodukt ontworpen van emplacement Feijenoord, Rijnhaven en de (spoor) verbinding naar Katendrecht.



■ woningen
□ bedrijven

5. 'Mening' van functies in Feijenoord



6. Verkavelingstypologie Hillekop

1.5. Het meest rigoureuze plan voor de herstructurering van zuid is wellicht het uitbreidingsplan van De Jongh uit 1895. Dit plan behelsde de aanleg van een enorm havenbekken, de ten zuiden van de Rijnhaven geprojecteerde Maashaven. De verdere expansie van de havenbedrijven werd hiermee mogelijk gemaakt. Bijna twee volledige dorpen, Katendrecht en Charlois, daarnaast landelijke gebieden met buitenplaatsen, wegen en oude dijken moeten voor deze haven plaats maken. Ter 'compensatie' werd in dit uitbreidingsplan parkruimte geprojecteerd en een plein ten zuiden van de Putselaan. Voorlopige weglating van bouwblokken in Afrikaanderwijk zou de maat van dit plein nog kunnen vergroten. Dat dit concept niet meer veranderde geeft het huidige Afrikaanderplein aan. Met het graven van de Maashaven kreeg het nieuwe Katendrecht zijn specifieke ligging en verkaveling: een schiereiland met ca. 1200 woningen en daaromheen een nagenoeg ononderbroken schil van bedrijven.



■ woningen
□ bedrijven



7. Katendrecht, omgeven door een schil van bedrijven

2. Bij het beschouwen van het proces van de 'eerste' herstructurering van de kop van zuid kunnen een aantal kanttekeningen gemaakt worden:

- De stedenbouwkundige structuur is vrijwel volledig bepaald door de aanleg van havens, de bedrijfsvestigingen en de daarbij behorende infrastructuur.
- De onontbeerlijke voorziening in de huisvesting van arbeiders ten behoeve van het bedrijfsleven geschiedde in woonkwartieren die in 'restgebieden' ontwikkeld werden.
- Het plan Rose uit 1862 heeft een historische betekenis door de nadrukkelijke stedenbouwkundig formele gerichtheid op de oude stad. De rationeel bepaalde situering van de oeververbinding in dit plan biedt een simpele oplossing voor de stedenbouwkundige ordening van Rotterdam als rivierstad.
- Vermeldenswaard is tenslotte dat bij de plannen voor de aanleg van een spoorbrug naar zuid de stedenbouwkundige complicaties van deze brug voor de ontwikkeling van Feijenoord een belangrijke kwestie vormde. Van actuele betekenis is dat in 1862 het gemeenteraadslid Dekker - tevergeefs - pleitte voor een spoorwegviaduct op zuid van 1 km lengte i.p.v. het geplande en later gerealiseerde dijklichaam, dit met het oog op de toekomstige uitbreiding van de stad op de Linker Maasoever.

De 'tweede' herstructurering van zuid

3.1. Honderdtwintig jaar nadat het raadslid Dekker zijn kritiek uitte op de wijze van vormgeving van het spoortracé op zuid, speelt er een soortgelijke kwestie. Nu, begin jaren tachtig, gaat het om de vervanging van de spoorbrug door een spoortunnel.

Er worden ernstige twijfels geuit door de wijk Feijenoord en door ambtelijke diensten over de gevolgen van de aanleg van deze tunnel voor de 'herstructurering' van zuid, gezien het vervoer van gevaarlijke stoffen en de gevolgen van de aanleg voor de huisvestingssituatie in de aangrenzende woongebieden. Het tunnelplan wordt hierbij gezien in het kader van grootscheepse veranderingen in de kop van zuid. Tientallen hectaren van bedrijfsvestigingen, tot stand gekomen in de 19de eeuw zullen plaats maken voor duizenden woningen.

Hoe is het mogelijk dat deze functiewijziging plaatsvindt in een gebied waar het bedrijfsbelang altijd zo voorop heeft gestaan. Nog in het begin van de jaren zeventig leidde dit ertoe dat de gemeente zijn eigen Havenbedrijf in het Binnenhaven-/Spoorweghavengebied bij het aflopen van de erfpachtscontracten van de Rotterdamse Handelsvereniging, opdoekte en alle bezittingen (behoudens de grond) doorverkocht aan particulieren. Met soms tientallen jaren lopende huurcontracten.

Slechts in het noordelijk deel van het gebied (nabij Pincoffs Poortgebouw) en in het zuidelijk deel bleven de bedrijfsgebouwen in gemeentelijke handen en werden met kortlopende huurcontracten verhuurd. De reden voor deze kortlopende contracten was gelegen in het plan om een nieuwe tunnel plus aansluitend tracé voor het wegvervoer aan te leggen. Hiervoor was grond nodig. In het niet volgens plan kunnen uitvoeren van deze Willemstunnel schuilt een belangrijke aanleiding voor de 'tweede' herstructurering van zuid.

3.2. De Willemstunnel was een typisch produkt van de naoorlogse wederopbouwtraditie.

De ruim gedimensioneerde verkeersroute dwars door de stad, met een gigantisch stelsel van aan- en afvoerroutes betekende een enorme ingreep.

Een groot deel van het woningbestand in Feijenoord zou hiervoor domweg gesloopt moeten worden.

Deze ingreep bleek niet realiseerbaar te zijn. Integendeel, van het tunnelplan is in de wijk Feijenoord een catalyserende werking uitgegaan. Een al jaren levend verzet tegen verloedering en kaalslag kwam tot ontlasting. De strijd voor stadsvernieuwing kreeg een enorme impuls. Vanaf dat moment heeft de wijk Feijenoord een belangrijke rol gespeeld in een veranderend gemeentelijk beleid waar met steeds meer nadruk de stadsvernieuwing als het politieke item met de hoogste prioriteit werd gesteld.

Van nieuwbouw, woningverbetering, gericht beleid ten aanzien van bedrijfsvestigingen (behoud of verplaatsing, werkgelegenheid, watergebonden karakter, milieuhinder) en beheerste verkeersingrepen kan men sedertdien in Feijenoord vele voorbeelden aantreffen. In de met dit stadsvernieuwingsproces samenhangende overloopbehoefte is Feijenoord gaan voorzien middels een zich geleidelijk ontwikkelend proces van herstructurering.

Het Simons-complex (490 woningen) vormt het eerste voorbeeld van woningbouw op een terrein waar voorheen een bedrijf gevestigd was. Daarna kwamen Persoonshaven (297 woningen) en Mallegat (258



wooneenheden). Gekoppeld aan deze projecten werden milieuovereenkomsten gesloten met een nabijgelegen bedrijf. In 1981 ging een eerste paal de grond in op het Antwerpse hoofd (218 woningen). Deze functieveranderingen in de wijk Feijenoord vormen belangrijke, door politieke strijd verworven, voorbeelden van een herstructureringsproces in de kop van zuid waar de verbetering van het stedelijk woongebied centraal staat.

3.3. Dat bedrijven op Feijenoord door de gemeente verworven werden ten behoeve van woningbouw is overigens niet te verklaren uit een historische ommezwaai ten opzichte van het op bedrijfsontwikkeling gerichte beleid ten tijde van de 'eerste' herstructurering.

Dit beleid treft men in de naoorlogse periode nog steeds aan, zij het dat het zwaartepunt letterlijk verschoven is.

In deze expansieve periode heeft zich een ongekend proces van schaalvergroting en concentratie in de Rotterdamse haven voorgedaan. De gemeentelijke rol in dit proces was gericht op het tot stand brengen van de daartoe benodigde havenbekkens in het verderop gelegen westelijk havengebied.

Inherent aan dit proces hebben de bedrijven in de oude havenbekkens grote veranderingen ondergaan. Sommige hebben zich kunnen aanpassen aan de gewijzigde verhoudingen. Menig bedrijf kon zich echter niet staande houden.

Als geheel dringt zich voor deze gebieden een beeld op van economische achteruitgang. Waarmee naast de eerder genoemde politieke, op stadsvernieuwing gerichte factor een volgende - economische - factor is aangeduid welke middels een overigens weinig in het oog springend en ondoorzichtig bedrijfsverplaatsingsbeleid, een tweede herstructurering mogelijk zou moeten maken.

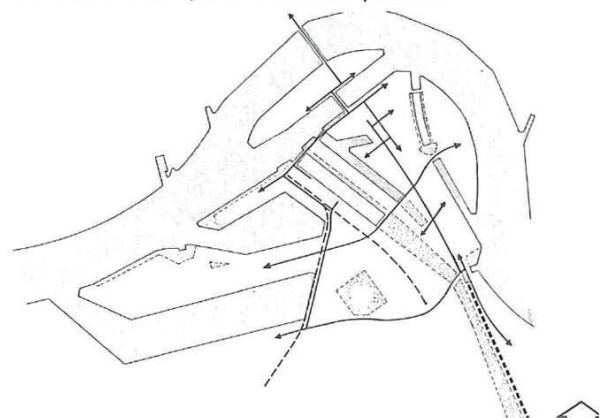
3.4. Beide factoren, de politieke en de economische hebben in de jaren zeventig hun weerslag gevonden in een tweetal belangrijke nota's:

In 1976 verscheen de 'Nota herstructurering oude havens'. In deze nota werd het plan ontvouwd tot herstructurering van de havengebieden binnen de Ruit. Voor het Binnenhaven-/Spoorweghavengebied wordt in deze nota een aantal van 4000 te realiseren woningen genoemd.

In 1978 verscheen het structuurplan 'Rotterdam binnen de Ruit'. In dit structuurplan vond een integratie plaats van de 'Nota Herstructurering oude havens' in het totale kader van het stedenbouwkundig plan. Aldus is in de jaren zeventig in Rotterdam de situatie ontstaan waarin middels een op het structuurplan gebaseerde

onderbouwing van het beleid de weg vrijgemaakt werd voor de tweede herstructurering in de kop van zuid.

3.5. Met bovengenoemde beleidsuitgangspunten en een belangrijke aanzet tot herstructurering binnen de wijk Feijenoord zijn overigens onvoldoende voorwaarden vervuld tot uitvoering van het herstructureringsproces in het Binnenhaven-/Spoorweghavengebied. Twee belangrijke factoren bemoeilijkten het daadwerkelijk opstarten van dit proces:



9. Een hoofddopzet voor een stedenbouwkundig plan voor het Binnenhaven-/Spoorweghavengebied

verbindingen,
metro,
NS sporen

- In 1980 is tussen Rotterdam en het ministerie VRO de zg. oude havenovereenkomst tot stand gekomen, een get afsprake waarbinnen in totaal 8000 woningen vallen. Voor de kop van zuid is in deze overeenkomst de bouw van ca. 1500 woningen (excl. de Katendrechtse havens) opgenomen.

- In 1980 is het ODS-complex verworven, een terrein van ca. 5,5 ha in het Binnenhaven-/Spoorweghavengebied.

- Aan de zuidzijde van dit gebied grenst het NS emplacement IJsselmonde. Thans is tussen Rotterdam en NS een hoge mate van overeenkomst bereikt over de overname van de helft van dit emplacement. Al jaren is er door de aangrenzende wijken hiervoor gestreden. Dit met het oog op het tot stand brengen van een recreatieve groenzone op dit emplacement.

- Het Binnenhaven-/Spoorweghavengebied is gelegen tussen een aantal wijken waarin in de jaren zeventig de stadsvernieuwing in volle gang was (m.n. Feijenoord, Katendrecht en Afrikaanderwijk). Herstructurering werd in deze wijken wel als noodzaak ervaren voorzover dit proces zich in de wijk zelf voltrok. Algemene beleidsuitspraken tot herstructurering van 'buitengebieden' blijven in zo'n situatie zonder directe resultaten. Daartoe is 'adoptie' van het te herstructureren gebied door op wijkniveau werkzame organisaties onontbeerlijk.

- In het Binnenhaven-/Spoorweghavengebied zijn talrijke particuliere ondernemingen gevestigd. Er is een gemeentelijk Vrij Entrepot gevestigd en de Nederlandse Spoorwegen hebben er veel rails liggen (waaronder het emplacement ten westen van de

Al deze bedrijven en instellingen hebben specifieke belangen welke vaak veraf liggen van het belang van herstructurering in dit gebied. Toch is voor het van de grond komen van deze herstructurering een instrumentarium nodig om het proces van bedrijfsverplaatsing actief en gericht te doen plaatsvinden. Op gemeentelijk niveau is dit instrumentarium nauwelijks voorhanden.

4.1. Toch is het herstructureringsproces rond 1980 in een versnelling terecht gekomen. En wel middels beleidsintenties die een negatieve uitwerking op het welslagen van de herstructurering tot gevolg hadden kunnen hebben. Het ging hier om de kwestie van het vestigen van een prostitutiecentrum nabij het Poortgebouw. Met de vestiging van dit centrum beoogde het gemeentebestuur de overlastgevende prostitutie in Rotterdam, met name die in de wijk Katendrecht, te concentreren op een locatie waar dit mogelijk leek zonder al te veel problemen. Dit plan ontmoette vooral in de wijk Feijenoord enorme tegenstand.

In deze wijk werd gevreesd dat de uitstraling van dit prostitutiecentrum zeer negatieve effecten zou hebben op het woonmilieu in de wijk. De voortgang van de stadsvernieuwing zou erdoor blokkeren. Onzekerheden en verzet hebben tot gevolg gehad dat in korte tijd de herstructureringsmogelijkheden van het Binnenhaven-/Spoorweghavengebied met en zonder prostitutiecentrum veel uitvoeriger dan ooit voorheen was gedaan, werden onderzocht.

Op ambtelijk niveau (DROS) werd in opdracht van het gemeentebestuur een studie naar het gebied gedaan uitmondend in een 'structuurschets Binnenhaven-/Spoorweghavengebied' (november 1979).

De bewonersorganisatie Feijenoord bracht om geen onzekerheid te laten bestaan over de daar levende argumenten, in december 1979 het rapport 'Verbetering of verloedering' uit. Veel meer dan het voorhanden Structuurplan 1978 bleken deze onderzoeken een zodanige evocatieve waarde te hebben dat het Binnenhaven-/Spoorweghavengebied tot een bijna tastbaar woongebied werd waar honderden, duizend of nog meer woningen verloren dreigden te gaan.

Deze resultaten en het verzet vanuit de bevolking hebben ertoe geleid dat de plannen bij het Poortgebouw verlaten werden.

4.2. Het 'schone-lei-effect', na het wegvallen van het prostitutiecentrum, heeft een niet geringe stimulans betekend, op politiek en ambtelijk niveau, in het proces van herstructurering dat nadien zichtbaar is geworden.

De volgende ontwikkelingen doen zich dan voor in de kop van zuid:

- Eind jaren zeventig zijn de eerste stappen gezet voor wat nu de 1ste fase is in het herstructureringsproces in het Binnenhaven-/Spoorweghavengebied. Resultaat hiervan is het bouwplan de Peperklip van architect Weeber: 540 woningen, grenzend aan Feijenoord. In april 1981 werd de eerste paal geheid van dit project.

5.1. Bovengenoemde ontwikkelingen passen binnen een op het Structuurplan gebaseerd beleid. Ondanks de verleiding hieraan een positieve en afdoende toetsing van een al of niet planmatig beleid aan te ontleenen is het belangrijker na te gaan wat de voortgang van de herstructurering betekent op het niveau van het stedenbouwkundig plan.

De 'eroskwestie' kan illustreren dat uitspraken op structuurplanniveau zonder beschouwing van stedenbouwkundige consequenties op een lager planniveau weinigzeggend zijn.

Belangrijke ingrediënten voor een stedenbouwkundig plan werden aangedragen in de structuurschets van het Binnenhaven/Spoorweghavengebied (november 1979). Hierin is o.m. onderzocht welke criteria bepalend zijn voor het vervaardigen van een stedenbouwkundig plan, dat een adequate 'onderlegger' kan bieden voor het proces van herstructurering:

A. Fasering

De locatie Binnenhaven/Spoorweghaven is dermate groot en er zijn zoveel bedrijven gevestigd dat het herstructureringsproces slechts gefaseerd zal kunnen verlopen. De in een bepaalde fase te ontwikkelen woningen dienen voor wat betreft het voorzieningen-niveau ofwel volwaardig aan te sluiten op een bestaand gebied ofwel zo omvangrijk te zijn dat een nieuw pakket van voorzieningen opgebouwd kan worden.

Gezien de aan dit proces verbonden onzekerheden moet de herstructurering na elke fase kunnen stagneren. Elke fase moet een bevredigende eindsituatie kunnen opleveren.

B. Kwaliteit

Aan de herstructurering te stellen kwaliteitseisen werden onderscheiden naar de mate waarin de herstructurering de integratie tot een nieuw stadsdeel voor zuid bevorderde (m.a.w. ingreep in de versplinterde structuur van de woongebieden in de kop van zuid) en naar de kwaliteit van de interne planstructuur. Hierbij werden onderscheiden de ontsluitingsstructuur, de interne organisatie en de stedenbouwkundig/morfologische aspecten.

Deze kwaliteitseisen (en het rapport van de Bewoners Organisatie Feijenoord was hier ook zeer duidelijk in) leidde o.a. tot de oplossing om in het Binnenhaven/Spoorweghavengebied loodrecht op de richting van de havenbekkens een dwarsstructuur aan te brengen welke oude en nieuwe woongebieden onderling verbond. Op zich was dit dan weer een van de aanleidingen om de havenbekkens voor de helft te dempen.

C. Aantal te bouwen woningen

Hoge eisen werden gesteld aan het aantal te bouwen woningen. De in het structuurplan 1978 genoemde aantallen van 2700 tot 4000 woningen (afhankelijk van de demping) dienden zeker gehaald te worden. Dit vooral met het oog op de behoefte aan overlooplocaties.

D. Grondprijis

Uiteraard vormde de haalbaarheid van de grondprijis per woning eveneens een toetsingselement bij de herstructurering. Waarmede tevens het betrekkelijk nut zichtbaar werd van het opstellen van exploitatiebere-

keningen voor een herstructurering die toch zeker een 20-tal jaren zou bestrijken (alles lijkt onbetaalbaar).

5.2. Het schrijven van dit stuk geschiedt op een moment dat de structuurschets van november 1979 wordt herzien.

Bij deze herziening komen nog een tweetal criteria aan de orde:

E. Samenhang met stadsvernieuwingproces

Herstructurering en daarmee voorzien in overloopbehoefte van betaalbare woningen zal het beste slagen indien deze in samenhang met het stadsvernieuwingproces (woningverbetering en nieuwbouw) van de betrokken wijken ontwikkeld wordt.

Voorkomen moet worden dat ten gevolge van het beschikbaar komen van nieuwe woningen ongerichte en verspreide verhuisbewegingen in deze wijken ontstaan. Vandaar de noodzaak tot een goede coördinatie en planning.

F. Bedrijfsverplaatsingsbeleid

Zoals in 3.5 aangegeven is kan herstructurering niet plaatsvinden zonder afstemming op een gericht bedrijfsverplaatsingsbeleid. Daarbij zou de gemeente dienen te beschikken over voldoende financiële speelruimte en wettelijke bevoegdheden ten opzichte van de bedrijven die verplaatst dienen te worden uit de oude wijken én de bedrijven die gevestigd zijn in het te herstructureren gebied.

Met de huidige middelen is de gemeente te vaak genooddaakt om zich aan te passen aan de vrije marktsituatie. Waarbij zich de contradictoire situatie voordoet dat de herstructurering meer bemoeilijkt wordt naarmate stedenbouwkundige plannen meer worden verfijnd. Dit gezien de economische machtspositie waarin bedrijven dan kunnen geraken.

5.3. Criteria zijn prachtige dingen. Toch is het vervaardigen van een stedenbouwkundig plan op een wijze waarbij aan alle onder A t/m F genoemde criteria recht wordt gedaan nauwelijks mogelijk. Dat wordt duidelijk bij een beschouwing van de in 4.2 genoemde 'wapenfeiten' van de tweede herstructurering. Kenmerkend voor deze wapenfeiten zijn o.a. het entameren van de herstructurering op verschillende plaatsen in het gebied waarbij de mogelijkheden tot verwerking en verplaatsing van bedrijven maatgevend waren en het feit dat de vorderingen voor rekening komen van verschillende instanties (Bewonersorganisatie, Bestuur, Grondbedrijf, Stadsontwikkeling, Volkshuisvesting) op basis van een zeer zelfstandig opereren van deze instanties met vaak uiteenlopende motieven. Een verder verloop van de herstructurering zal, met in achtneming van eerder genoemde criteria, meer dan tot dusver geschiedde, moeten plaatsvinden op basis van een plan op uitvoeringsniveau dat enerzijds een kader kan bieden voor de in gang gezette ontwikkelingen en daarnaast een strategisch ontwikkelingsmodel kan bieden voor het vervolg.