

annenies kraaij jan van der mast

ROTTERDAM ZUID



voorstad
tussen
droom en daad

ROTTERDAM ZUID voorstad tussen droom en daad

Uitgave, distributie en productie



Publicatieburo
Faculteit der Bouwkunde
Berlageweg 1 2628 CR Delft
Telefoon (015) 784737

In opdracht van

Technische Universiteit Delft
Faculteit der Bouwkunde
Vakgroep OSW (Ontwerpen van
Stedelijke gebieden en Woningbouw)
Berlageweg 1
2628 CR Delft
Stadsontwikkeling Rotterdam
Galvanistraat 15
3029 AD Rotterdam

Druk

N.K.B. Offset, Bleiswijk

Lay-out

Annenies Kraaij, Jan van der Mast

CIP - gegevens,

Koninklijke Bibliotheek Den Haag

Kraaij, A.

Rotterdam Zuid: voorstad tussen droom en daad / auteurs: A. Kraaij, J. van der Mast : (ill. van de auteurs). - Delft : Publikatieburo Bouwkunde. - Ill.
Met lit. opg.

ISBN 90-5269-019-7
SISO 719.22 UDC 711.4(492*3000-13) (091) NUGI 923
Trefw.: stedenbouw: Rotterdam Zuid: geschiedenis

Copyright © 1990 Faculteit der Bouwkunde

Niets van deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, fotocopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van de Faculteit der Bouwkunde

Bij de samenstelling van deze uitgave is geprobeerd om van alle foto's de copyrighthouders te bereiken; helaas is dit niet in alle gevallen gelukt. Copyrighthouders worden verzocht alsnog contact op te nemen met de auteurs.

Op de voorkant:

Schuilen op Zuid (eind jaren '50). Het groen wordt het verstedelijkte Zuid binnengestuwd (Mijnsheerenlaan). De Zuidpleinflat is nieuw. Het verkeer stelt zich in bescheiden rijen op voor het nieuwe Maas-tunnel-tracé. De BB-schuilkelder biedt ruimte voor een veilig heenkomen.

Op de achterkant:

Citaat uit J. Deelder, Gemengde gevoelens

*Met dank aan alle medewerkers van district Zuid,
Stadsontwikkeling Rotterdam*

Inhoud

VOORWOORD

1 INLEIDING

Honderd jaar Rotterdam Zuid 9
Een wandeling door de historie 11

2 HET EILAND IJSSELMONDE VOOR DE VERSTEDELIJING

Het ontstaan van een eiland: polder na polder 15
De pré-industriële nederzettingen 19
De polders bebouwd 22
Het oude landschap in de huidige structuur 27

3 DE HAVENS EN DE EERTSTE STRATENPLANNEN

Verkenning van de andere oever 29
Pincoffs: Zuid als belegging 30
Gemeente : werken aan havens en straten 30
Stedebouwkundig vacuüm 31
Plannen *onbekende, Beyerinck, Rose, RHV, de Jongh* 33
Kaartbeeld 1915 43

4 OP ZOEK NAAR EEN STADSCONCEPT

Stadsuitleg op Zuid 45
Niet meer dan een arbeiderswijk 46
De tuinstad geïntegreerd 47
Plannen *Burgdorffer, Granpré Molière, de Roode* 52
Kaartbeeld 1925 57

5 FRAGMENTEN VAN EEN STADSCONCEPT

Stedebouwers aller landen ... 59
Woningwet gewijzigd 61
Nieuw Rotterdam 62

Stadsontwikkeling zelfstandig 62
Plannen *Witteveen* 64
Kaartbeeld 1950 69

6 EEN WIJKGERICHTE WEDEROPBOUW

Wederopbouw, herstel en vernieuwing 71
De wijkgedachte: gemeenschapszin als sociaal geneesmiddel 73
De coupe van de Modernen 75
Plannen *Zuidwijk, Zuiderpark, van Traa, Pendrecht, Lombardijen* 78
Kaartbeeld 1965 95

7 SCHAALVERGROTING IN DE STADSONTWIKKELING

Functionalisme zonder ideologie 97
Plannen *Groot-IJsselmonde, Zuidplein* 100
Kaartbeeld 1972 111

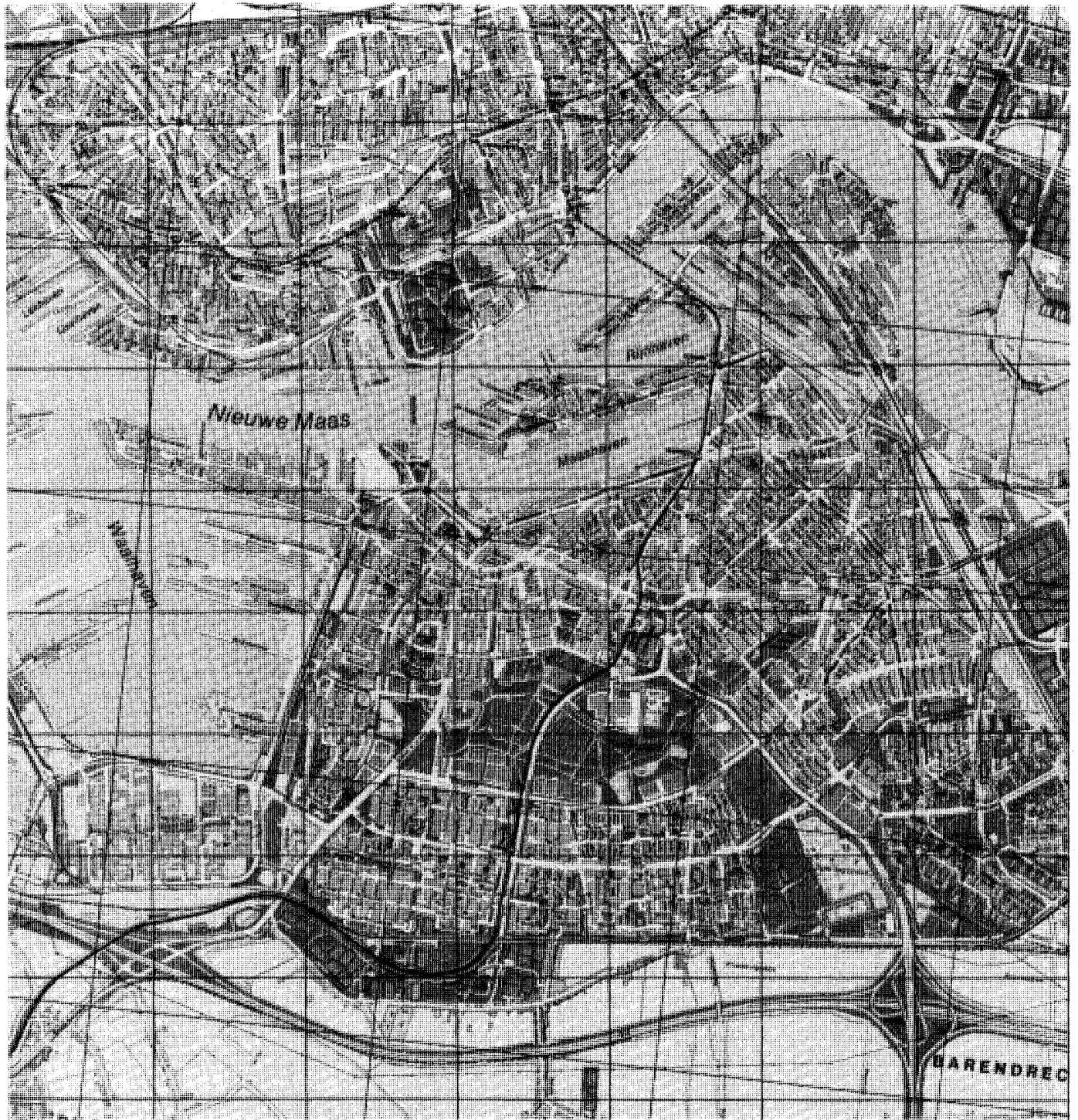
8 VERNIEUWING, HERSTRUCTURERING EN UITBREIDING

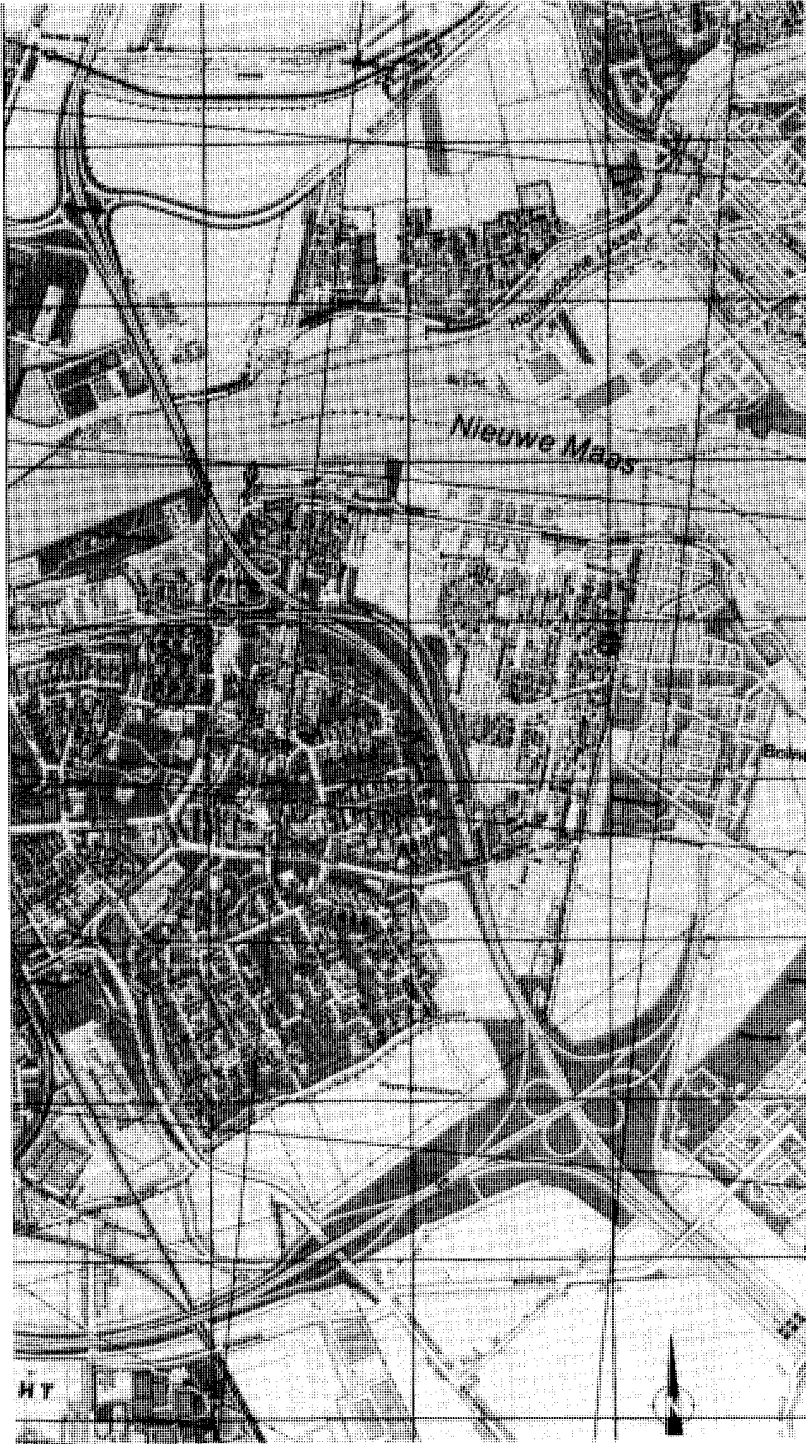
De omslag 113
Nieuw zicht op de oude havens 115
Plannen *Bouwen voor de buurt, Beverwaard* 117
Kaartbeeld 1989 125

9 NAAR EEN ONGEDEELDE STAD OF DUBBELSTAD

De stad in de belangstelling: nieuwe ronden, nieuwe kansen... 127
Werkprogramma Stadsontwikkeling 130
Plannen *Districtsbeleidsplan, Kop van Zuid* 131
Niet te vermijden kritische kanttekeningen 137
Zuid : een samenvatting 139

LITERATUUR





Voorwoord

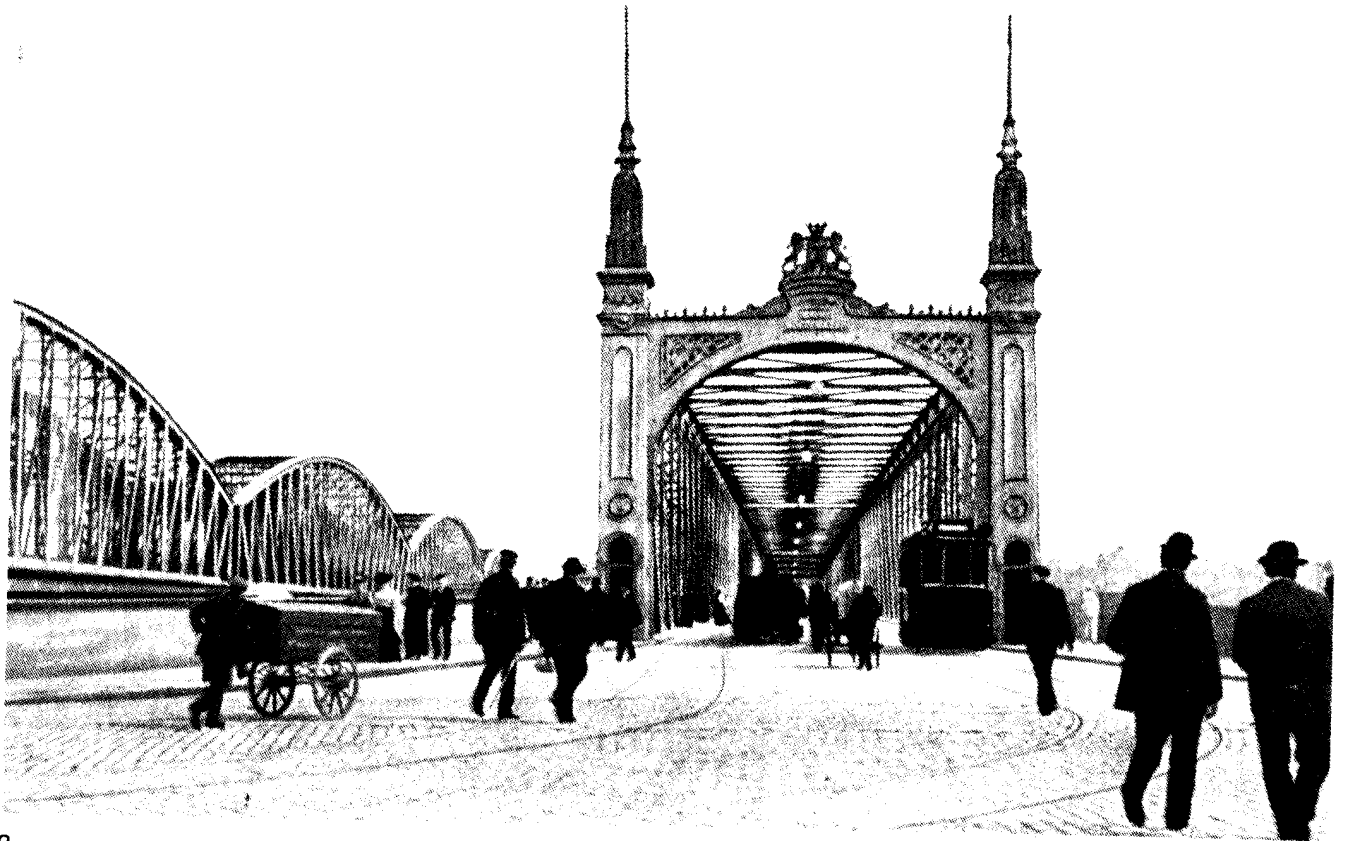
Een studie naar de historie van Rotterdam Zuid. Waarom ? Tijdens onze stage-periode bij de Dienst Stadsontwikkeling Rotterdam (District Zuid) maakten wij voor het eerst kennis met dit stadsdeel èn met Jacques Nycolaas. Als toenmalige districtschef en coördinator van het Districtsbeleidsplan Zuid (DBP) drong hij aan op een uitgebreide historische paragraaf bij dit plan. Deze taak was voor ons weggelegd.

Aangemoedigd door zijn enthousiasme groeide de studie uit tot een uitgebreid en zelfstandig verhaal. In het DBP werd hiervan de kaartenreeks en een samenvattende tekst opgenomen. Het heeft daarna nog lang geduurd totdat het geheel compleet

was afgerond. Tijdens deze periode is het steeds weer Jacques Nycolaas (inmiddels als professor Stadsontwerp) geweest die ons wist te stimuleren het verhaal af te maken. Samen met hem hebben we nog titels bedacht voor hoofdstukken en paragrafen. 'Plan Kop van Zuid : Shake hands!' is natuurlijk van hem.

Het beloofde voorwoord heeft hij tot onze grote spijt niet meer kunnen schrijven. Het spreekt vanzelf dat we deze studie aan hem opdragen.

Delft, februari 1990
Annenies Kraaij
Jan van der Mast



De Willemsbrug over de Maas, 1910

Honderd jaar Rotterdam Zuid

Rotterdam Zuid kent een boeiende geschiedenis: van vier kleine kernen op een eiland dat zo moeizaam veroverd is op de zee, in één eeuw uitgegroeid tot een stadsdeel met ca. 200.000 inwoners.

Een explosief gegroeid stuk stad, dat wonderlijk genoeg een vrij compleet beeld geeft van de ontwikkeling van de Nederlandse stedenbouw.

Een stadsdeel waar veel stedenbouwkundig pionierswerk verricht is: Zuid als proeftuin voor de integrale havenstadaanleg, het 'open stadsconcept' van Molière, de wijkgedachte, herstructurering oude havens en gedurende alle fases diverse volkshuisvestings-experimenten.

Rotterdam Zuid met onder meer Katendrecht, Vreewijk en Pendrecht. Wijken van zeer uiteenlopende aard, met namen waarvan de klank is verbonden met de haven, de tuinstad en het Moderne Bouwen.

En nog steeds is Zuid object van bewerking. De recent gepresenteerde plannen voor de Kop van Zuid markeren wederom een nieuwe

fase in het denken over de stad. De vraag is wat de specifieke betekenis van deze plannen is voor Zuid als men ze beziet in het licht van de historie.

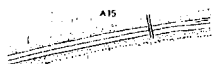
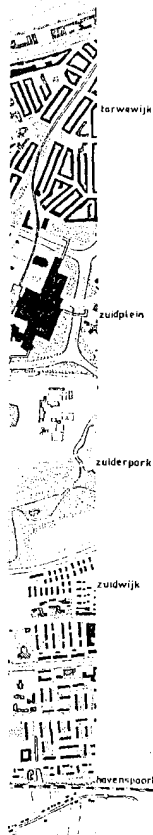
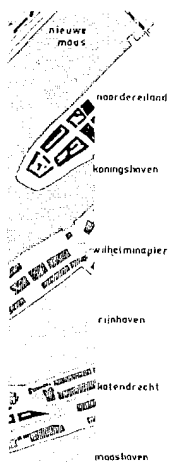
Bij een historisch onderzoek naar de ontwikkeling van Rotterdam Zuid stuiten we allereerst op de enorme stapel uitbreidingsplannen die zich, vanaf de sprong over de rivier honderd jaar geleden, gevormd heeft.

'Klassiekers' van Rose, de Jongh, Burgdorffer, Molière, Witteveen, en van Traa geven een beeld van hoe op de verschillende momenten de toekomst van Zuid is vormgegeven.

Toekomst en waarin de verschillende thema's voor een stadsdeel elkaar steeds afwisselen of een ander accent krijgen: de omvang, de mate van zelfstandigheid, verhoudingen binnen het stadsdeel zelf, het karakter, de overgang naar en de relatie tot het landschap.....

Om de gesuggereerde discrepantie tussen droom en daad te visualiseren, werden deze planningsdocumenten geconfronteerd met een in de tijd parallel lopende reeks topografische kaarten.¹ Het resultaat is een tekeningenreeks, waarin zich geleidelijk aan de con-

1. Een belangrijke inspiratiebron vormde het werk van F. Palmboom, die vanuit de ruimtelijk-morfologische component met behulp van sterke metaforen, Rotterdam heeft gekarakteriseerd als een 'verstedelijkt landschap'.



touren van breukzones in de planningsgeschiedenis aftekenen. Op grond hiervan zijn de volgende stadia in het verstedelijkingsproces van Zuid te onderscheiden:

- de vorming van het landschap
- de havenaanleg
- de ontwikkeling naar een planmatige stadsuitleg (of het zoeken naar een stadsconcept)
- de wijkgerichte wederopbouw
- de schaalvergroting in de stadsplanning
- stadsvernieuwing, herstructurering, uitbreiding en revitalisering

Per verstedelijkingsfase is een korte schets gegeven van de maatschappelijke en economische omstandigheden, de organisatie van de stadsplanning op gemeentelijk niveau en de ontwikkelingen binnen de vakdiscipline in het algemeen.

Deze brede context, opgevat als 'stedebouw in het spanningsveld van grondpolitiek, architectonische vorm en sociale verantwoording'² leidde tot het inzicht in de verhouding tussen de gehanteerde planconcepten, de factoren die tot het al dan niet realiseren daarvan ge-

leid hebben en datgene wat uiteindelijk het huidige specifieke karakter van Zuid heeft bepaald.

Hiermee is getracht gedaante en positie van het hedendaagse Zuid inzichtelijk te maken en deze elementen beter op hun waarde te schatten.

Een wandeling door de historie

Een noord-zuid doorsnede van de kaart van Zuid, 3 km lang, ter hoogte van het Zuidplein, geeft een helder beeld van de groei van dit stadsdeel. Van boven naar beneden volgen de verschillende stadia van stadsuitleg elkaar op. De enige uitzondering op dit stelsel van jaarringen vormt het Zuidplein, een open gat temidden van de bestaande bebouwing dat pas later zal worden opgevuld.

Als we via de Willemsbrug de rivier oversteken komen we allereerst op het Noordereiland, waar zich de betere particuliere woningbouw bevindt en die bedoeld is als entree van de dubbelstad tegenover de oude stadsdriehoek (plan Rose). Op Feijenoord aangekomen zien we hoe in het beginstadium van de ont-



wikkeling van Zuid de exploitatie wordt overgelaten aan de particulier Pincoffs, die de Binnenhaven en Spoorweghaven laat graven. Na zijn faillissement neemt de gemeente het initiatief over. De Jongh van Gemeentewerken stelt ingrijpende maatregelen voor om de voorwaarden te scheppen, die een sterke groei van de havensektor garanderen; annexaties zijn noodzakelijk om de grootschalige havenbekkens te ontwikkelen (Rijnhaven en Maashaven). De resterende ruimte tussen de bedrijvenzones langs de kades, nieuwe ontsluitingswegen en havenspoorlijnen wordt opgevuld met particuliere woningbouw: Feijenoord, Katendrecht en Afrikaanderwijk. Een vorm van integrale planning.

De havenontwikkeling vindt westwaarts plaats en voor het gebied achter de waterkering worden pogingen ondernomen meer greep te krijgen op de stadsplanning met behulp van uitbreidingsplannen. Granpré Molière ontwikkelt een 'open stadsmodel' met groene wiggen die diep de stad binnendringen. Dit wordt op gemeentelijk niveau overgenomen. Een zelfstandige dienst Stadsontwikkeling gaat zich met de planning bezighouden. Een hoge

bouwproductie draagt bij tot een explosieve groei van Zuid, waarbij aangesloten moet worden op de her en der verspreid liggende stratenplannetjes uit de voorgaande fase. Zo ontstaat, verrijkt door interessante volkshuisvestings-initiatieven (o.a. Kiefhoek en Vreewijk) een gordel die een brede doorsnede vormt van van de voor-oorlogse woningbouw. Een periode met veel vernieuwingen in de stedenbouw en waarin de stadsplanning aan betekenis wint. Er vindt een scheiding plaats tussen de planning van haven en stad (oprichting van de zelfstandige diensten Havenbedrijf en Stadsontwikkeling).

Tijdens de oorlog rijpen nieuwe ideeën over een betere beheersing van de stad (wijkgedachte). Zuid staat onder hevige druk snel een bijdrage te leveren aan het structurele probleem van de woningnood en de arbeidersaanwas op te vangen van de expanderende havenindustrie. De wederopbouw maakt het mogelijk dat in hoog tempo Zuidwijk, Pendrecht en Lombardijen worden voltooid, grenzend aan de havenspoorlijn van de jaren twintig. De nieuwe wijken worden van het vooroorlogse deel gescheiden door

2. Deze definitie is overgenomen uit 'Geschiedenis stedenbouw en ruimtelijke planning' van R. Geurtsen, dat als leidraad heeft gediend bij het formuleren van planning-theoretische hypothesen.

de Zuiderparkgordel, waarin naar nieuwe inzichten veel ruimte is gereserveerd voor actieve recreatie (sportvelden, volkstuinten). Zo is Zuid eveneens proeftuin voor de wijkgedachte, die de gehele na-oorlogse woningbouw zal beheersen.

Rond 1970 wordt een opgetild, gesloten winkelcentrum gerealiseerd op de plek, die vijftig jaar daarvoor al is bestemd tot een dergelijke centrumfunctie. Het winkelcentrum, met loopbruggen vastgehaakt aan het oude Zuid, markeert de overgang van het vooroorlogse deel naar de tuinsteden van de jaren vijftig en draagt zelf alle kenmerken van de schaalvergroting, die zich een fase later op alle terreinen van de ruimtelijke ordening zal voltrekken.

De rijksweg A15 als onderdeel van de Ruit rond Rotterdam sluit Zuid definitief af van het open polderlandschap. Een metrolijn verbindt Zuid en de inmiddels verrezen satellietstad Hoogvliet met het stadscentrum. Een ritje met de metro naar Hoogvliet geeft een goed beeld van deze ontwikkeling.

De aandacht voor de bestaande stad, volgend op het schaalvergrotingsproces, die zich in de zeventiger jaren voordoet in de vorm van stadsvernieuwing en stedelijke herstructurering richt zich op de delen waar het eens begonnen is en volgt min of meer de jaarringen. Voor deze taak is een aparte, gedecentrali-

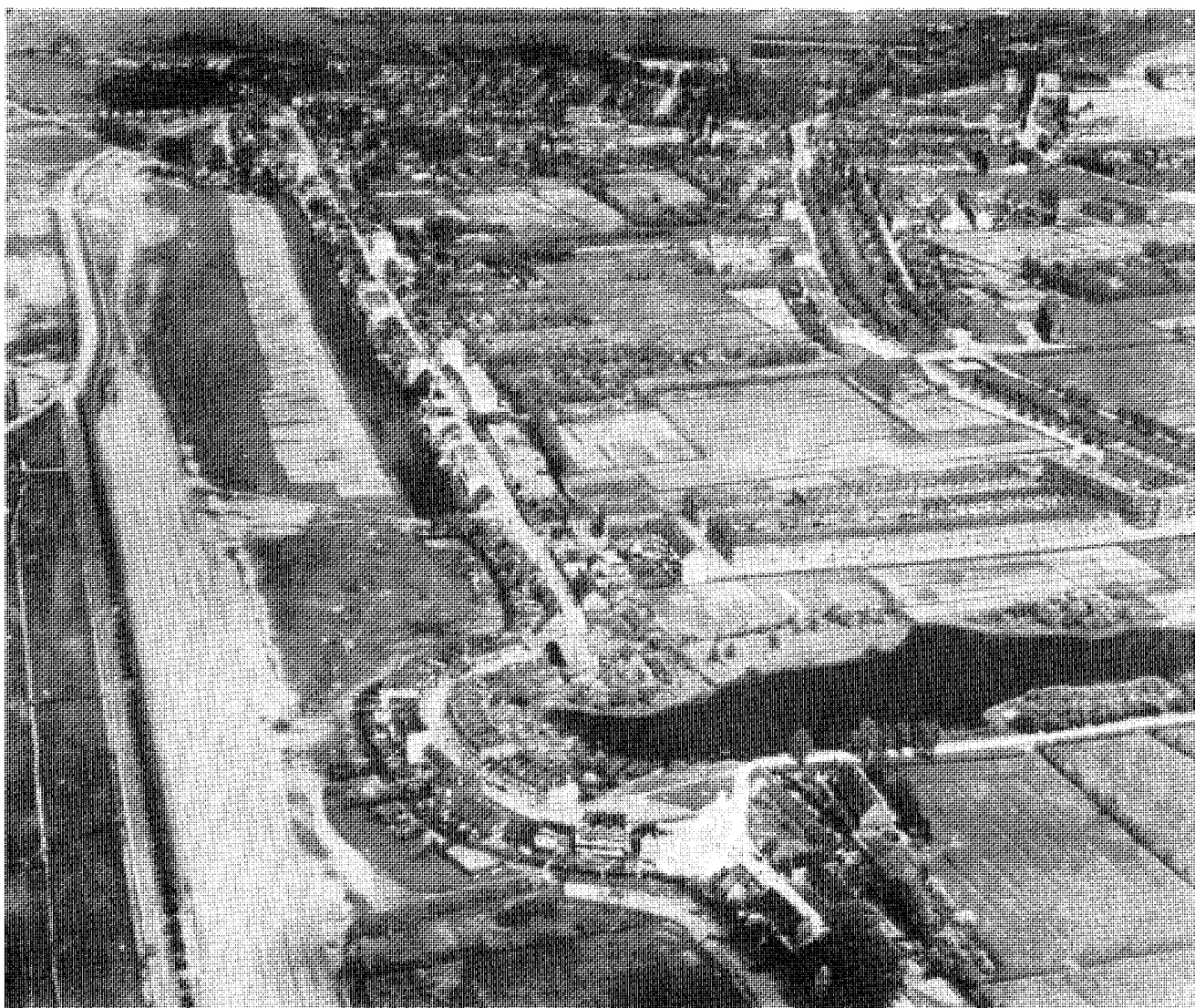
seerde organisatie ontwikkeld.

Een oost-west doorsnede geeft de ontwikkelingen ten oosten van de spoorlijn aan. Deze lijn is in belangrijke mate richtinggevend geweest voor de verstedelijking op Zuid en heeft gedurende een lange periode een 'sprong over het spoor' tegengehouden. Het deel dat in gemeentebezit was, maar lang braak heeft gelegen, wordt eind jaren dertig bebouwd: Feijenoord stadion, Varkenoord sportcomplex en het Sportdorp. In 1941 wordt IJsselmonde geannexeerd, maar behalve de bouw van Klein Zomerland gebeurt er niet veel. Pas in de jaren zestig wordt de wijk Groot-IJsselmonde ontwikkeld, die eveneens de sporen draagt van de schaalvergroting invloed op het bouwproces en de stadsplanning. Een wijk waaraan een grote mate van zelfstandigheid is toegedacht. De A16 erlangs sluit aan op de Van Brienoordbrug, waardoor een snelle verbinding met het centrum tot de mogelijkheden behoort.

Achter de A16 met bijbehorende geluidswal wordt de ommezwaai in beleid en vormgeving in de zeventiger jaren zichtbaar: de Beverwaard, waar een milieu gecreeërd wordt dat de stroom van 'naar buiten trekkende Rotterdammers' moet tegenhouden. Voorlopig de laatste uitbreiding.

1960, Spitsuur op de Koningsbrug





*Oud-Charlois en de
Schulpweg, ca. 1930*

Het ontstaan van een eiland: polder na polder

Het eiland IJsselmonde, dat deel uitmaakt van het deltagebied ten zuiden van de Nieuwe Maas, wordt tot de eerste bedijkingen beheerst door enerzijds het getij en anderzijds de stijging en daling van de rivieren: het land is steeds in beweging, kwelders en kreken veranderen voortdurend van loop.

Om zich te kunnen beschermen tegen het water worden rond het jaar 1000 op de hoogste punten van het eiland (op de plekken waar het huidige Barendrecht en Hoogvliet zijn gelegen) de eerste dijken opgeworpen, waarmee het proces van landaanwinning en de daarmee gepaard gaande cultivering van dit land in werking wordt gezet. Na drooglegging van de eerste polders wordt de aangeslibte grond omsloten door een nieuwe dijk. Hierdoor ontstaat er een structuur van een aantal aaneengesloten ringvormige polders.

Als omstreeks 1300 het grootste gedeelte van het eiland is bedijkt, lijkt de situatie onder controle.

Toch blijft de ligging aan de monding van een aantal grote rivieren het eiland parten spelen. De toenemende invloed van de zee, waardoor het ontmoetingspunt met de rivieren meer landinwaarts wordt verschoven, en het dalende bodempeil doen de kwetsbaarheid toenemen. In 1373 zet een doorbraak van de dijken het grootste gedeelte van het eiland, de zogenaamde Riederwaard, opnieuw onder water. Na deze overstroming ligt dit gebied tientallen jaren ten prooi aan weer en wind. Hierdoor worden nieuwe kreken en waterlopen gevormd, waaronder de Koedood. Omdat herbedijking in één keer niet mogelijk is, moeten kleine gedeelten afzonderlijk teruggewonnen worden. Er wordt begonnen met de drogere gedeelten en van daaruit breidt het drooggelegde land zich uit, met gebruikmaking van resten van oude dijken en ontginningen. Als in 1580 tenslotte de Koedood wordt afgedamd, zijn de dijken op Zuid geconsolideerd.

De verkaveling van het nieuwe land wordt bepaald door het stelsel van ontwateringssloten. Per polder wordt op de meest efficiënte wijze



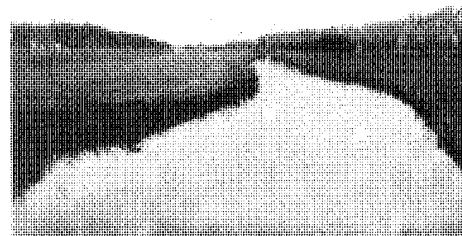
De verkaveling van het achterland op basis van de historische topografische kaart (Bron: F. Palmboom, Rooterdam, verstedelijkt landschap)



Charlois, dat nu een beeld vertoont van een mengeling van oude dorpstoestanden met haastig tot stand gekomen nieuwere stadsgeedelen zonder ziel en karakter, was voor 1895, het jaar waarin het geheel onder Rotterdams gebied is gebracht, nog een mooi, gaaf en typisch kleidorp. Het bezat binnen zijn gebied uitnemend bouw- en weiland, vruchtbaren tuingrond, uitgestrekte boomgaarden en vele verspreid liggende groote boerenhofsteden, meestal gelegen zoowel in het dorp als in de wijde het dorp omringende polders, die doorsneden waren door een complex van dijken en landwegen, met statig opgaand geboomte beplant en grenzende aan smalle slooten of breeder water. Het geheel werd verlewendigd door enkele bekoorlijke met riet omzoomde waterplassen en schilderachtige binnenwateren. (...) Algemeen heerschte in dit mooie dorp, als ook in den omtrek daarvan, tevredenheid en welvaart, die onmededoogend werden verstoord en waarbij tevens veel typisch dorpseigen verloren ging. (...)

In dit verband wijs ik speciaal slechts op de vernietiging van het brok prachtig natuurschoon, waarvan wij in vroegere jaren ongestoord volop konden genieten bij den Ouden Koedood van weleer. (...) Heerlijker en leerzamer wandeling was er in den omtrek van Rotterdam niet te vinden. Loopende langs den Sluisjesdijk te Charlois, links omslaande langs het Boezemwater, den Robbenoordse Vliet en voorbij den mooien Robbenoord-schen molen en de schilderachtige plaatselijke verwijding van den Vliet, het "Gat zonder Geld" genaamd dat ontstaan is door een inbraak, begon men al te genieten van de flora, van de heerlijkheden der natuur, totdat men den Ouden Koedood bereikte, die omgeven door een prachtig moerasgebied, het 'Eldorado' was van de Rotterdamsche botanici, als ook van de jeugdige natuurliefhebbers. Mooier, interessanter streek, die verheffender natuurgenot en een betere gelegenheid voor natuurstudie bood, was haast niet denkbaar. (...)

Achteraf beschouwd had men beter gedaan, dit vruchtbare eiland met zijn zuivere landelijke schoonheid niet voor de havenuitbreidingen te bestemmen, maar deze van den beginne af op den Rechter Maasoever tot stand te brengen en wel tusschen Hoek van Holland en Rotterdam met de aaneengroeiende steden Maassluis, Vlaardingen en Schiedam als tusschenliggende bevolkingscentra.



*Het verdwenen 'Gat
zonder Geld'*

De oude Koedood

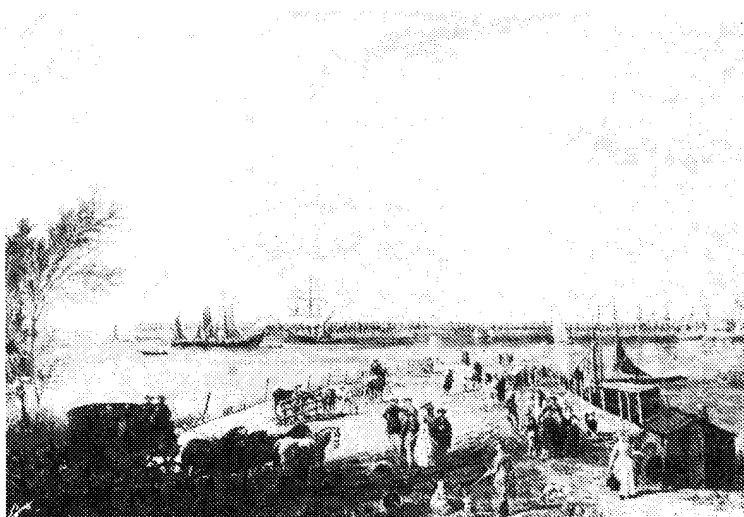
rechts:

*Reizigers wachten
op het veer naar
Rotterdam, Katen-
drecht, 1780*

*(uit: J. Verheul, Het voormalig Charlois en
Katendrecht, 1933)*

1. F. Palmboom vergelijkt in 'Verstedelijkt landschap' deze ontwikkeling met het ontstaan van het landschap op de Rechter Maasoever. In tegenstelling tot Zuid is er hier sprake van een meer eenduidige, waaiervormige structuur. De verschillende landschapsvormen zullen later ook tot uiting komen in het verstedelijkingspatroon van beide stadsdelen.

2. Over de historie van het dorp Hillesluis was in de archieven geen nadere informatie te vinden.



de afvoer van water georganiseerd: het slotenpatroon sluit loodrecht aan op de dijkenstructuur en getracht wordt de verbindingen zo kort mogelijk te maken. Door de rommelige structuur van de dijken vertoont het verkavelingsstelsel in een kom geen continuïteit met het stelsel van de aangrenzende kotten, waardoor er geen sprake is van een overheersende verkavelingsrichting.

Vanwege de stevige grondslag is de afstand tussen de sloten vrij groot en kan de ontwatering bij lage waterstanden zelfs nog lange tijd op natuurlijke wijze plaatsvinden. Deze natuurlijke ontwateringslopen volgen vaak het tracé van vroegere getijderekenen en vervor-

men het regelmatige slotenpatroon.¹

De zo ontstane lappendeken van komvormige polders, met ieder een afzonderlijke interne organisatie, vormt de landschappelijke ondergrond voor het huidige Rotterdam-Zuid.

De bebouwing concentreert zich op de dijken die tevens de belangrijkste verbindingswegen vormen. Slechts de Dordtsestraatweg, aangelegd in de tijd van Napoleon, snijdt loodrecht door de ringvormige structuur heen en vormt de verbinding tussen Katendrecht (met het veer naar Rotterdam) en Dordrecht. Vier kernen, van oorsprong bijna alle vissersdorpen, ontwikkelen zich tot landbouwdorpen: Charlois, Katendrecht, Hillesluis² en IJsselmonde.

De pre-industriële nederzettingen

Na de grote overstroming van 1373 wordt als eerste de Katendrechtse polder in 1400 drooggelegd. Pas in 1460 volgt de uitgifte door Karel de Stoute, waarbij het uit slijkgronden en uiterwaarden bestaande land wordt ontgonnen tot akkerland.

Als voorwaarde stelt hij dat dit land niet meer Riederwaard, maar *Charlois* zal heten en dat er een kerk gebouwd wordt, gewijd aan Sint Clemens. Deze kerk wordt in 1467 voltooid en de bebouwing van het dorp Charlois voegt zich cirkelvormig rondom dit bouwwerk. Later breidt het dorp zich uit langs de aantakende dijken (Katendrechtse Lagedijk, Zuidhoek en

Sluisjesdijk).

Charlois bezit een veerverbinding, die vanuit de haven vertrekt naar het tegenoverliggende Schoonderloo. In het verlengde van het havenbekken ligt, ten westen van de Zuidhoek, het Charloisse Spui, een binnenwater dat dienst doet als waterreservoir voor het dorp. Het Spui is nu gedempt en doet dienst als plantsoen.

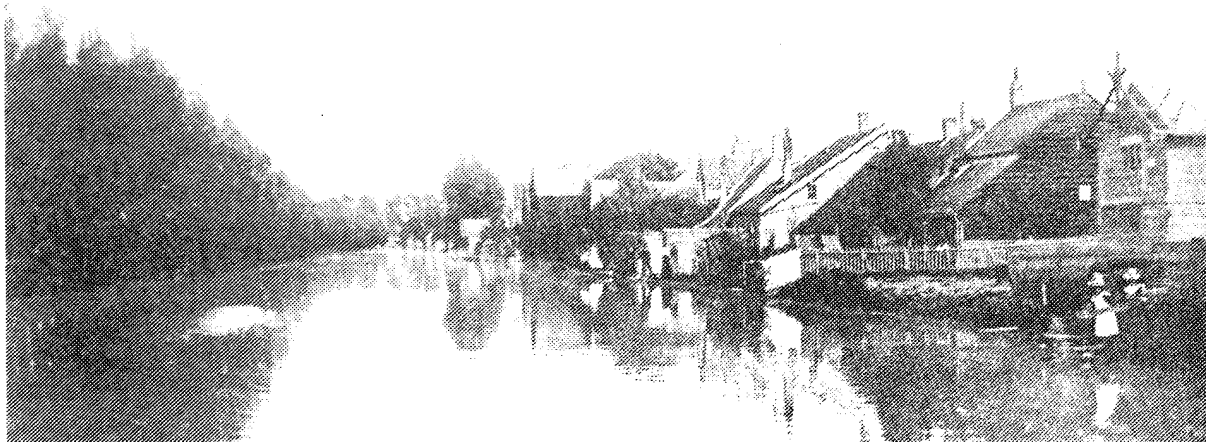
Het land van Charlois bestaat uit de polders Karnemelksland, Hillepolder, Charlois, Robbenoord en Plompert.

Al sinds de tijd van Karel de Stoute onderhoudt *Katendrecht* een veerpont op Rotterdam. Met de aanleg van de Dordtsestraatweg, begin 19de eeuw onder Napoleon,

wordt de verbinding tussen Rotterdam en Dordrecht gelegd (en op grotere schaal tussen Amsterdam en Antwerpen). Hiermee wordt de positie als veerhaven versterkt en neemt de bebouwing toe, waaronder een aantal herbergen en logementen. Het dorp breidt zich uit langs de Katendrechtse Zeedijk, Dordtsestraatweg en Katendijkse Lagedijk. Ook rijke families laten er hun buitenverblijven bouwen en tot de aanleg van de Maasbruggen, die de functie als oversteekplaats in een klap teniet doen, is Katendrecht het voorname rustoord voor reizigers en ge goede Rotterdammers.

In 1895, als het besluit valt om de havenactiviteiten op Zuid uit te breiden, worden Katendrecht en Charlois geannexeerd.

Het Charloisse Spui, achter de huizen aan de westzijde van de Zuidhoek, was een waterreservoir dat gebruikt werd om de haven schoon te spoelen wanneer er ijs lag. Tegenwoordig is het Spui gedempt.





Gezicht op het dorp IJsselmonde vanaf de Maas, naar een schilderij van 1618

Het dorp *IJsselmonde* (Islemunde) ontstaat rond 1601 als de Utrechtse bisschop Willem van Gelre hier, tegenover de monding van de IJssel, een slot laat bouwen. Dit slot wordt reeds in 1676 geslecht. Hierop zal echter, in verschillende tijdsperioden, de bouw van nog maar liefst drie andere kastelen volgen, waarvan het laatste is gesloopt in 1900.

De structuur van het dorp bestaat uit twee lange parallelle wegen, evenwijdig aan de rivier, waarbij er een hoogte verschil is doordat de ene weg op de dijk gelegen is. Even buiten de bebouwde kom verrijzen vanaf de 18de eeuw verscheidene scheepswerven langs de Maas. Ook de zalmvisserij wordt er beoefend, vanaf 1856 op het van Brienenoordeiland, later op de oostelijker gelegen bui-

tengorzen. De veerpont naar het Kralingseveer bestaat reeds sinds de 14de eeuw.

IJsselmonde bestaat uit de polders Varkennoord, Smeetsland, v.d. Woudensland, de Laagjes of 68 Morgen, Zomerland, Klein Nieuwland, Nieuwland en Oudeland, allen ingepolderd omstreeks 1500.

Het Brienenoordeiland en de Varkennoordse polder behoren al in 1895 tot Rotterdam, de rest blijft zelfstandig tot 1941.

Het eiland *Feyenoord*, een zandplaat aan de binnenbocht van de Maas, wordt stukje bij beetje bedijkt, maar blijft door een smal kanaal gescheiden van de rest van Zuid. Al in 1590 wordt dit gebied, tot dan toe bezit van de heerlijkheid van IJsselmonde, door Rotterdam aangekocht om daar normaliseringswerken uit te voeren, die de aanslibbing van de Rottmond moeten voorkomen. Ook daarna blijft het nog lange tijd een gebied voor bestemmingen die niet te plaatsen zijn in een stedelijk milieu zoals in de 17de eeuw de stadskwekerij en ten tijde van de pestepidemieën in de 18de eeuw het pesthuis. In 1869 wordt Feyenoord definitief door Rotterdam geannexeerd en de vestiging van de scheepswerf van de Nederlandse Stoombootmaatschappij markeert het begin van de industrialisatie en verstedelijking op Zuid.

De polders bebouwd

Het kommenlandschap van IJsselmonde vormt de ondergrond voor de verstedelijking op Zuid. Het zal blijken dat de verhouding tussen landschappelijke ondergrond en bebouwing in de diverse uitbreidingsperioden op verschillende wijzen tot uiting komt. Soms wordt de oorspronkelijke structuur met opzet gehandhaafd, dan weer volledig genegeerd.

Kenmerkend voor de eerste verstedelijkingsoperaties op Zuid is dat de havenaanleg vooraf gaat aan de stadsuitbreiding. Dit betekent dat het verstedelijkingspatroon van de eerste woonbebouwing niet zozeer bepaald is door de landschappelijke ondergrond (zoals te zien is op de Rechter Maasoever), als wel door de grenzen en barrières opgeworpen door de havenbekkens en bijbehorende infrastructuur. Aanvankelijk worden langwerpige havens gegraven, loodrecht op de rivier, in het buitendijks gebied van de Kop van Zuid. De volgende generatie havens breekt echter door naar het binnendijks gebied. Hierbij staat het scheepvaartbelang voorop en worden oude structuren en verbindingen zonder meer verbroken. Het beste voorbeeld hiervan zijn de gevolgen die de aanleg van de Rijnhaven met zich mee heeft gebracht voor het dorp Katendrecht, dat zich binnen enkele jaren transformeert van buitenplaats tot een dichtbevolkte en geïsoleerde woonkluster. Ook de overige

*Singel in Vreewijk,
landschappelijke ro-
mantiek*



*Singel in Bever-
waard, oud-Hollands
karakter*

verstedelijking van de Kop van Zuid kenmerkt zich door de ondergeschiktheid van het woongebeuren aan de havenactiviteiten: verspreide woonenclaves tussen de havenbekkens met aanverwante activiteiten, waarbij het stratenpatroon de richtingen van de spoorlijnen volgt.

De Afrikaanderwijk voegt zich in zijn geheel naar de structuur van het oude slotenstelsel om economische redenen. Hierbij wordt binnen een kavel een straat gelegd die aan weerszijden bebouwd wordt. Zo ontstaat er een structuur van straten met langwerpige, gesloten bouwblokken.

Het laatste wordt de Waalhaven gegraven die de gehele binnendijkse Robbenoordse polder in beslag neemt.



Een fase later vinden er, als antwoord op de ontoelaatbare woonomstandigheden in de 19de eeuwse wijken, in de jaren '20, onder invloed van de tuinstadbeweging uit Engeland, een aantal volkshuisvestingsexperimenten plaats. Bloemhof en Vreewijk worden in respectievelijk de Hillepolder en het Karnemelkseland gebouwd. Het basisidee van de tuinstadgedachte is het samenvoegen van de voordelen van stad en platteland. De gecultiveerde natuur krijgt niet alleen uitdrukking in de dorpse bebouwing met tuintjes, maar ook in de manier waarop er gebruik wordt gemaakt van de bestaande landschappelijke ondergrond. Er wordt gebouwd op weilandkavels en landschappelijke elementen zoals vaarten en dijken worden omgezet in structurerende singels en hoofdwegen. Voorbeelden hiervan zijn de Hillevliet, Lange Hilleweg, Lange Geer en Lede.

De waardering voor het landschap in deze periode komt ook tot uitdrukking in de uitbreidingsplannen voor Zuid van Granpré Molière.

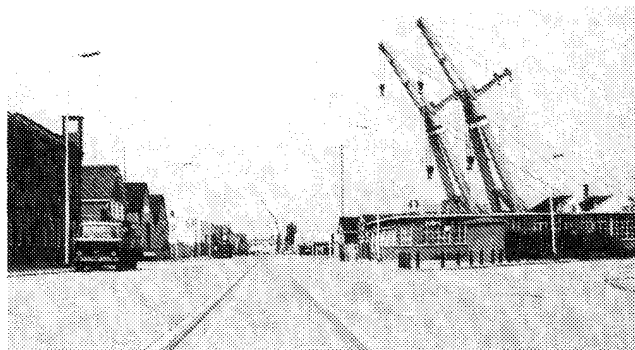
Na de oorlog treedt er een verandering van ideeën op. De nieuwe opspuittechnieken maken het mogelijk om het patroon van kavels en sloten volledig te negeren. Van Traa en de zijnen maken hier in hun uitbreidingsplan voor Zuid in 1949 dankbaar gebruik van omdat hier de mogelijkheid wordt geschapen om op 'maagdelijk' terrein de stad der toekomst te bouwen zonder gehinderd te worden door

storende landschappelijke elementen.

In de bijna geheel volgens plan gerealiseerde wijken Pendrecht, Zuidwijk en Lombardijen zijn al deze 'ontsierende' elementen van wel-
eer dan ook verdwenen.

Hoewel Groot-IJsselmonde ook volgens deze opzet gepland was, hebben zich hier, als gevolg van een uitspraak van B&W, enkele wijzigen-
ingen voorgedaan waardoor enkele karakteristieke landschappelijke elementen bewaard zijn gebleven. Zo liggen nu de Kerkedijk en de Kreek als fremdkörper tussen de moderne be-
bouwning.

Een groot contrast met de opzet van de na-
oorlogse wijken vormt de Beverwaard, de laatste grote uitbreidingswijk. De herwaarde-
ring van het landschap zoals dat in de 70er ja-
ren algemeen plaatsvindt, uit zich hier in het gedeeltelijk handhaven van het slotenpatroon:
om en om is er een sloot gedempt waarbij de resterende als singel is uitgewerkt. De be-
staande watering in oost-west richting is de huidige voorzieningen-as. In feite is er op de-
zelfde manier met het landschap omgegaan zoals dat bij de tuinwijken gebeurde. Beelden de singels in de vooroorlogse tuinwijken echer-
ter de landelijke romantiek uit, in de Bever-
waard hebben ze een stenig karakter en zijn ze gebruikt om er een stedelijk milieu te creëren.



a



d



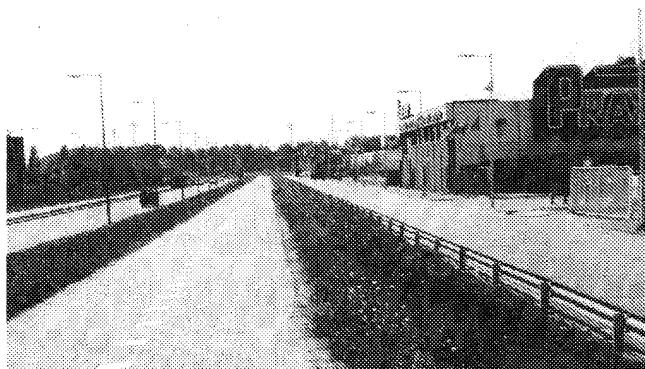
g



b



c



e



f



h

De oude dijken in hun huidige gedaante:

a. Sluisjesdijk

b. Oud Charlois

c. Katendrechtse Lagedijk

d. Zuidhoek

e. Stadionweg

f. Kerkedijk

g. Charloisse Lagedijk

h. Oud-IJsselmonde

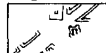
HET OUDE LANDSCHAP IN DE HUIDIGE STRUCTUUR

kernen

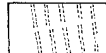
dijken



wegen



slotenpatroon



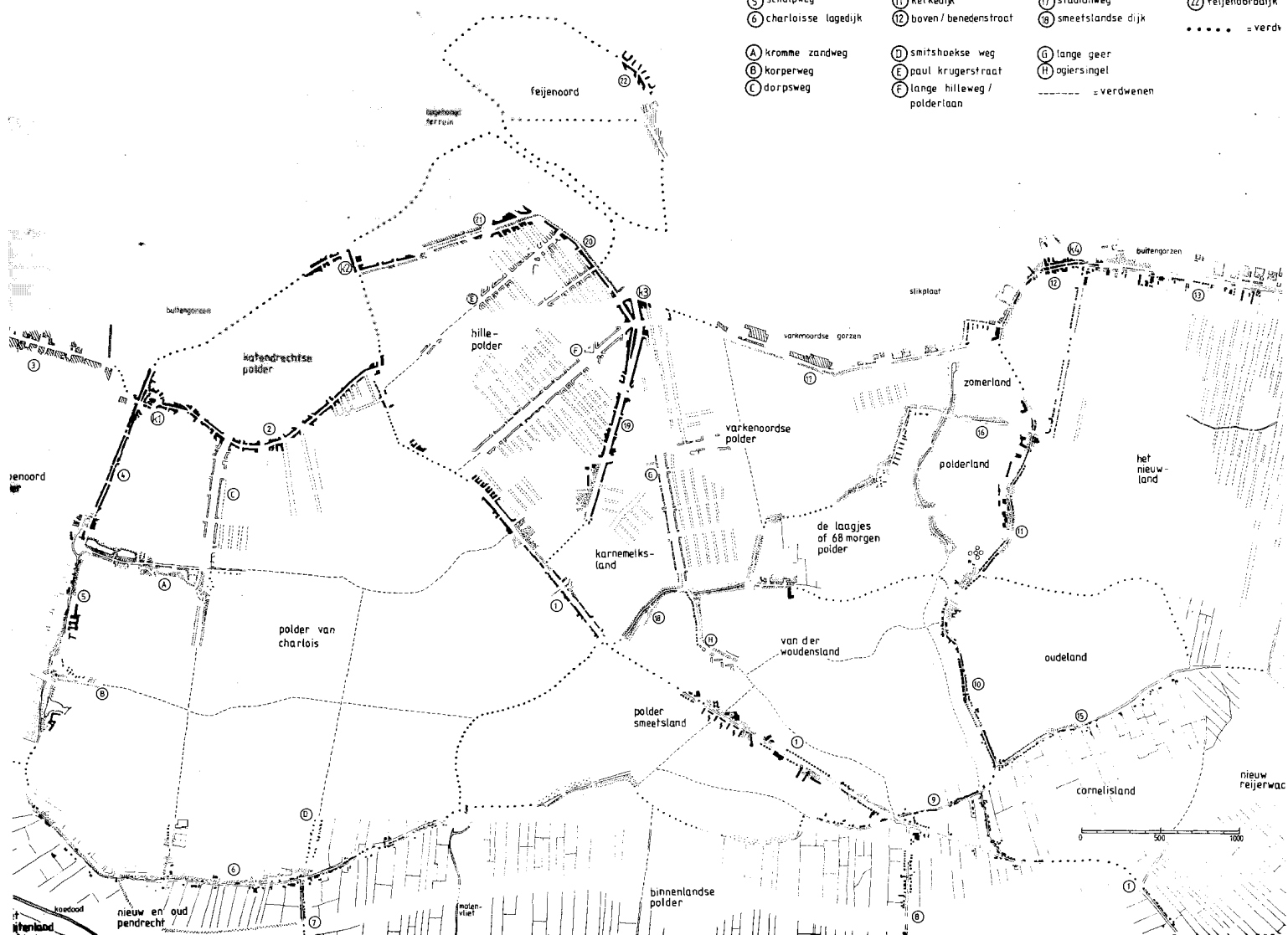
verkaveling, die zich richt naar oorspronkelijk slotenpatroon

(K1) Oud-Charlois (K2) Katendrecht (K3) hillestus (K4) Oud-Ijsselmonde

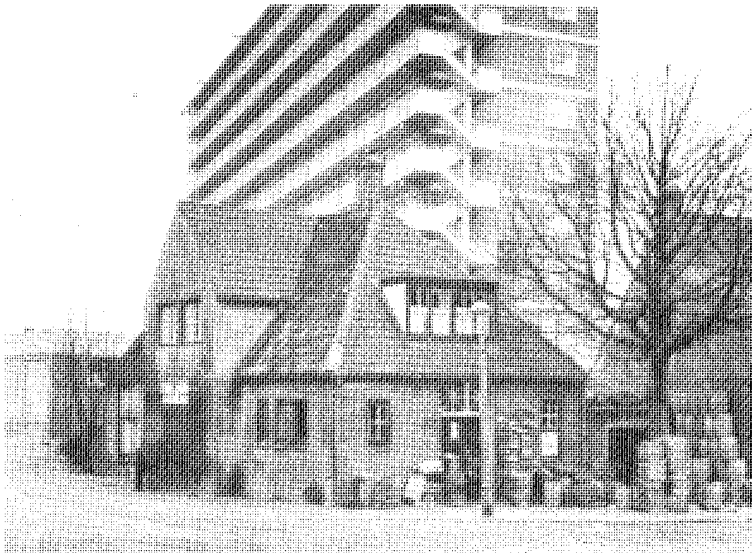
(2)(3) = vert

- | | | | |
|----------------------------|--------------------------------------|-----------------------------|---------------------|
| (1) dordtse straatweg | (7) voordijk | (13) oostdijk/benedenrijweg | (19) groene hilled |
| (2) katendrechtse lagedijk | (8) 1 ^e barendrechtse weg | (14) boinesser dijk | beijerlandse l |
| (3) sluisjesdijk | (9) wester hardijk | (15) zevenbergse dijk | (20) hilledijk |
| (4) zuidhoek | (10) hardijk | (16) dwarsdijk | (21) brede hilledij |
| (5) schulpweg | (11) kerkedijk | (17) stadianweg | (22) feijenoorddijk |
| (6) charloisse lagedijk | (12) boven / benedenstraat | (18) smeeftlandse dijk | = verdv |

- | | | |
|--------------------|---------------------------------|-------------------|
| (A) kromme zandweg | (D) smitshoekse weg | (G) lange geer |
| (B) korperweg | (E) paul krugerstraat | (H) ogiersingel |
| (C) dorpsweg | (F) lange hilleweg / polderlaan | ----- = verdwenen |



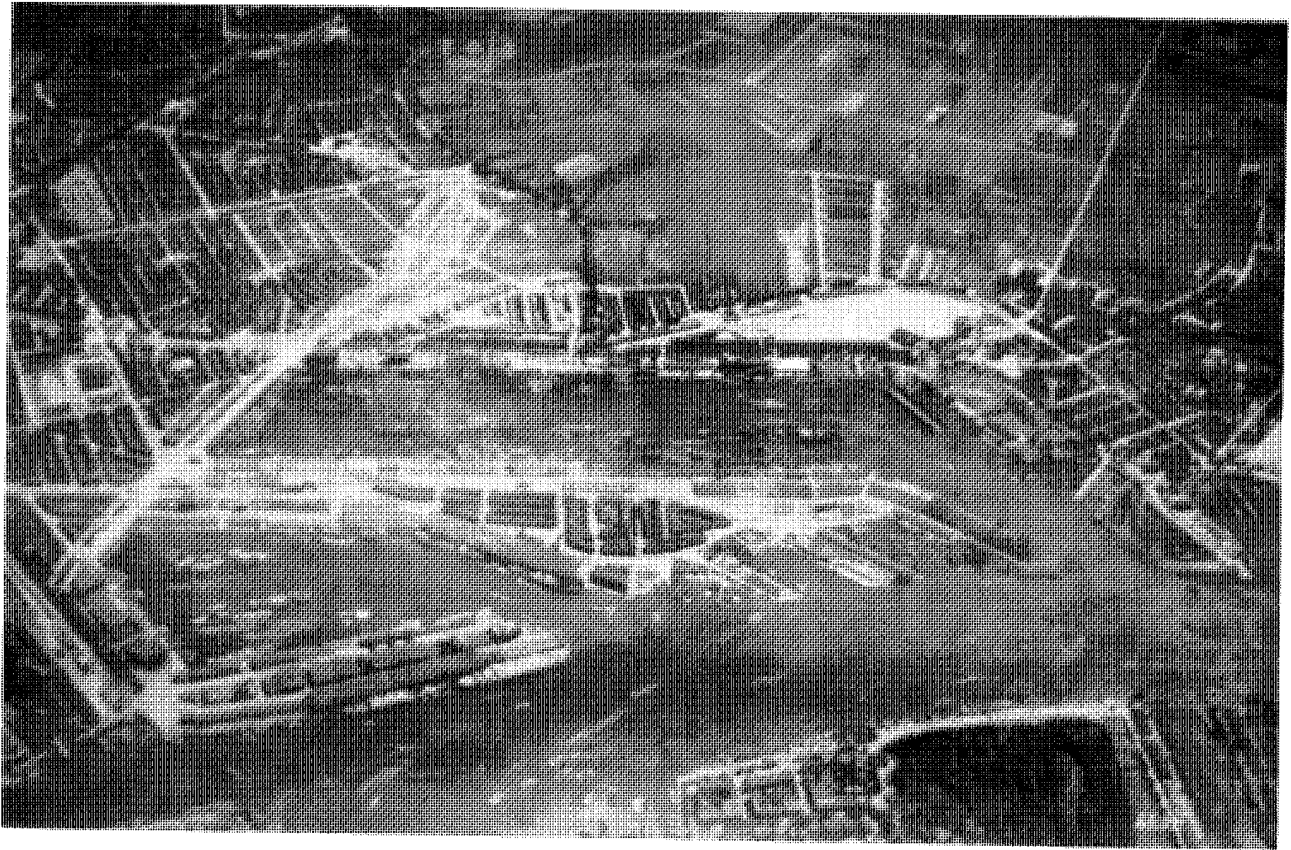
Contrast tussen de oude bebouwing van de Katendrechtse Lagedijk en een moderne flat aan de Zwarte-waalstraat, 1957



HET OUDE LANDSCHAP IN DE HUIDIGE STRUCTUUR

Het polderlandschap van 1850 bestaat uit een reeks van komvormige polders. Een afzonderlijke polder wordt omsloten door een ringdijk, intern ontsloten door landwegen, die het slotenpatroon volgen. Onderling verschillen de polders van verkavelingsrichting. Over het gehele eiland IJsselmonde ontstaat een grillige structuur van verbindingen. De Dordtsestraatweg is een uitzondering: deze brengt een directe verbinding tot stand tussen Dordrecht en de Rechter Maasoever (veer bij Katendrecht) door kortsluiting van diverse ringdijken.

Een confrontatie van het oude polderlandschap met het kaartbeeld van 1988 toont hoe tijdens de verschillende verstedelijkingsperiodes is omgegaan met het landschap en wat daarvan nu nog herkenbaar is. Op de kaart zijn de polders weergegeven met hun oorspronkelijke namen: er is aangegeven in welke vorm de voormalige ringdijk nog aanwezig is (met donker gekleurde bebouwing). Binnen de polders is aangegeven waar de landwegenstructuur is overgenomen (niet ingekleurde bebouwing). Tevens is te zien waar de bebouwing de richting van het slotenpatroon heeft overgenomen en wat er met de oude kernen gebeurd is. De getekende slotenkavels geven aan waar nu het polderlandschap aan de stad grenst.



*Grote havenbekkens
slokken de polder op:
een nieuw landschap is
gevormd*

Verkenning van de andere oever

Al vroeg in de 19e eeuw wordt de discussie gestart waar het overbevolkte Rotterdam, 'met gemeten dichtheden van 1126 inwoners per hectare'¹, zou moeten uitbreiden om de gezondheidsoperaties, samen te vatten in termen als sloop en verdunning, effectief te maken. Tegelijkertijd groeit de consensus over de noodzaak het havenareaal uit te breiden om in te kunnen spelen op nieuwe en dynamische ontwikkelingen in de scheepvaart (onder andere de opkomst van de transitohandel). De sterke concurrentiepositie ten opzichte van Antwerpen zou minimaal gehandhaafd moeten worden. De interventies van diverse kabinetten zijn tekenend voor het toegekende nationale belang aan deze zaak.

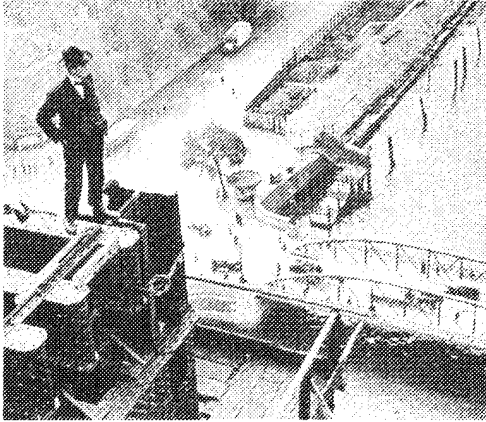
De aandacht richt zich op het eiland Feijenoord, waar de gemeente al een groot gebied in eigendom heeft en waar de bodemgesteldheid is. Over de mogelijkheden van dit landelijk gebied schrijft de waterstaatkundige Beyerinck in 1849: 'Feijenoord is door de natuur aangewezen als de plaats waarop de stad zich met haar havens en dokken moet uitbrei-

den en dit ook op de hoge en voor de gezondheid zo voordelig gelegen gronden van dit eiland onbelemmerd op ruime schaal doen kan'.²

De stadsarchitect Rose, verantwoordelijk voor de aanleg van infrastructurele werken, houdt zich bezig met de planvorming. In 1863 wordt zijn Feijenoord-ontwerp, gesteund door de Kamer van Koophandel, scheepvaartdeskundigen en een drietal vooraanstaande technici, Konrad, Beyerinck, en Caland, aangenomen in de gemeenteraad. Financieringsmoeilijkheden en een ingewikkeld spoorwegvraagstuk (koppeling van de in 1855 voltooide Zuider-spoorlijn Antwerpen-Moerdijk met de twee andere partikuliere spoorlijnen op de Rechter Maasoever) weerhouden de onmiddellijke uitvoering van het plan. De gemeenteraad zwicht tenslotte voor de regeringsdruk om een luchtspoorbrug in het plan op te nemen. Hiermee wordt de expansieruimte voor Rotterdam officieel vastgelegd: IJsselmonde doet afstand van het eiland Feijenoord, evenals de gemeenten Charlois en Katendrecht van hun zeggenschap over de rivieroever.

1. U. Barbieri (red.), *De Kop van Zuid*, p.144

2. J.A. Beyerinck, *Plan tot indijking en uitbreiding der stad Rotterdam, 1849*



Pincoffs: Zuid als belegging

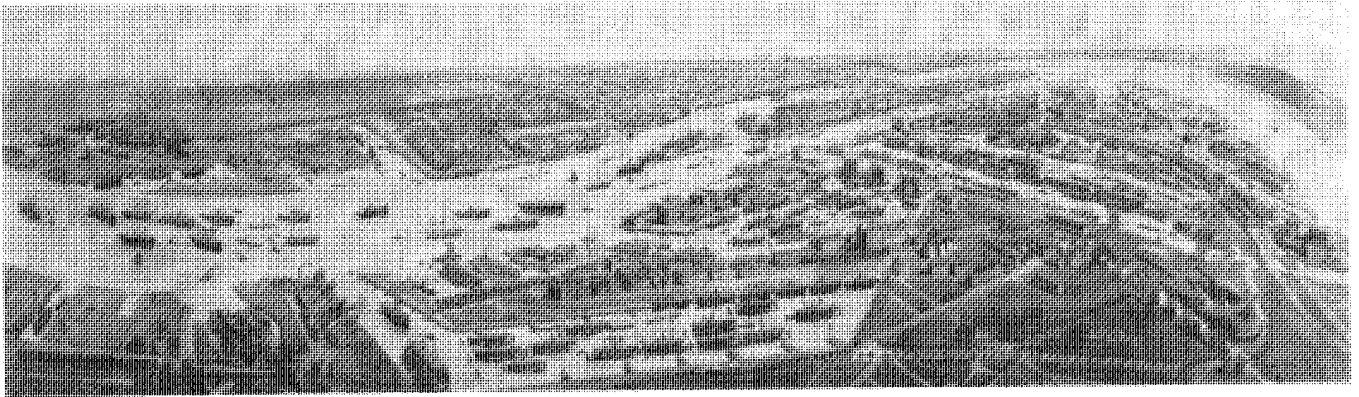
Met de ontwikkeling van de Maasbruggen en het graven van de Koningshaven wordt weliswaar de 'sprong over de rivier' genomen, maar de bekendmaking van de totale kosten van de uit te voeren werken (f 8.846.000,-) heeft een verlamme uitwerking op het stadsbestuur, dat de hoop vestigt op het particuliere initiatief.

In 1872 sluit de gemeente een overeenkomst met de Rotterdamse Handelsvereniging (RHV), een naamloze vennootschap naar voorbeeld van de Engelse Dockcompanies met voornamelijk buitenlandse financiers. De ontwikkeling van Feijenoord wordt overgelaten aan deze onderneming. Pincoffs, die in zijn rol als raadslid en lid van de commissie van financiën geen oplossing weet voor gemeentelijke financieringsmogelijkheden, neemt wel

het initiatief tot het oprichten van de RHV. De gemeente verkoop 40 ha grond en verplicht zich tot het uitvoeren van infrastructurele werken als de Maasbrug, de Koningsbrug, het aanleggen van bestrating en riolering op het Noordereiland, etc. De RHV huurt ir. Stieltjes als technisch-adviseur en maakt gebruik van de diensten van Rose en v.d. Tak, die in gemeentelijke dienst werken. Na het faillissement van de RHV in 1879 neemt de gemeente het terrein van de handelsinrichting over en is daarmee eigenaresse van het modernste havencomplex van Europa, waarvan ook het Entrepotgebouw deel uitmaakt.

Gemeente: werken aan havens en straten

De val van het Pincoffs-imperium, de gemeentelijke overname van het terrein, de gestarte planvorming over het graven van de Nieuwe Waterweg en de komst van de Jongh als directeur Gemeentewerken zorgen voor een impuls aan het proces van de havenuitbreiding op Zuid. Naast de aanleg van Rijn- en Maashaven creëert hij aanvullend de nodige ruimte voor de woonfunctie. Door middel van stratenplannen wordt de verkaveling en straataanleg van bestaande en gewenste toestand aangegeven. De intentie is om particuliere eigenaren uitbreidingen tot stand te laten brengen naar gemeentelijke voorschriften betreffende riolering, waterhuishouding en rooilijnen.



*Heliogravure, uitgave
P.W. Bazendijk, de ha-
ven van Rotterdam,
1904*

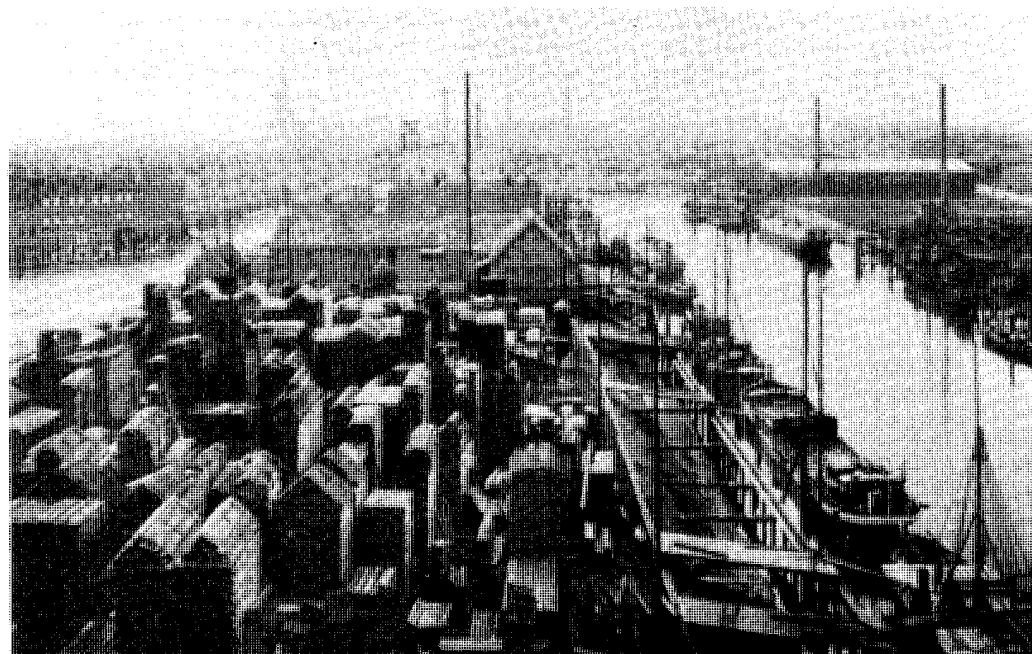
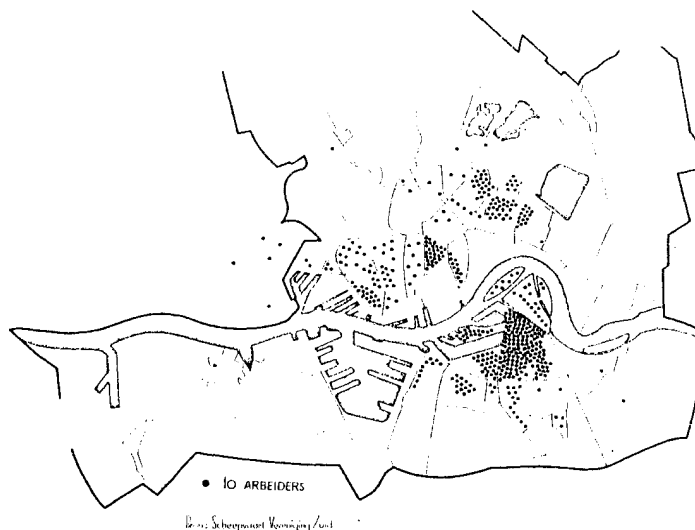
In de bouwverordening van 1857 zijn stede-
bouwkundige voorschriften opgenomen waar-
bij onder meer gesteld wordt dat de gevel mi-
nimaal 5 meter uit de as van de weg dient te
liggen en de hoogte van gebouwen bepaald
wordt op 1,5 maal de straatbreedte. Dertig
jaar later verbetert men de verordening en
wordt vastgelegd dat alle straten aangesloten
dienen te worden op het riool- en drinkwater-
net en wordt tevens de gemeentelijke taak bij
aanleg en onderhoud geregeld.

De nieuwe woningwet in 1901 scheidt de ver-
plichting tot het maken van uitbreidingsplan-
nen, maar in het algemene uitbreidingsplan
van 1903 wordt echter vastgehouden aan het
karakter van de stratenplannen en vormt dit
een bijeenvoeging van de plannen voor af-
zonderlijke stadsdelen, zoals deze reeds wa-
ren ontworpen en ingediend. Bij de behande-
ling in de raad worden alleen de westelijke en
noordelijke uitbreidingen van de stad vastge-
legd en ontbreekt dus een vigerend plan voor
de Linker Maasoever. In deze situatie zal pas
in 1920 verandering komen.

Stedebouwkundig vacuüm

De nieuwe stadsproblematiek van de 19de
eeuw, nauw samenhangend met het industri-
alisatieproces, vraagt om bevolkingspolitieke
en technisch-hygiënische ingrepen. Civiel-
technische ingenieurs, merendeels militair ge-
schoold, zetten de grote lijnen uit voor deze
operaties, ondersteund door de mogelijkhe-
den van de moderne cartografie en nieuwe in-
stellingen als de burgerlijke stand, die be-
schikken over demografische gegevens, etc.
In 1839 wordt Rose tot stadsarchitect be-
noemd. Hij houdt zich bezig met de bouw, de
inspectie en het onderhoud van de collectieve
voorzieningen, zoals uitgevoerd door de Ro-
terdamse Stads- of Timmerfabriek (de ge-
meentelijke organisatie, in de 17e eeuw ont-
staan uit de samenvoeging van de ambten
stadstimmerman en stadsmetselaar). De or-
ganisatievorm is gegroeid uit de gildenstruc-
tuur en strikt hiërarchisch. In 1855 ontstaat
hieruit de Dienst Gemeentewerken. De functie
stadsarchitect wordt gesplitst in een directeur

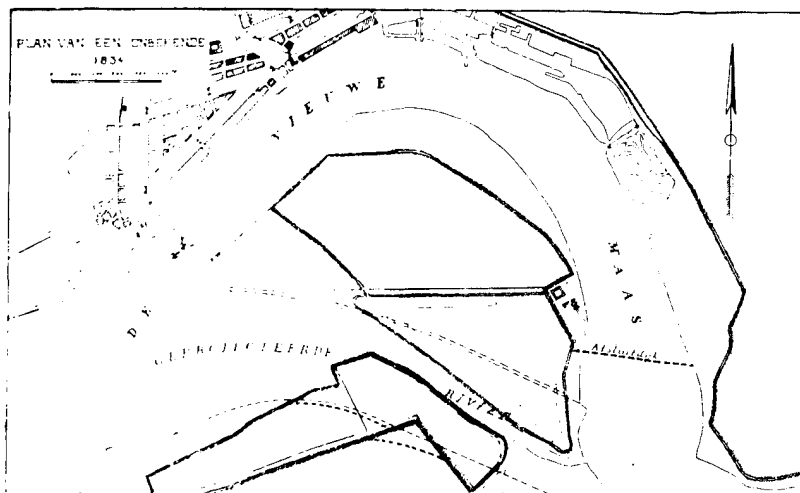
Gemeentewerken en een speciaal voor Rose in het leven geroepen functie van ingenieur voor de Gemeentewerken. De directeuren Scholten en vervolgens de Jongh hebben evenals Rose een civiel-technische achtergrond en opereren in een tijdvak waarin zowel de haven als de woonstad fors moeten worden uitgebreid. In deze fase, ook wel als het 'stedebouwkundig vacuüm 1870-1900'³ betiteld, wordt de Kop van Zuid ontwikkeld. Veel gezinnen van de Zeeuwse en Zuid-Hollandse eilanden trekken naar deze nieuwe havenstad.



Woonwijken van de havenarbeiders, opgenomen in de havenarbeiders-reserve (Bron: Scheepvaartvereniging Zuid, 1915)

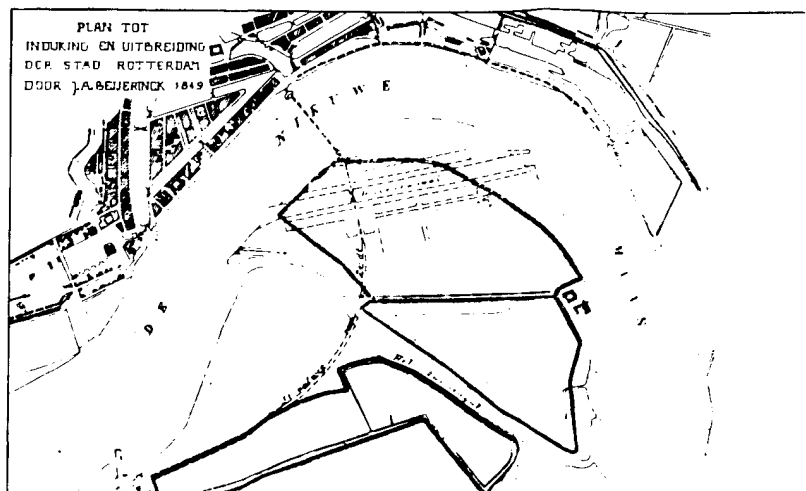
Persoonshaven, 1915

*3. Uitspraak van Ir. van Embden in 'Stedebouw in Nederland: 50 jaar BNS', p.164.
4. U. Barbieri (red), De Kop van Zuid, p.135*



Het 'nieuwe' eiland Feijenoord, gelegen tussen dok en rivier 'zou voorzeker' (...) de meest wenschelijke hoedanigheden bezitten tot uitbreiding, ja tot verdubbeling der oude stad Rotterdam, welke onder deze omstandigheden wellicht met de grootste handelssteden van Europa zou kunnen wedijveren'.

(uit: toelichting Plan Beyerinck)



PLANNEN

Plan van een onbekende

Dit plan van een anoniem persoon, gericht aan Koning Willem I, stelt een omlegging van de rivier voor (een afsnijding van het eiland Feijenoord) ter hoogte van het dichtgeslibde Zwanegat. De door afsluitdijken en sluizen beheerste 'oude' rivierloop zou ruimte bieden aan een handelsdok, 120 ha groot, geschikt voor de grootste schepen ter wereld.

Plan tot indijking en uitbreiding van de stad Rotterdam, J.A. Beyerinck, 1849

Beyerinck introduceert een vaste oeververbinding, aantakkend op de Dordtse Straatweg en een tweede doorvaartmogelijkheid in de vorm van een kanaalhaven. De gronden, bestemd voor de uitbreiding van de stad, dienen opgehoogd te worden tot boven de hoogste vloedstand (zoals toegepast in de Buitenstad op de Rechter Maasoever). In een variant tekent hij een handelsdok (9 ha), 'waarvan het denkbeeld is ontleend aan de menigvuldige voorbeelden, die men hiervan aantreft in de grote handelssteden van Engeland: Londen en Liverpool'.⁴

Plan W.N. Rose, 1862

Rose maakt gebruik van de thema's in bovengenoemde voorstellen: een alternatieve doorvaartroute waardoor een vaste oeververbinding mogelijk wordt, gebruik van kanaalhavens en de voorkeur voor stadsuitleg waar op natuurlijke wijze rivierwater doorspoelt (geen nieuwe polderstad). Het ontwerp bevat twee nieuwe elementen:

- Twee kanalen als doorvaartwegen, waarvan de meest westelijke de hoofdroute vormt, hoofdzakelijk bedoeld voor de (zeilende) binnenvaart.
- Een dubbelstad (77 ha) tegenover de oude stadsdriehoek volgens gridstructuur: functiescheiding naar wonen, handel en nijverheid.

De financiële uitvoerbaarheid wordt gegarandeerd door onder andere de ophoging van Feijenoord met afgegraven grond en baggerspecie van de Maas, èn vooral door de gefaseerde aanleg, waarbij het tempo afhankelijk is van de interesse van de bevolking en industriëlen.

'Het ontwerp voor Feijenoord lijkt zo het logische kader voor de oplossing van de quantitative noden der stad. Uitbreiding van kadefunctie, ruimte voor industriële bedrijvigheid en nieuwe lokaties voor woningbouw gesitueerd binnen de cirkel van Scholten.'⁵

De directeur Gemeentewerken trekt vanuit het toenmalige beursplein een cirkel met als grens de Westerhaven om aan te tonen dat 80% van Feijenoord tot de vruchtbare gronden behoort, mits de brug als fysieke schakel wordt gerealiseerd. Over de psychologische betekenis van een dergelijke overbrugging wordt dan nog niet gesproken (vergelijk de huidige retoriek met betrekking tot de nieuwe Coolsingelbrug).

De wijziging van het plan is noodzakelijk, wanneer een besluit genomen wordt over het ontbrekende spoortracé Moerdijk-Rotterdam en dit traject met spoorbrug moet worden ingevoegd. Andere versnelde ontwikkelingen in het transportsysteem (op- en overslag door stoomschepen, aangepaste havenoutillage) maken het op Feijenoord geprojecteerde concept van de Buitenstad al snel achterhaald. 'Feijenoord naar Rose, is een stad/havenexpansie voor de binnenvaart waarbij de binnenstedelijke goederenafwikkeling zich bedient van handkrachten en sleperskar. Iedere menselijke verplaatsing gaat te voet.'⁶

Uiteindelijk is van het plan alleen de Willemsbrug, het Noordereiland en de Koningshaven uitgevoerd. Deze haven, die de kanaalhavenfunctie van het geplande Westerkanaal overneemt, wordt verbreed van 100 naar 150 meter en voorzien van een draaibrug en hefbrug (spoorlijn) om de doorvaart te waarborgen.

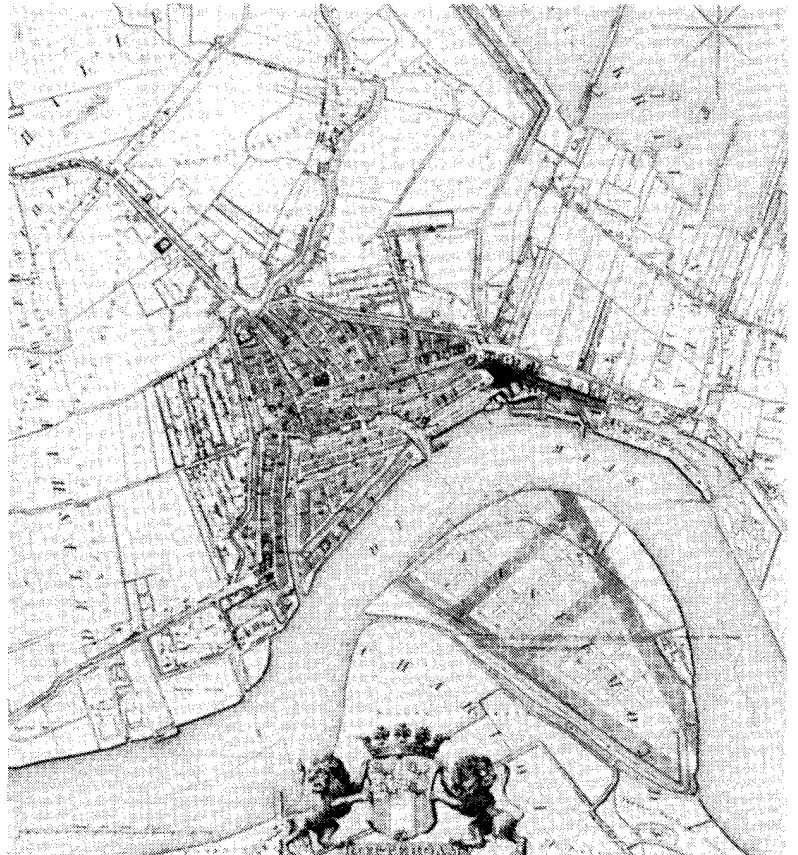
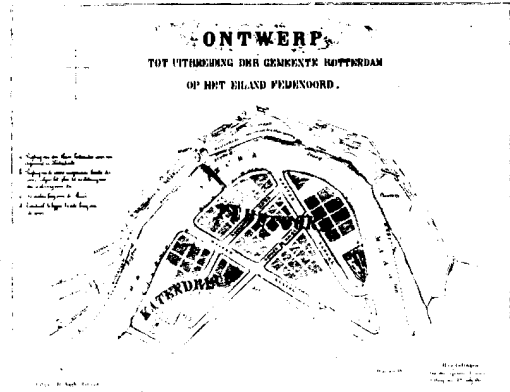
Het Noordereiland, uitgevoerd deel van Rose's nieuwe Buitenstad op de Linker Maasoever

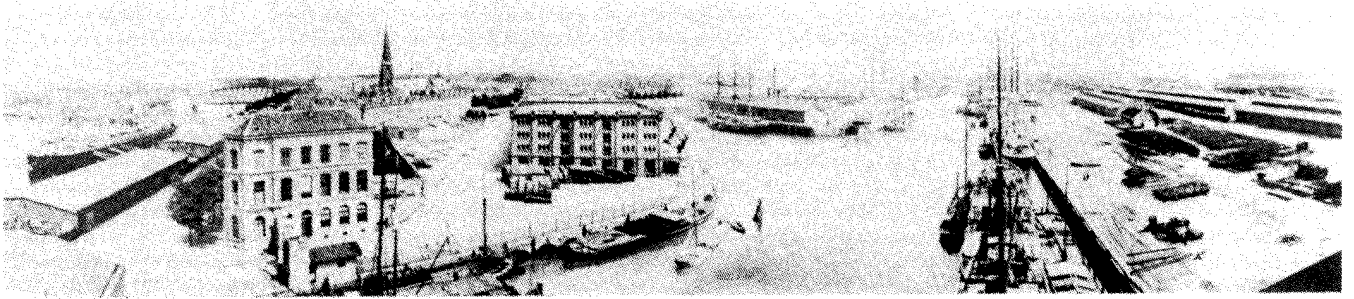
Ontwerp tot uitbreiding der Gemeente Rotterdam op het eiland Feijenoord, Rose, 1863

rechtsonder:

Ontwerp Feijenoord, Rose, 1862: de dubbelstad tegenover oude stadsdriehoek

5 en 6. U. Barbieri (red.), De Kop van Zuid, p.137 en 140



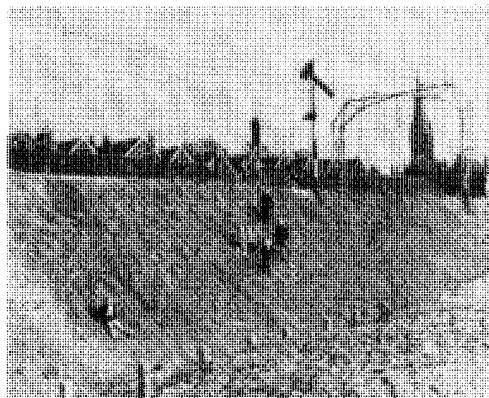


Plan tot uitbreiding van Rotterdam op Feijenoord, Rotterdamse Handelsvereniging, 1874

Dit plan bestrijkt het terrein tussen de Spoorweghaven, de spoordijk en de smalle zone langs de zuidzijde van de Koningshaven. De tweedeling van het eiland door het spoortracé maakt het oostelijk deel minder geschikt voor handelsvestigingen gericht op de zeevaart. In het westelijk deel wordt slechts één woonstraat gerealiseerd, de latere Rosestraat, die tegen de spoordijk aan is gelegen en uit de as van de Maasbruggen. De RHV hoogt de gronden van Feijenoord en het Noordereiland op, ontwikkelt het Entrepotgebouw, zorgt voor een afsluiting van het handelsterrein van de openbare weg en graaft de Binnenhaven: lang, smal en loodrecht op de Koningshaven en met relatief veel kadelengte. Over het hele terrein wordt een uitgebreid spoornet aangelegd met de mogelijkheid om goederen uit de pakhuizen of schepen op wagons te laden. Tesaamen met de moderne kadeuitru-

sting vormt dat een optimale ruimtelijke organisatie, die een directe verbinding tussen zeeschepen en de spoorwegen, Rijn- en binnenvaartschepen mogelijk maakt.

Het resultaat na een periode van 7 jaar voortvarend particulier initiatief (en ruim 12 miljoen aan investeringen) is dat 'Rose's ontwerp voor een satellietstad op Feijenoord (woningbouw, pakhuizen, kaden) is omgevormd tot een handelsinrichting dooraderd met rails, ontdaan van woningbouw en resoluut door middel van een muur uit de stad verbannen.¹⁷



Overzicht handelsterrein (Entrepot en Binnenhaven)

rechts boven :

Zicht op de Rijnhaven

rechtsonder:

Plan tot Uitbreiding van Rotterdam op Feijenoord, 1874 (Rotterdamse Handelsvereni

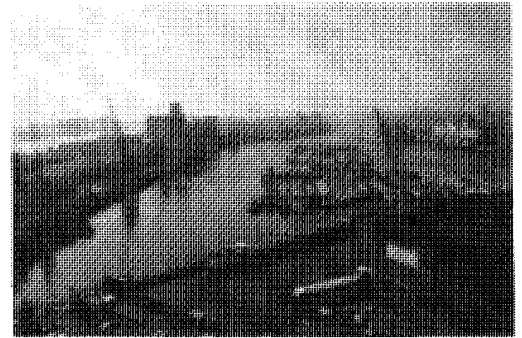
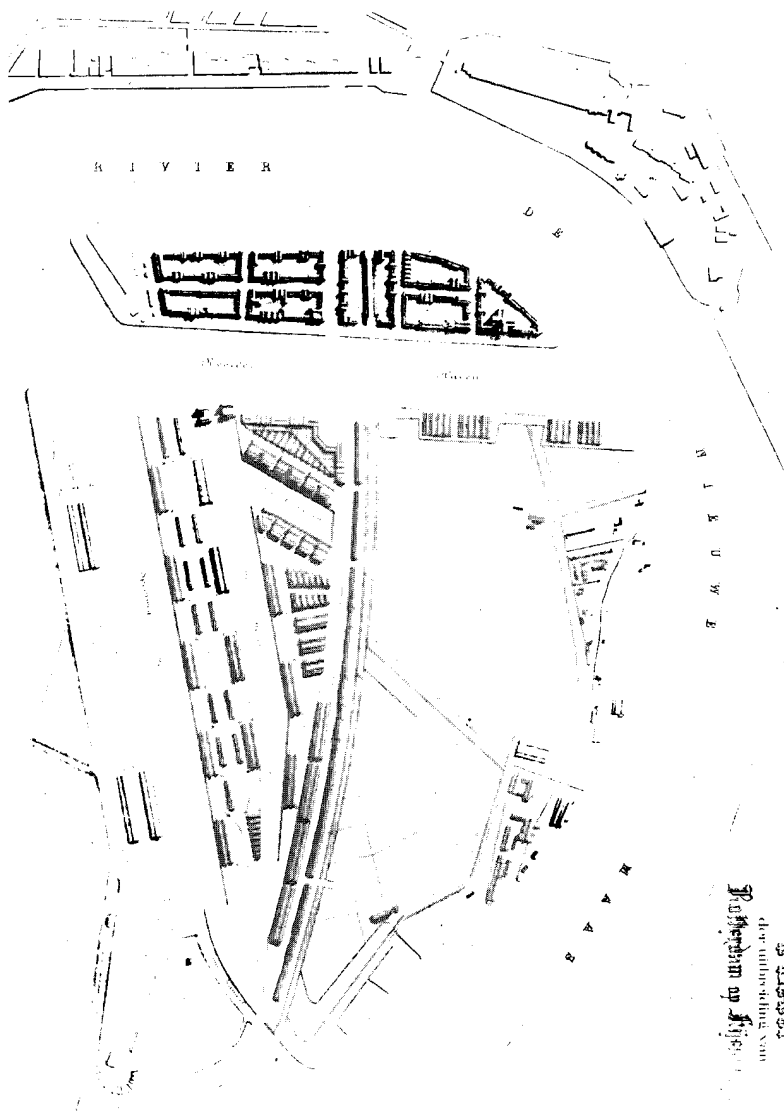
linksonder:

De ommuring van het handelsterrein en de spoordijk doorsnijden het eiland: zichtbaar zijn de inmiddels verdwenen kerk aan het Stieltjesplein en fragmenten van woningbouw aan de westzijde van het spoor

6 en 7. U. Barbieri (red.), De Kop van Zuid, p.140 en 162

8.. L.J.C.van Ravesteyn, Rotterdam in de 19e eeuw

9 en 10.U. Barbieri (red.), De Kop van Zuid,p.168



Schets Rijnhaven, De Jongh, 1880

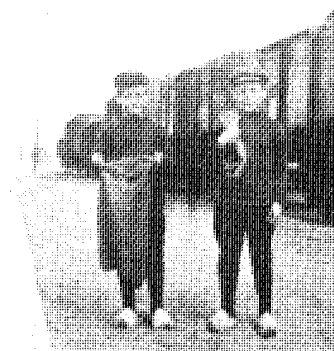
Een ontwerp voor een nieuw soort haven (bassin) dat sterk afwijkt van bestaande lineaire havens (kanaalhaven). De krachtadige aanpak van De Jongh is afleesbaar aan zijn stoere taalgebruik. Zo spreekt hij over de havenaanleg als 'niet meer dan enigszins machinale toevoeging van een bepaald aantal hectaren water en kilometers kade aan de bestaande⁸ en 'breng er water, zodat er schepen kunnen komen, maak spoorwegverbindingen.⁹

De Rijnhaven voldoet aan de eisen van het nieuwe overslagsysteem, waarbij de aan boeien gelegen zeeschepen kunnen lossen in langsij gelegen binnenschepen. Er is slechts behoefte aan afmeerruimte en de mogelijkheid tot volcontinu gebruik. De schuine situering van de haven ten opzichte van de stroomrichting van de rivier en de afwezigheid van een brug, 'een vrije toegang tot de haven is het abc van de havenaanleg'¹⁰ maken dit mogelijk.

'En zoo gebeurde het, dat een paar weken later ons heele hebben en houden op de boot werd geladen en de groote reis werd aanvaard. Het was avond, toen de boot aan de Oosterkade meerde en de groote drukte, die daar heerschte, maakte op ons allen een geweldigen indruk.

Het scheen mij op straat levensgevaarlijk tusschen het vele gerij en het straatruoer hamerde in de ooren als was de hel losgebroken. Wij zouden den nacht bij oom doorbrengen, die op Feije-noord woonde en moesten dus de Maasbrug passeeren. Het aspect dat de Maas dien avond bood, maakte op mij een diepen indruk. De talloze scheepslichten op het donkere water, het jagen van de kleine, vlugge sleepboten, die onder schel gefluit het schuimende nat doorkliefden, het donderend geweld, veroorzaakt door het ertslossen uit de op stroom liggende schepen en daarboven het met sterren bezaaide uitspansel, dat alles was fantastisch, sprookjesachtig en grootsch.

Onze woning viel niet erg mee. Met zes gezinnen bewoonden wij een pand, ergens aan een der havens, dat alle kenteekenen vertoonde van ergerlijk verval tot degeneratie. De trappen waren verfloos en smerig. Een wrakke, ijzeren leuning, die er half bij hing, diende den bewoners tot steun bij de bestijging, die vooral in den avond niet van gevaar was ontbloot. Licht op de trappen was er niet. Onze 'etage' bestond uit twee alcoven, met vier bedden. In iedere alcoof waren twee bedden boven op elkaar gefimmerd, evenals zulks op schepen het geval is en deze slaapplaatsen waren dus zeer bedompt. Uit het raam van de achterkamer konden wij den overburen gemakkelijk den hand reiken. In deze kamer was nog een soort gootsteenkast, een ruimte van ruim een vierkanten meter groot en dat alles te zamen vormde onze geheele behuizing. Daarin moesten wij met negen menschen leven. Het was voor ons allen een ontgoocheling zoo'n huis te moeten betrekken. Al hadden wij het in onze vroegere woonplaats dan ook niet breed gehad, ons huis was in ieder geval behoorlijk geweest, met veel licht en lucht en voldoende ruimte om te slapen. En de huur van onze nieuwe woning was driemaal zoo hoog! Van behoorlijk luchten kon niets koomen. Aan de straat konden wij geen ramen openzetten vanwege de stof, dat door den wind in dichten wolken werd opgejaagd, terwijl achter, tusschen de broeiende muren, van frische lucht geen sprake was. Moeder uitte haar teleurstelling over alles, doch vader beweerde, dat wij nog blij moesten zijn hier te kunnen wonen. Later, als er wat meer werd verdiend, konden wij immers altijd naar wat anders uitzien?'



(uit H.Mol, 'Het leven van een havenarbeider')

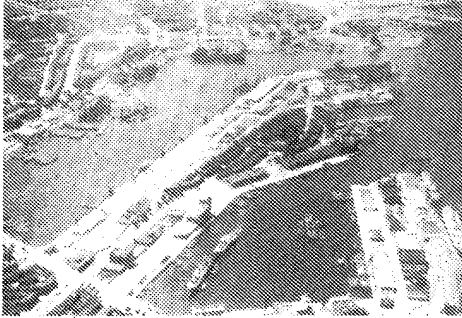


Plan Maashaven en omgeving, 1895

Plan Maashaven en omgeving, De Jongh, 1895

Uit strategische overwegingen tekent De Jongh eerst een bescheiden havenuitbreiding in de vorm van een derde Katendrechtse haven om de aandacht van de bouwsp

culanten niet op de Hillepolder te richten en de annexaties van de gemeenten Charlois en Katendrecht (tesamen 258 ha), noodzakelijk voor dit plan, mogelijk te maken. De Maashaven, met een breedte van 320 meter, is zo gedimensioneerd dat deze ge



' Het is stil bij de Maashaven, waar nog een enkele sleepboot met eentonig hoorngeluid, haar weg door de potdichte avond tracht te vinden. Met haastige pas, de kraag hoog op, loopt hij langs de eindeloze, leelijk-nuchtere steenen loodsen van de Holland-Amerika lijn aan de eene, en in het donker geheimzinnig en dreigend lijkende werven met hun hooge, als monsters uit de mist opdoemende kraangevaarten aan de andere zijde. De troosteloze, grauwe entree van Katendrecht. Bijna beklemmend doet nu 't eentonig, dreigend geluid aan van de misthoorns uit de verte, over 't water. Af en toe duikt er uit de donkerte een voorbijganger op, die slechts even, bij 't passeeren zichtbaar is, om terstond weer in de dichte mist opgenomen te worden en te verdwijnen. Een geel gelaat, met loerende, scheefstaande oogen. De loodsenrij rechts loopt nog door, maar links komen de eerste huizen van de Delistraat. Meer Chinezen. Geluidloos komen ze aanzetten, plotseling passeren ze, en verdwijnen weer in de mist. Ramen door dikke gordijnen afgesloten, met witte grillige Chineesche karakters van onder tot boven beschilderd. Boardinghouses. Daartusschen door een ruit met Grieksche letters : Grieksch zeemanshuis. Een enkel Arabisch opschrift ; in 't deurgat staat als een uithangbord een neger, dan weer Chineesch. Al maar die grillige lettergevaarten in goud en wit. In de portieken staan vrouwen, bloot-armig ondanks de natte koude, fel geschminkt het gezicht met de bloedroode mond, die tot een wond wordt in 't brutale, onaantrekkelijke gelaat. Uit sommige huizen klinkt het geluid op van verward, druk stemge-roes. Een speelhuis, waar nu 't fan-tan spel in vollen gang is.'

(uit : 'Vier eeuwen Rotterdam, G.J.Peelen:Delistraat')

schikt is voor vijf rijen zeeschepen. Dit betekent een verdubbeling ten opzichte van de Rijnhaven. De 4,5 miljoen kubieke meter uitgebaggerde grond wordt gebruikt voor de ophoging van het overgebleven schiereiland Katendrecht en de compacte zone langs de zuidrand van de haven. Deze oost-west zone, 40 m breed, biedt ruimte aan bedrijfsvestigingen, spoorweg en gewoon verkeer en neemt tevens de functie van waterkering over van de afgegraven Maasdijk. Als bijkomend gunstig effect noemt De Jongh de sanering van het dorp Katendrecht met 3500 mensen, waar zonder stratenplan een nederzetting was gevormd 'op een wijze van een Javaanse kampong of een Turks dorp'.¹¹

De hygiënische stad die De Jongh voor ogen heeft, geeft hij in hoofdlijnen aan middels hoofd- en secundaire wegen en de 'bij een dichte bebouwing zo onmisbaar geachte pleinen en parken'. In het stratenplan wordt de moeilijk te onteigenen Katendrechtse Lagen-

dijk gehandhaafd en zelfs geaccentueerd door middel van een brede parallelweg: de Wolphaertsbocht. Eenzelfde slinger in het oosten, bij het (geplande) Putseplein wordt niet uitgevoerd. In een latere fase introduceert hij de Dordtselaan, die de onderbroken Dordtsestraatweg in directe verbinding stelt met de Maasbruggen. Bij de aanleg van de Waalhaven, gestart in 1908, maakt De Jongh gebruik van zijn ervaring en houdt hij meer rekening met de bestaande dijkstructuur. Deze haven wordt overigens gefaseerd gegraven en is gesitueerd in het deel van de Robbenoordse polder dat begrensd wordt door de rivier de Koedood.

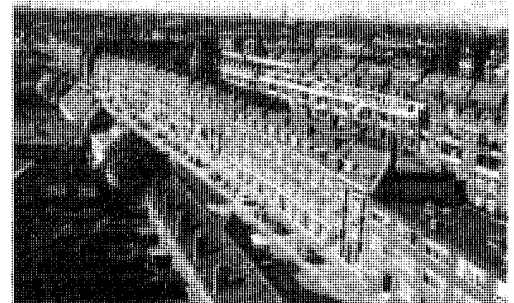
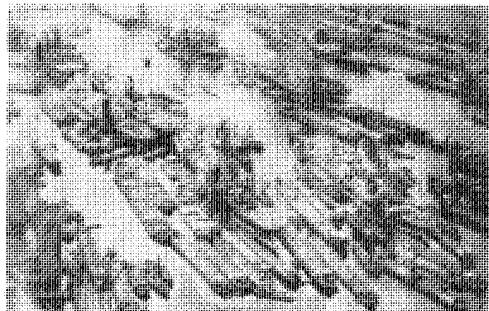
In het bijbehorende rapport schrijft De Jongh dat, wanneer het plan wordt uitgevoerd, dan: 'zijn wij zeker, een goede haven- en stadsuitbreiding te krijgen, voldoende aan de eisen van de toename van het scheepvaart- en handelsverkeer en aan die, welke de hygiëne gebiedend voorschrijft'.¹²

De Maashaven in vol bedrijf

De Katendrechtse Lagedijk opgenomen in het stratenplan

11. U. Barbieri (red.), *De Kop van Zuid*, p. 172

12. U. Barbieri (red.), *De Kop van Zuid*, p. 173/174



DE HAVENS EN DE EERSTE STRATENPLANNEN

oude kernen



- Ⓐ charlois
- Ⓑ hillesluis

stratenplannen (1880-1915)



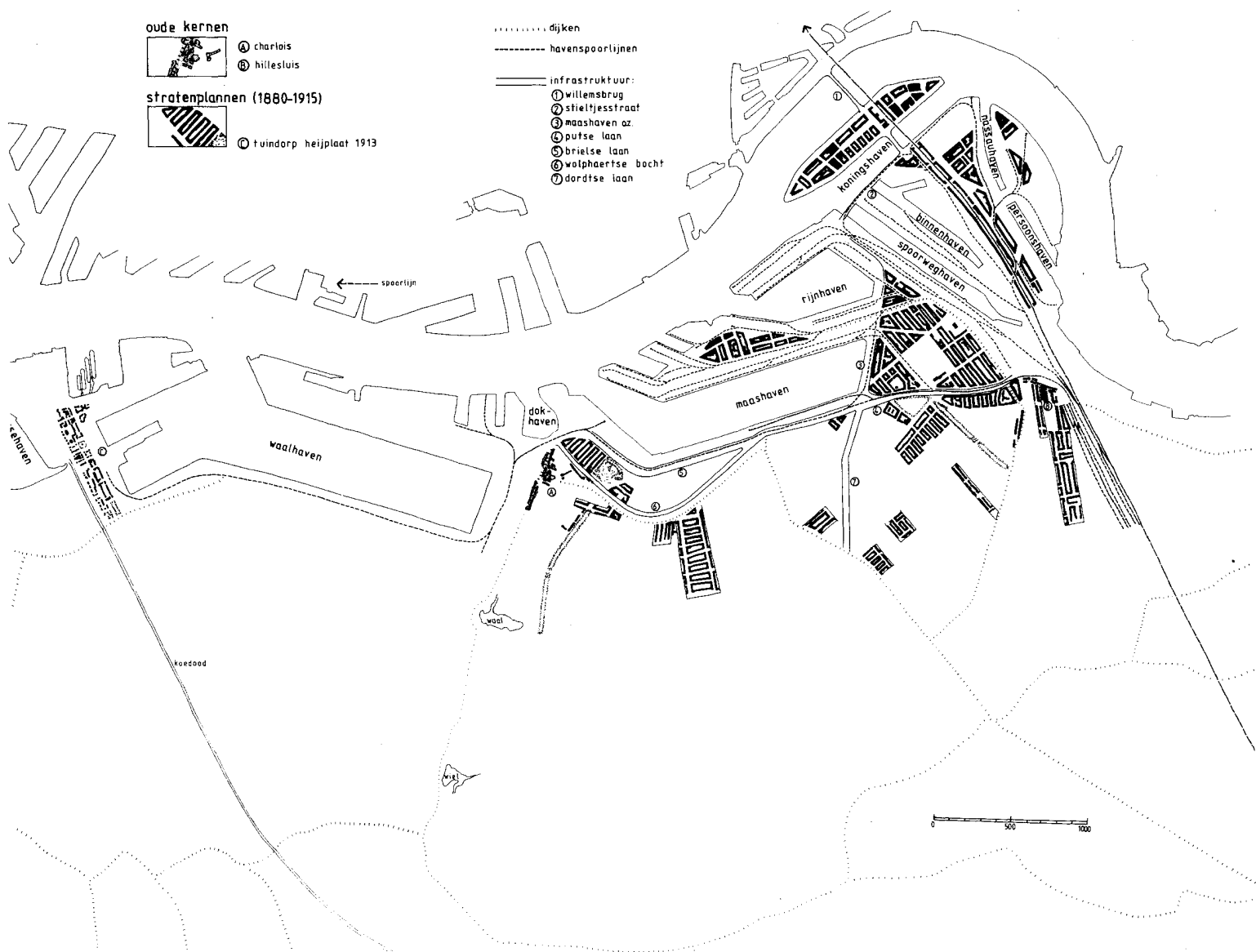
- Ⓒ tuindorp heijplaat 1913

..... dijken

----- havenspoorlijnen

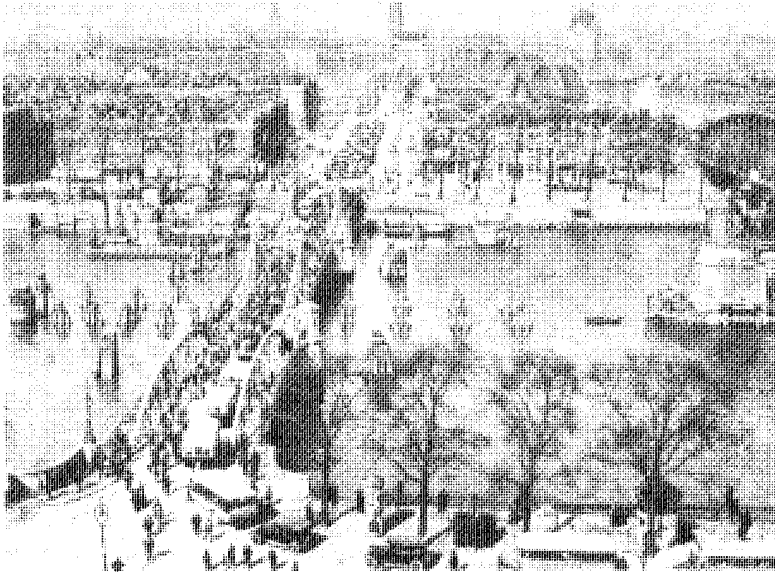
— infrastructuur:

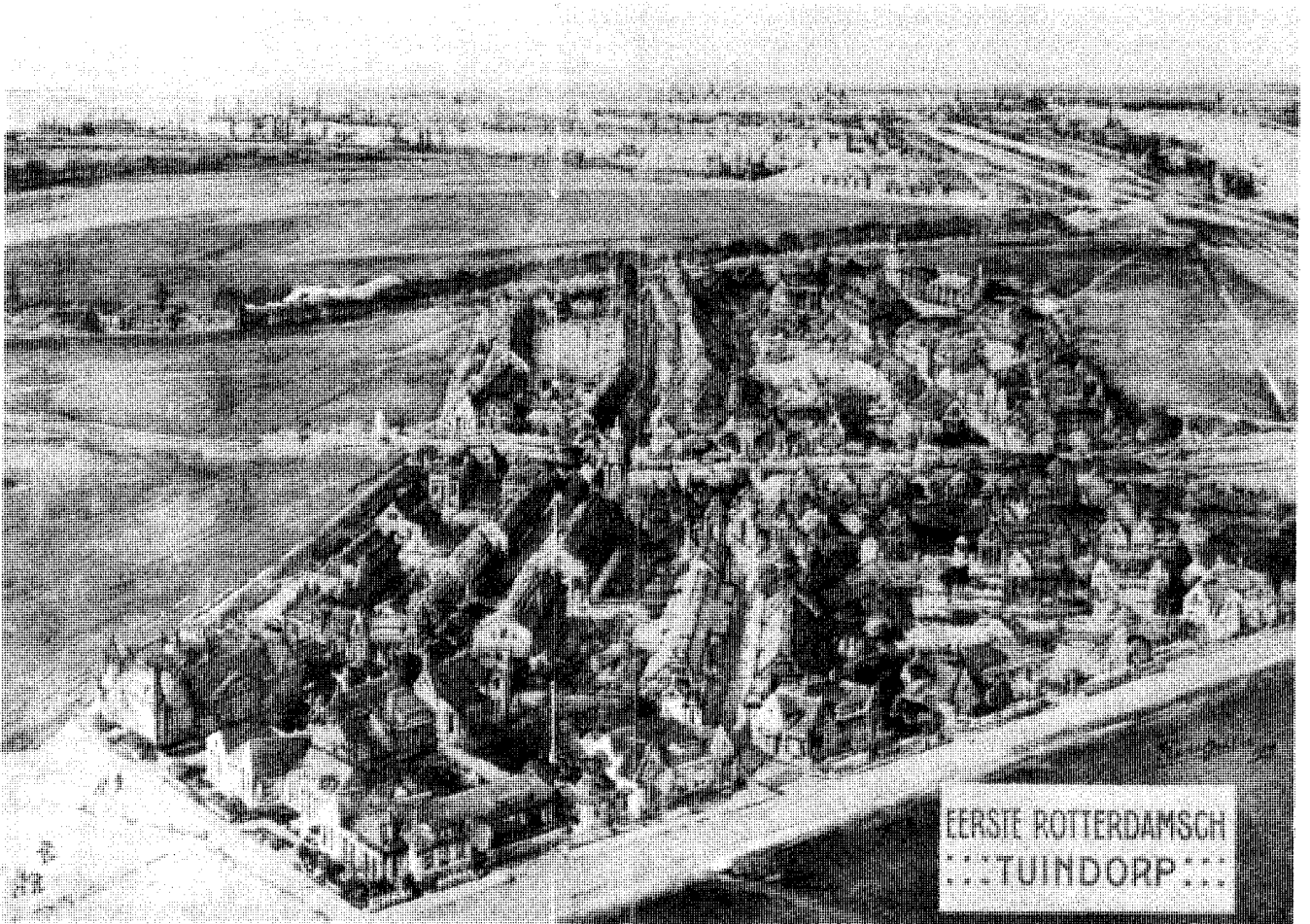
- ① willemsbrug
- ② stieljessstraat
- ③ maashaven az.
- ④ putse laan
- ⑤ brielse laan
- ⑥ walphaertse bocht
- ⑦ dordtse laan



KAARTBEELD 1915

De verstedelijking van Zuid wordt gedomineerd door de havenaanleg. De insteekhavens in het oosten en de grotere havenbekkens in het westen hebben een ingrijpende gedaantewisseling van het polderlandschap teweeg gebracht. Het probleem van de staduitleg wordt ondanks de intentie tot integrale planning vrij eenzijdig benaderd: prioriteit bij een efficiënte haveninfrastructuur. Haven- en spoorlijnen vormen de contouren van havens en bedrijfszones. De oost-west gerichte infrastructuur kan door de ruime opzet ook een nieuwe waterkering in zich opnemen (Brielselaan) en sluit aan op de brugverbinding. Deze zone benadrukt het onderscheid tussen het binnen- en buitendijkse gebied. De Dordtse laan corrigeert de verbinding met het achterland. Alleen de Wolphaertsbocht richt zich naar de polderstructuur. De Waalhaven bestaat uit een groot bekken en zal weldra de hele zuidelijk gelegen polder opeisen, waardoor het eerste uitgevoerde tuinstadexperiment op Zuid (Heijplaat) op een schiereiland komt te liggen. De Waalhaven en de spoorlijn naar Dordrecht zullen de grenzen vormen van de volgende verstedelijkingsfasen. De woonwijken Feijenoord, Afrikaanderwijk en Katendrecht liggen ingesnoerd in het havenlandschap. Afwijkingen in de vorm van het gesloten bouwblok zijn bepaald door de infrastructuur. Sommige particuliere stratenplannetjes, gesitueerd aan dijken en landwegen, liggen verwaald in het landschap. Charlois en Hillesluis zijn oude kernen. Openbaar groen is aanwezig in de vorm van een parkje en singels.





EERSTE ROTTERDAMSCH
:::TUINDORP:::

Een groene oase onder de rook van Rotterdam. Een eerste vogelvlucht van een tuindorp op de plaats van het huidige Vreewijk

rechts:

Dordtselaan : hoge randbebouwing als variant naar het centrum voerend (Molière)

1. R. Geurtsen, *Geschiedenis Stedebouw en Ruimtelijke Planning*, p.8: 'De strijd om een toenemend overheidsingrijpen in de volkshuisvesting en stedebouw, moet worden gezien vanuit de belangengemeenschap op dit punt tussen het progressieve industrieel- en handelskapitaal en de georganiseerde arbeidersklasse, wier belangen op dit punt tot uiting kwamen in de woningbouwcorporaties.'

2. R. Geurtsen, *Geschiedenis Stedebouw en Ruimtelijke planning*, p.11

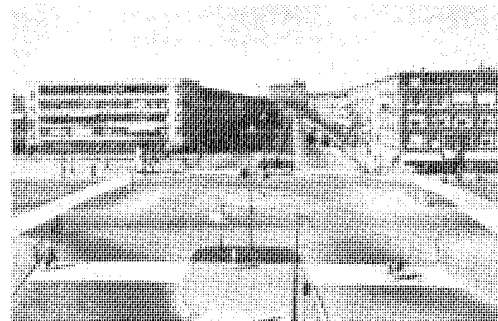
Stadsuitleg op Zuid

Na de eerste wereldoorlog tekent zich op Zuid een nieuwe verstedelijkingsfase af. De grote woningnood, het gebrek aan bouwmaterialen en de mogelijkheden op de Linker Maasoever zonder onderheiding te bouwen, mits laagbouw, hebben een positieve invloed op het investeringsklimaat aldaar. De minder snelle stijging van grondprijzen, vergeleken met Noord, lijkt doorslaggevend ten opzichte van nadelen als het ontbreken van goede oeververbindingen en voorzieningen.

Nieuwe, gemeentelijke initiatieven op stedenbouwkundig en volkshuisvestingsgebied (o.a. de oprichting van de Gemeentelijke Woningdienst) worden vooral geïnitieerd door de Sociaal Democratische beweging (in 1919 zijn van de 45 gemeenteraadsleden er 19 van de SDAP).

De rol van de overheid binnen de ruimtelijke ordening wint fors aan betekenis.¹ Het aandeel van de met rijkssteun gebouwde woningen stijgt aanzienlijk.

In de stedebouwkundige praktijk zien we een verschuiving in de betekenis van het uitbrei-



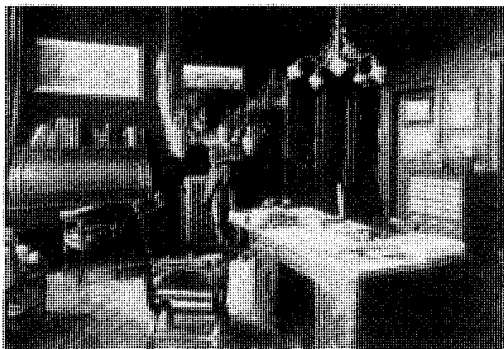
dingsplan: van een werend bouwverbod tot een meer stimulerende functie.

Ook in het veld van de stedenbouwtheorie zijn er dynamische ontwikkelingen: de aandacht verplaatst zich van 'plannen die de macht uitdrukken van de stedelijke bourgeoisie (Berlage, Kromhout, De Bazel) naar de meer organische tuinstad-beweging².

Deze theoretische heroriëntatie heeft directe gevolgen voor de dagelijkse planningspraktijk op Zuid. De vingeroefeningen op gemeentelijk niveau (dienst Gemeentewerken) krijgen een impuls van buitenaf. Granpré Molière, Verhagen en Kok ontwikkelen een helder stadsconcept, gebaseerd op de Engelse tuinstadideeën (1921).

De bouw van tuindorp Vreewijk is op dat moment al een paar jaar in volle gang.

Met ruim 4.400 woningen kent de bouwproductie een vooroorlogse top rond 1926. Dit aantal is zelfs na de oorlog tijdens de periode van de massabouw niet overtroffen. Het bevolkingsaantal in de periode 1917-1930 groeit van 75.000 naar 170.000 inwoners.



Deze discussie leidt ertoe, dat het plan tweemaal herzien wordt, alvorens in 1920 de gemeenteraad het noordelijk deel voorlopig vaststelt en aan Burgdorffer opnieuw de opdracht geeft het plan te herzien. De wijzigingen die Burgdorffer in de herziene versies aanbrengt, hebben slechts een aanvullend karakter: de hoofdropzet blijft ongewijzigd.

Burgdorffer in de directiekamer van het Stadstimmerhuis

Uitbreidingsdroom voor tuindorp ten oosten van spoorlijn (Varkenoordse polder), niet uitgevoerd.

Niet meer dan een arbeiderswijk

In 1913 krijgt A.C.Burgdorffer, de nieuwe directeur Gemeentewerken (1910-1922) het verzoek vanuit de Raad (SDAP'ers Spiekman en Vlug) een uitbreidingsplan voor Zuid te ontwikkelen. Een voorlopig ontwerp wordt becommentarieerd door de Gemeentelijke Woningdienst en de Gezondheidscommissie. Vooral de ideeën van de Gezondheidscommissie, een advieslichaam op brede basis (geneesheren, veeartsen, architecten en fabrikanten) met o.a. Granpré Molière, getuigen van een optimistische stellingname. Ze spreekt van een afzonderlijke stad met een eigen centrum, winkelbuurten met gelegenheid tot ontspanning en vermaak en woonwijken voor iedere klasse der bevolking. Dit botst met de gedachte van de meer pragmatische ingestelde Burgdorffer die van 'niet meer dan een arbeiderswijk'³ spreekt.



*Granpré Molière als
hoogleraar*

De tuinstad geïntegreerd

De NV Eerste Rotterdamse Tuindorp begint in 1916 met de voorbereiding van Vreewijk op initiatief van vooraanstaande, sociaal bewogen Rotterdammers (onder leiding van bankier De Mandele). Zij willen goede en voor arbeiders betaalbare woningbouw. De architect Molière krijgt de ontwerpopdracht voor Vreewijk. Over de gangbare planningspraktijk schrijft Molière: 'De samenwerking tussen overheid en particulieren is meestentijds slechts mogelijk gebleken op het terrein der chablone: straten van zoveel breed, huizen van zoveel hoog, waar een stukje grond onbebouwd bleef, kwam een kerk, winkels werden uit de huizen gebroken, die toevallig in de loop kwamen, scholen op de binnenterreinen en speelplaatsen, waar toevallig een straat wordt opgehoogd. Deze wijken geven een karakteristiek beeld van een stadsuitleg zonder conceptie en zonder mogelijkheid van ontwikkeling.'⁴

Granpré Molière wordt in 1921 in de gelegenheid gesteld tot het ontwikkelen van een stadsconcept. De NV verzoekt hem een uitbreidingsplan voor de Linker Maasoever te ontwerpen, waarbij zelfs de ontwikkeling van het gehele eiland IJsselmonde moet worden betrokken. Zijn plan wordt in opdracht van B&W door de directeuren Gemeentewerken en Woningdienst bestudeerd. Ze zijn enthousiast over de stedenbouwkundige opzet, maar

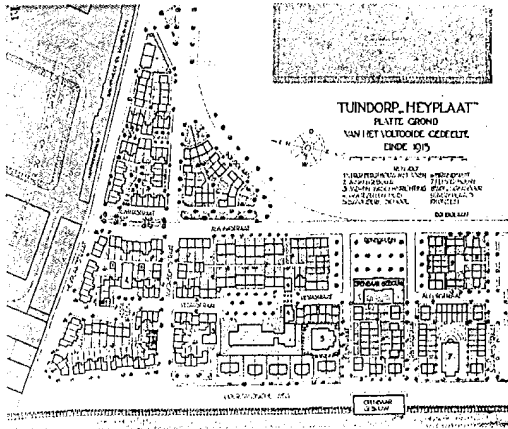
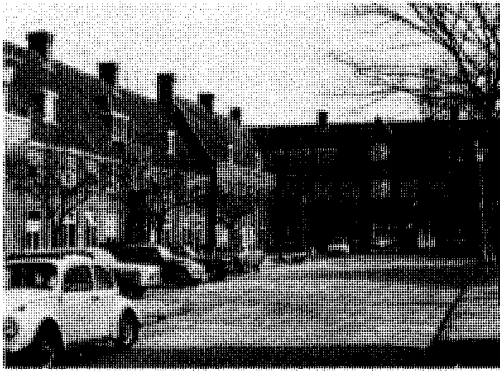


twijfelen aan de realiseerbaarheid: er wordt te weinig rekening gehouden met bestaande randvoorwaarden.

De nieuwe directeur Gemeentewerken (de Roode) bewerkt, in onderling overleg met Molière het plan, wat een op pragmatische gronden aangepast uitbreidingsplan oplevert, dat in 1924 voorlopig wordt vastgesteld.

3. G. Hansen, B. Jacobsen en S. Meester, *Linker Maasoever, stiefkind van Rotterdam*, in: *Wonen TA/BK nr.23*, 1980, p. 10

4. *Granpré Molière, Verhagen en Kok, Toelichting Uitbreidingsplan Linker Maasoever, 1921*



'Het tuindorp 'Heijplaat' is een stichting van de Rotterdamsche Droogdokmaatschappij, die, hoewel pas in in 1904 begonnen, hare werkzaamheden zoo zag uitbreiden, dat zij gedwongen werd, in verband met haar ongunstige ligging ten opzichte van Rotterdam, zelf voor huisvesting harer werklieden te zorgen. Zij heeft dit op de meest onbekrompen manier gedaan. Wanneer men dit tuindorp bekijkt, ziet men, dat hier geen kosten zijn gespaard om van het betrekkelijk ongunstig terrein te maken, wat er van te maken was. De bebouwde terreinoppervlakte is ruim 7 hectare. De verschillende factoren, als terrein voor woningen, wegen, plantsoenen e.d. ontledende, komt men tot de volgende cijfers:

Straten, pleinen en plantsoenen $32.190 \text{ m}^2 = 45.6 \%$

Gereserveerd gemeentelijke gebouwen $3.300 \text{ m}^2 = 4.6 \%$

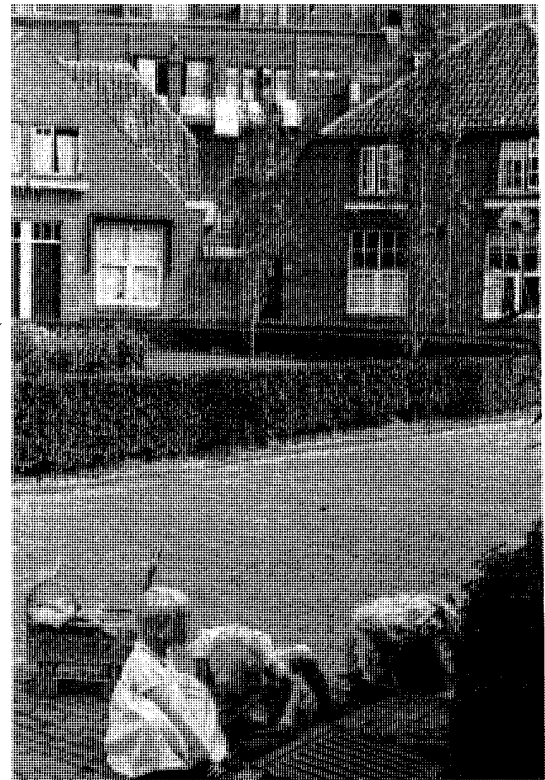
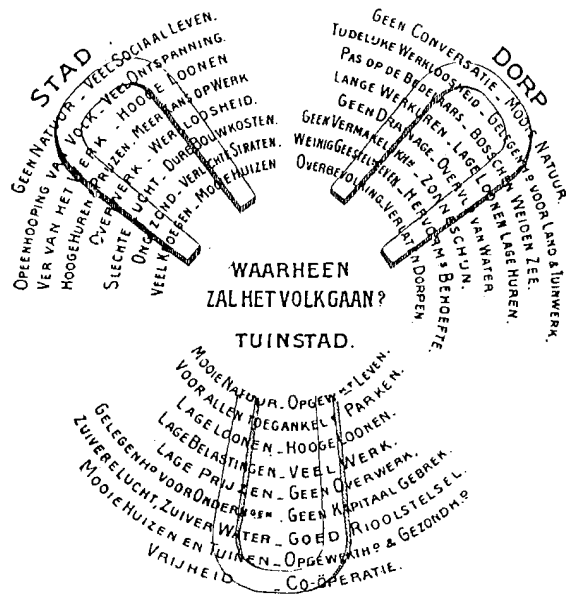
Eigenlijk bouwterrein $35.140 \text{ m}^2 = 49.8 \%$

Hierop zijn gesticht 259 percelen met 307 woningen. Gemiddeld is het tuinoppervlak 64 m^2 . De vrij hoge canon van erfpacht, welke de gemeente Rotterdam aan de stichting meende te moeten opleggen, was oorzaak, dat geen grooter tuinoppervlak mogelijk was, om de exploitatiecijfers niet al te ongunstig te maken. Het aantal woningen is 44 per hectare. Dit cijfer is voor een dergelijke bebouwing, waar 45 % aan wegen en pleinen moest worden opgeofferd, niet te hoog. Onder leiding van den architect H.A.J.Baanders werd het geheel gebouwd, die er in slaagde, van het tuindorp een geheel te maken, zoals er weinig nog gevonden worden.'

(uit: Tuinsteden, G. Feenstra, 1920)

DE
DRIE MAGNETEN

Nº 1.



Schema Bruinwold Rie-
del (Bron: G. Feen-
stra, Tuinsteden, 1920)

Voorbeelden van tuin-
dorp-experimenten:

betondorp De Kossel
(Dortsmoondstraat)

kenmerkende tuindorp
bebouwing op Zuid, in
de schaduw van de
stadsstraten (Heerjans-
weg)

links:

stedebouwkundig plan
en voorbeeld éénges-
zinswoningtype Heij-
plaat

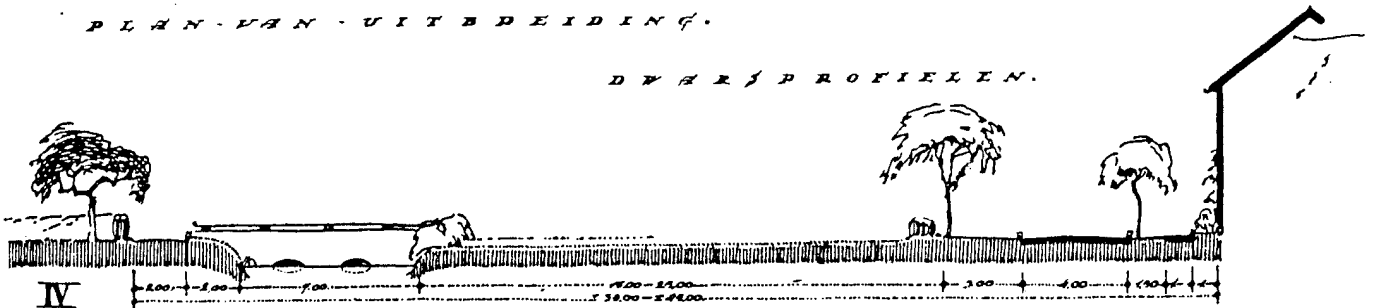


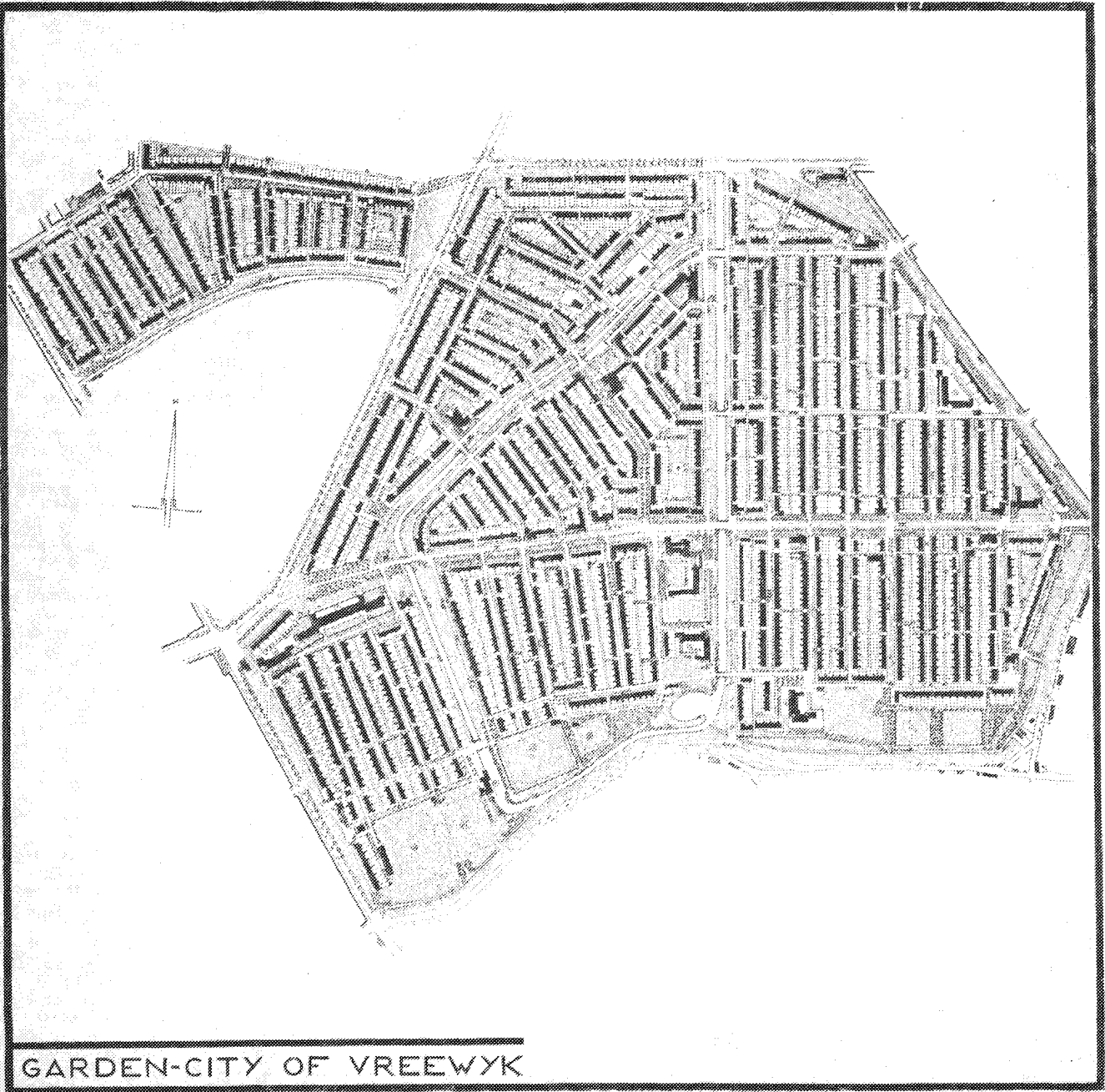
Zodra men tamelijk onverwacht met de tram het Breeplein oversteekt en de lange Geer oprijdt, bevindt men zich in een andere wereld. In plaats van benzine- en olielucht van de verkeersweg, de lucht van groente-afval en kool uit de nauwe straten, van slapende mensen en vuil uit de naakte, houten trappenhuizen, ruikt men hier de rozen en de jasmijn. Als men in het donker aankomt, waant men zich in een reusachtige, geheimzinnige tuin, waar de mensen uitsluitend komen om zich te verpozen. Men wandelt in de schaars verlichte lanen en ziet hier en daar een wit gebouwtje, dat zich scherp aftekent. Men hoort zachte stemmen en gedempte muziek en in het water weerspiegelt vaag een boom, die er uitziet als een hoed met hangende pluimen. Een enkele fietser schiet geruisloos voorbij en ergens hoort men een stap in het grind. Vreewijk op een stille zomeravond is doordrongen van zachte, eensgezinde geluiden, droomverwekkende geuren en vage, rustige vormen. Men voelt, dat de natuur hier in een andere vorm aanwezig is dan op het wijde land of in het verstolen bos: zij is getemd, dienstbaar gemaakt aan de mensen.'

(uit : R. Blijstra, 'Rotterdam, stad in beweging)

N. V. EERSTE ROTTERDAMSE CH. TUINDORD.
PLAN VAN UITBREIDING.

DWARSPROFIELEN.





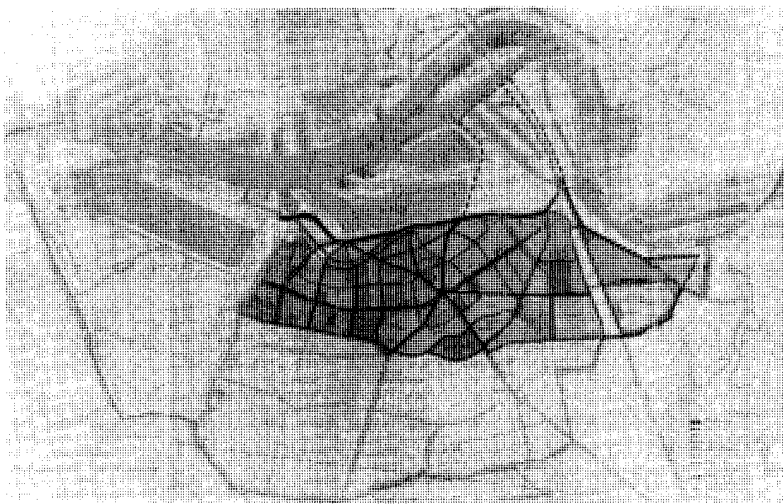
GARDEN-CITY OF VREEWYK

PLANNEN

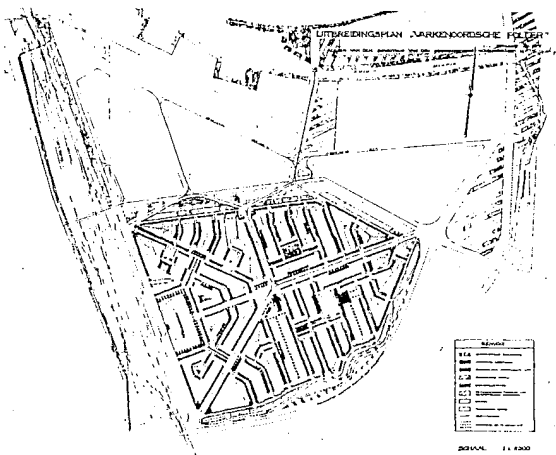
Uitbreidingsplannen Burgdorffer 1914, 1917, 1919, 1920

In de plannen ligt de nadruk op de verkeersstructuur. Door de gelaagdheid van een radiaal hoofdwegennet met secundaire gordelwegen, ontstaat een soort van stersymmetrie⁵. Het centrum lijkt dan ook niet meer dan een verkeersknooppunt. Een tweede oeververbinding in de vorm van een tunnel bij Charlois wordt geïntroduceerd. Noodzakelijk voor de ontwikkeling van Zuid, maar van ondergeschikt belang ten opzichte van de bestaande directe brugverbinding met het centrum op Noord.

De ontwikkeling van Vreewijk wordt gebruikt om over de gehele breedte een tuindorpzone te bestemmen, zelfs ten oosten van de spoorlijn. De singelstructuur wordt uitgebreid. Centraal wordt grond gereserveerd voor een 6 ha groot volkspark. In het oosten is aan de rivier een industriezone geprojecteerd met waar mogelijk openbare kaden, die Zuid voor een gehele afsluiting van de rivier moeten behoeven. Industrierreinen langs de zuidelijke havenspoorlijn (1920) verdwijnen in de laatste versie op aandringen van de Gezondheidscommissie. De plaats van het Zuiderziekenhuis wordt vastgelegd (tussen de Groene Hilledijk en Dordtse Straatweg). In Vreewijk wordt een diagonaal geïntroduceerd (Beuken-



daal), die vooruitloopt op de situering van een toekomstig station, wat echter daar niet komt. Over het zuidelijk deel tot aan de gemeentegrens doet Burgdorffer geen uitspraken, waardoor Vreewijk over het voorlopig vastgestelde noordelijk deel heen groeit.



5. F. Palmboom, Rotterdam, verstedelijkt landschap, p.46: 'De stralen van de ster geven zowel aansluiting op de oeververbindingen in de noordelijke uithoeken als op de zuidelijke uitvalswegen in de zuidelijke uithoeken. Qua verkeersstructuur slaat de sterfiguur twee vliegen in een klap: hij benadrukt de autonomie van Zuid met een eigen centrum en geeft tevens vorm aan de gerichtheid op de Noordoever en de uitvalswegen.' Deze opmerking gaat weliswaar over de huidige situatie, maar is in sterke mate van toepassing op het plan van Burgdorffer.

6. Molière, Verhagen en Kok, Toelichting Uitbreidingsplan Linker Maasoever, 1921



Schets van het Uitbreidingsplan Linker Maas-oever, Molière, Verhagen en Kok, 1921

links:

Uitbreidingsplan voor gedeelte van de Linker Maasoever, Burgdorffer, 1920

Tuindorpsuitwerking voor deel ten oosten van spoorlijn, niet uitgevoerd

Uitbreidingsplan Granpré Molière, Verhagen en Kok, 1921

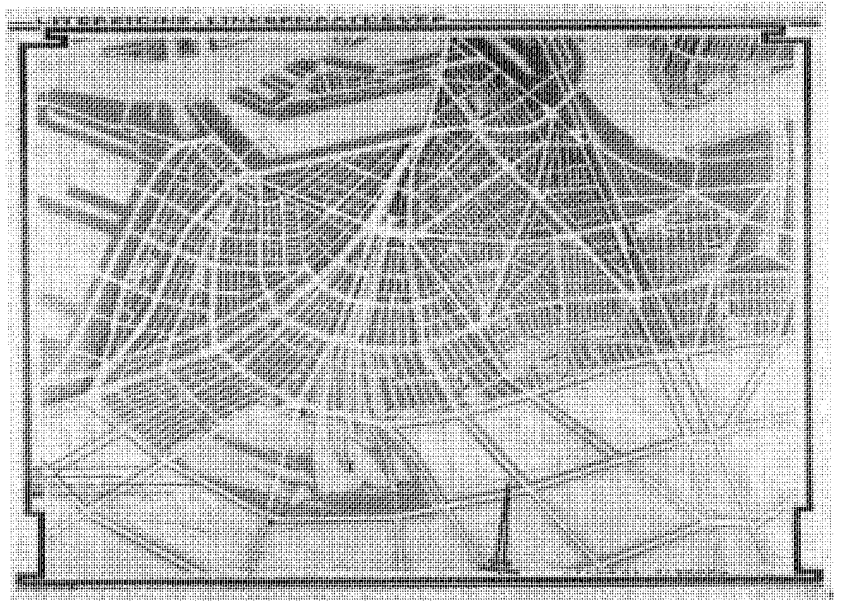
Een belangrijk uitgangspunt vormt de gedachte, dat de groei van Rotterdam Zuid zich zal voltrekken zowel in westelijke richting (Waalhavengebied) als in de richting van IJsselmonde. Daarom zijn twee nieuwe oeververbindingen noodzakelijk: bij Charlois en het Van Brienoordeland.

Veel later worden hier de Maastunnel en de van Brienoordbrug gebouwd. In één van de schetsen is zelfs nog een oeververbinding getekend ter hoogte van Feijenoord die oostwaarts afbuigt richting polder de Esch: een stoutmoedige gedachte die wel vaker de kop op steekt. De invloed van de tuinstadbeweging en met name de ideeën omtrent de overgang stad-platteland hebben in sterke mate

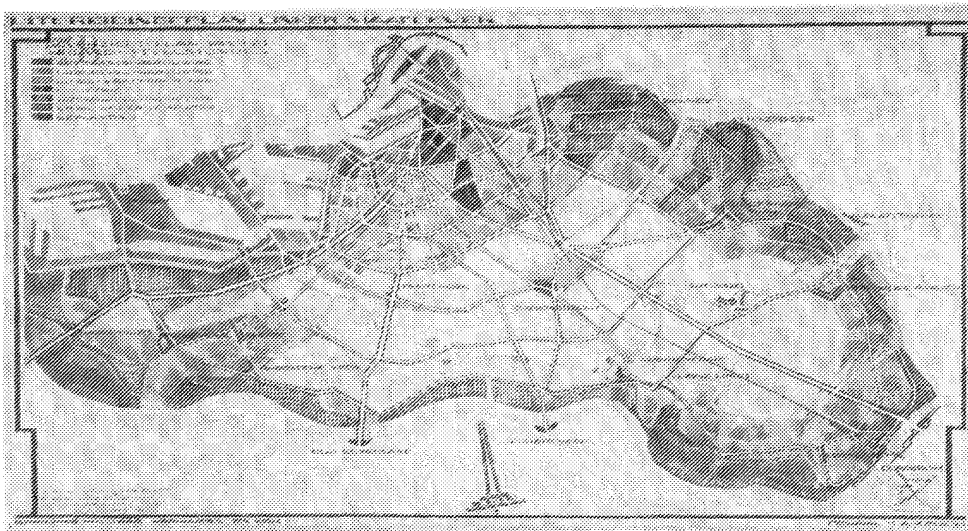
de planopzet bepaald. Het principe hoe oude steden op natuurlijke wijze gegroeid zijn, is toegepast op het nieuwe Zuid. De overgang is zo gedacht 'dat men door een geleidelijke verdichting en versterking van bebouwing en door ene duidelijke richting, toch als vanzelf naar het centrum wordt gevoerd.'⁶

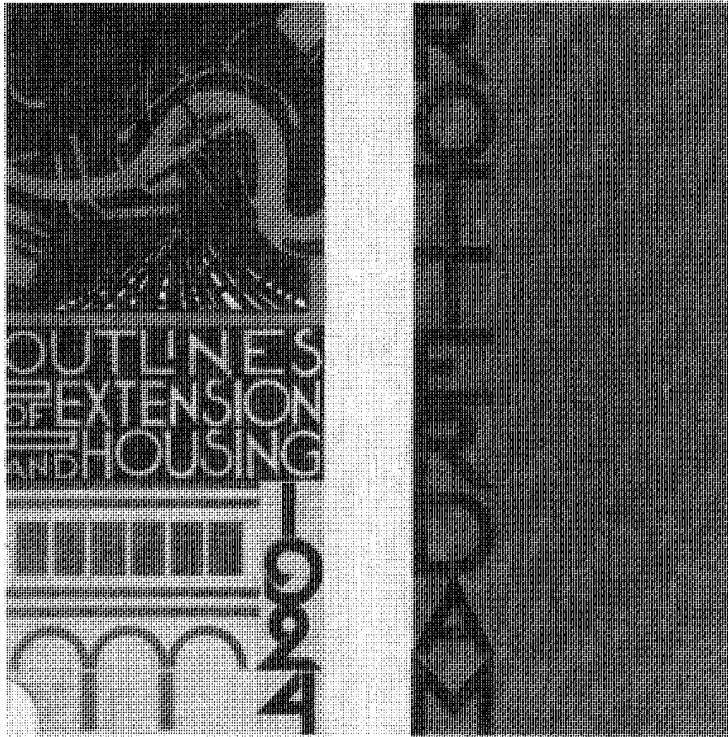
Voor het plan betekent dit concreet een waaervormige opzet met hoofdverkeerswegen die vanuit het gehele eiland IJsselmonde richting het centrum lopen. Komt men vanuit het zuiden dan wordt eerst een open gordel met recreatieterrinen waargenomen, vervolgens woningbouw (open karakter) die zich naar het centrum toe verdicht. De waaervormige wegenstructuur wordt doorsneden door gordelwegen in oost-west richting. Een opzet, die over het gehele eiland is toegepast. Molière c.s. zien Rotterdam Zuid niet als een onafhankelijke stad, maar benadrukken wel het specifieke karakter, dat van de Rechter Maasoever zal afwijken. Door de goede bodemgesteldheid en de relatief lage grondprijzen, zal een ander type bebouwing ontwikkeld worden. Vreewijk bevestigt de goede mogelijkheden voor realisatie van dergelijke tuindorpsachtige, open verkavelingen. Dit woonmilieu is een belangrijke drager van het stadsconcept, zoals Molière c.s. dit uitdragen in hun plan. In het plan wordt geen rekening gehouden met de havenspoorlijn, het spoorwegemplacement en reeds bestaande bebouwing. De schets voor het eiland IJsselmonde laat zien dat langs de

gehele oever een sterke industriële ontwikkeling verwacht wordt. Nieuw is het gedecentraliseerde verstedelijkingsmodel, 'het stelsel van centralisatie voor de bevolking in een compact stadsgebied is hier losgelaten'⁷. Het hart van het eiland moet groen blijven, evenals een deel van de oude Maasoever, die recreatiemogelijkheden biedt voor gegoede Rotterdammers. Over de strategische inzet van het plan is Molière vrij duidelijk. Hij geeft in de toelichting aan, dat het voor de overheid moeilijk is een stadsconcept te vormen en vooral om deze praktisch door te voeren: immers het stadsbeeld moet ontstaan uit de samenwerking van de twee heterogene functies in het stadsleven, de overheid en particulieren. Hij



heeft dan ook niet de illusie dat het plan in de gepresenteerde vorm onveranderd uitgevoerd zou worden. 'Het is niet meer dan een schets'⁸.





Links:

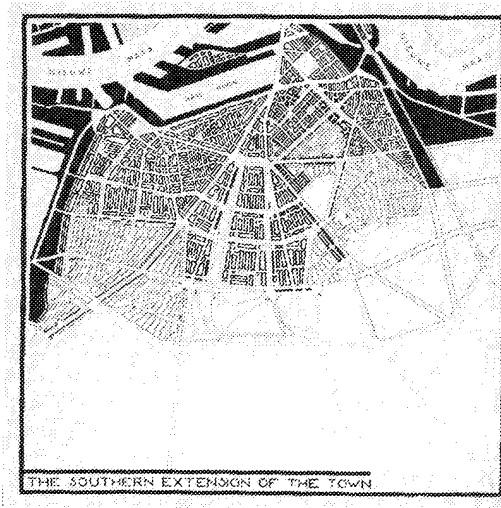
Uitbreidingsplan Linker Maasoever en Overzichtsplan van IJsselmonde (Molière, Verhagen en Kok, 1921)

rechts:

omslag 'Outlines of extension and housing' (ontwerp J.J.P. Oud)-uitgave Gemeentelijke Woningdienst

uitbreidingsplan de Roode 1924

7. en 8. Granpré Molière, Verhagen en Kok, Toelichting Uitbreidingsplan Linker Maasoever, 1921



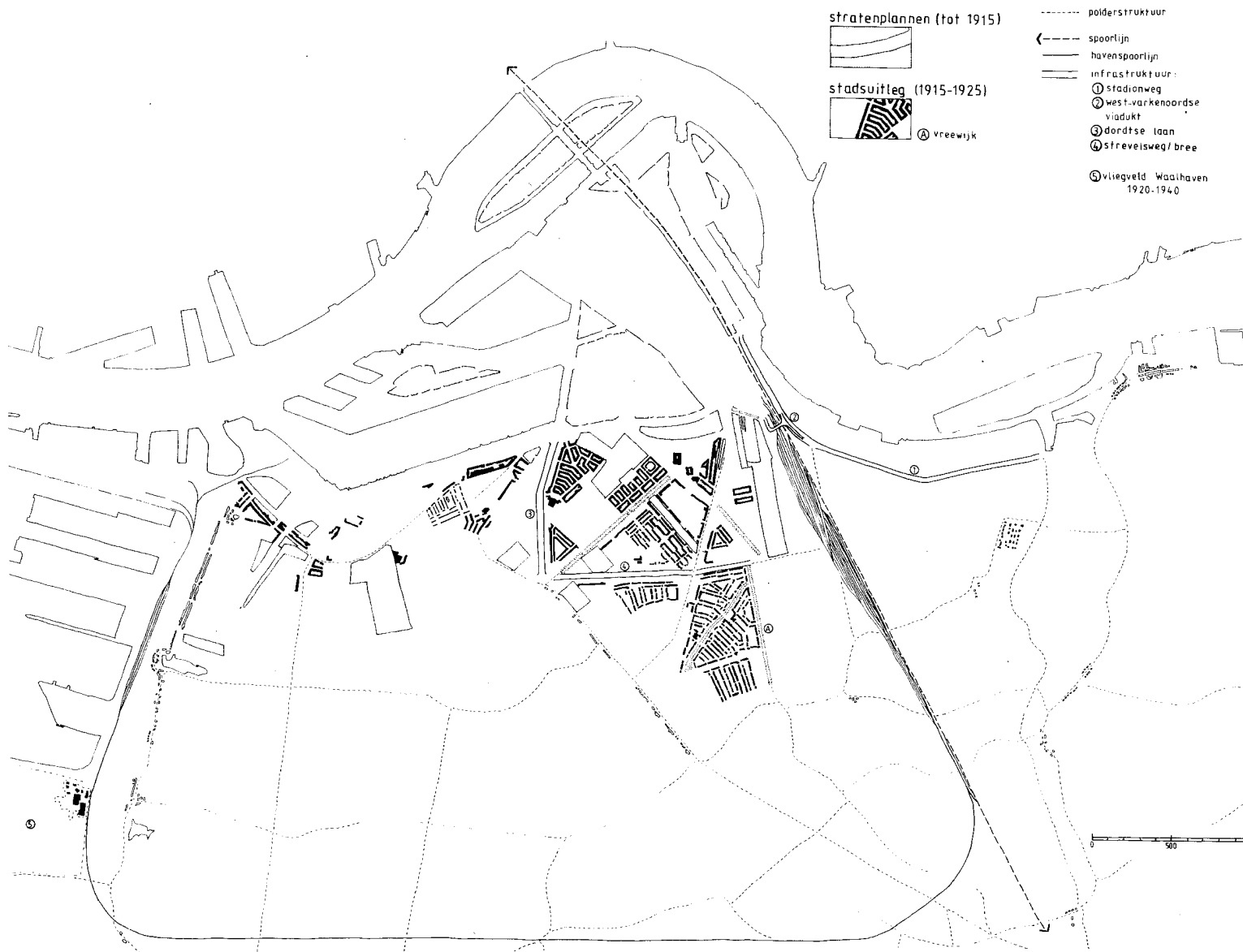
Uitbreidingsplan de Roode, 1924

De structurele opzet van Molière c.s. is gehandhaafd. De volgende wijzigingen zijn echter aangebracht om uitvoering mogelijk te maken: inkorting van het park in verband met de havenspoorlijn, aanpassing van de wegen aan de bestaande bebouwing en in het westen een tweede waaier gericht op de oeververbinding.

In de hoofdopzet wordt een zone-indeling gehanteerd: een westelijke en oostelijke werksector en daartussen twee woonzones, die op hun beurt een ontspanningssector insluiten. De zonering is een uitwerking van Molière's gedachte, dat de ontwikkeling van de bebouwing voor een groot deel bepaald wordt door de richting van de rivier. Stroomafwaarts wordt haven na haven gegraven terwijl stroomopwaarts op de rivieroeveren zich veel industrieën vestigen. De woonbebouwing, volgzzaam, ontwikkelt zich in overeenstemming met dit proces en wijkt in twee richtingen uiteen: van de zuidoosthoek van de Maashaven, naar enerzijds Pernis en anderzijds IJsselmonde.

In de toelichting wordt benadrukt, dat een centrum voor een goede ontwikkeling van Zuid noodzakelijk is.

OP ZOEK NAAR EEN STADSCONCEPT

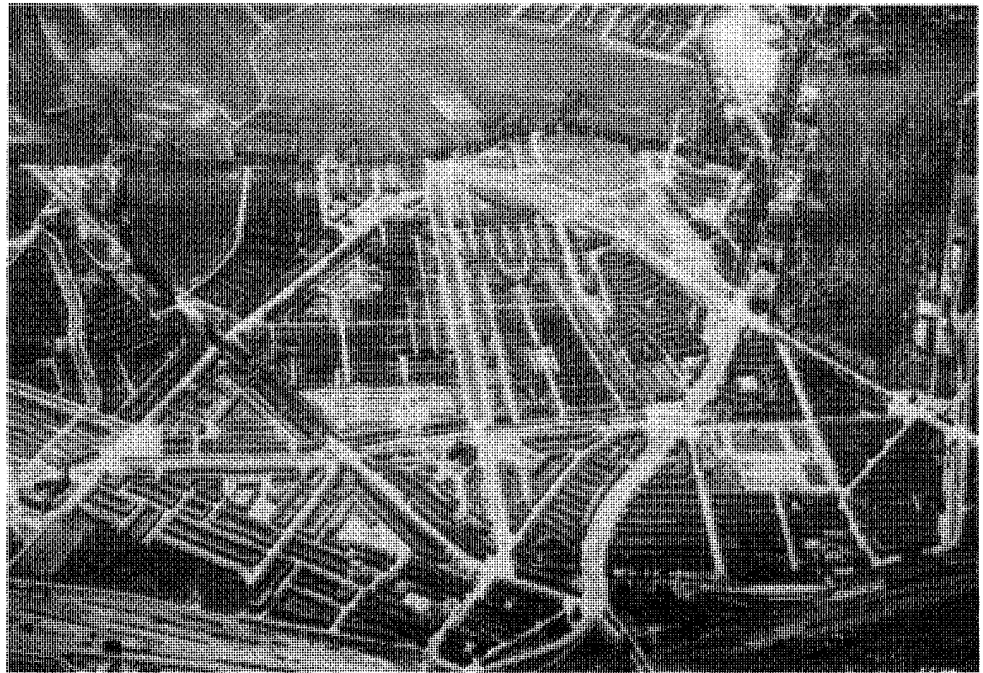


KAARTBEELD 1925

Sociale woningbouwexperimenten zijn geconcentreerd in de zone tussen de Dordtse laan en de spoorlijn naar Dordrecht, in het verlengde van de enige vaste oeververbinding. Naast gesloten bouwblokken verschijnen ook meer open verkavelingen zoals tuindorp Vreewijk. De diverse initiatieven van zowel woningbouwverenigingen als particulieren zijn complexgewijs georganiseerd en liggen aan dijken en singels.

Er wordt rekening gehouden met tracé's van nieuwe wegen zoals Strevelsweg/Bree, die aansluit op een landweg. De bebouwing richt zich naar het slotenpatroon, maar hier en daar zijn andere, meer formele oplossingen zichtbaar. In deze fase wordt de singelstructuur uitgebreid.

De Stadionweg (voormalige Valkenoordse dijk) schiept mogelijkheden voor bedrijfsontwikkeling aan de Maas ten oosten van de spoorlijn. Ten zuiden van de Waalhaven ligt het gelijknamige vliegveld.





Een groene wig met hoge randbebouwing dringt diep in Zuid door, het Maastunneltracé is zojuist aangelegd, de Zuidpleinflat is in aanbouw. Het is 1948: het concept van Molière/Witteveen wordt nog gevolgd

Stedebouwers aller landen

De acceptatie van Molières stadsconcept als verstedelijkingsmodel voor Zuid, vindt plaats in een tijdsfase, waarin de uitoefening van het stede­bouw­kundige vak in toenemende mate in de belangstelling staat.

In 1924 houdt de International Garden Cities and Town Planning Association haar congres in Amsterdam. De thema's zijn het Gewestelijke Plan en Stedebouwkundig Vooronderzoek. Ernst May, pionier van de Moderne Beweging en hoofd Stadsontwikkeling in Frankfurt (1925-1930) waar het gebeurt in de jaren '20, bezoekt dit congres. Hij laat weten weinig waardering te hebben voor de Nederlandse stede­bouw, omdat ze teveel gebaseerd is op formele structuren. Alleen het plan voor Zuid van Molière vindt hij veelbelovend.

In 1926 begint Molière als hoogleraar archi­tek­tuur met zijn eerste colleges stede­bouw in Delft.

De nieuwe ideeën van de Moderne Beweging leiden in 1928 tot het oprichten van de CIAM (La Sarraz in Zwitserland) en ontwikkelen zich verder tot het befaamde Charter van Athene

(1933) waarin het concept van de 'functionele stad' geproclameerd wordt.

In Nederland zijn de exponenten van de nieuwe zakelijkheid verenigd in twee architecten­kringen: 'de 8' (Amsterdam) en 'de Opbouw' (Rotterdam). Acceptatie van de moderne ideeën binnen de laatste groep, is zichtbaar aan de uitoefening van het voorzitterschap door achtereenvolgens Kromhout, Molière en Mart Stam (1925).

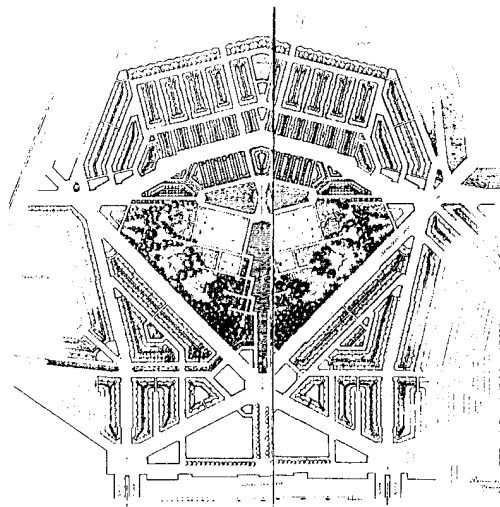
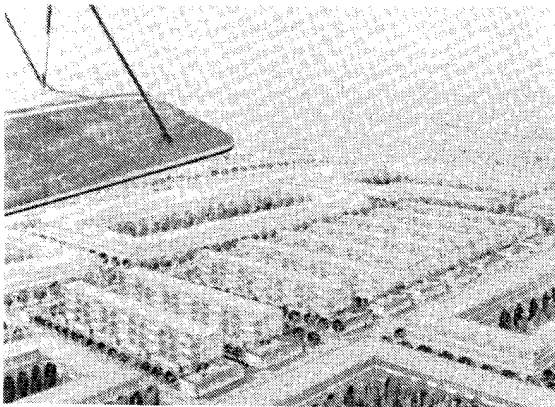
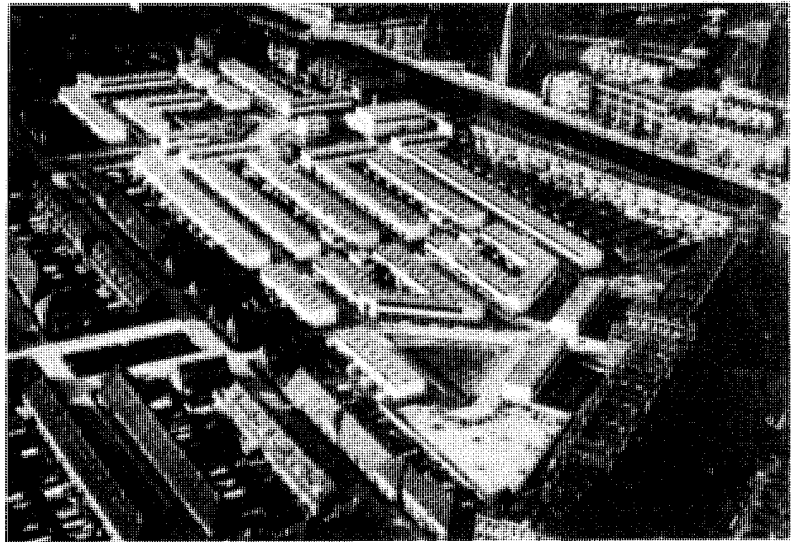
In Amsterdam dient Wibaut (SDAP) een motie in ten gunste van een zelfstandige dienst Stadsontwikkeling inclusief Grondzaken. Illustratief voor de machts­rijd tegen de allesomvattende dienst Publieke Werken is de inschakeling van de Rotterdamse Witteveen om een



Stedebouwers aller landen in vergadering (CIAM): Sert, van Eesteren en Giedion

contraplan voor Amsterdam-West te ontwikkelen. De motie van Wibaut wordt weliswaar verworpen, maar B&W komt met een alternatief: de dienst Publieke Werken krijgt een aparte afdeling Stadsontwikkeling en -uitbreiding (1928). In de organisatie wordt ruimte gecreëerd voor zowel architect-stedebouwers, ingenieurs als sociaal-economen. Topografische, demografische en economische gegevens worden verzameld en in kaart gebracht.

Deze eerste stappen leiden tot het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP)¹ en markeren het tijdstip van de verwetenschappelijking van de discipline (1934).



1. 'Terwijl Berlage met zijn vogelvluchtperspectieven nog een concreet beeld van de toekomstige stad had opgeroepen, beperkten de functionarissen zich tot een abstract denkbeeld en later tot de structuurschets.' (uit: *Het Nieuwe Bouwen* (Voorgeschiedenis), p.18)

2. R. Geurtsen, *Geschiedenis Stedebouw en Ruimtelijke Planning*, p. 16

3. W. Beereb e.a., *Het Nieuwe Bouwen* (Voorgeschiedenis), Delft 1983

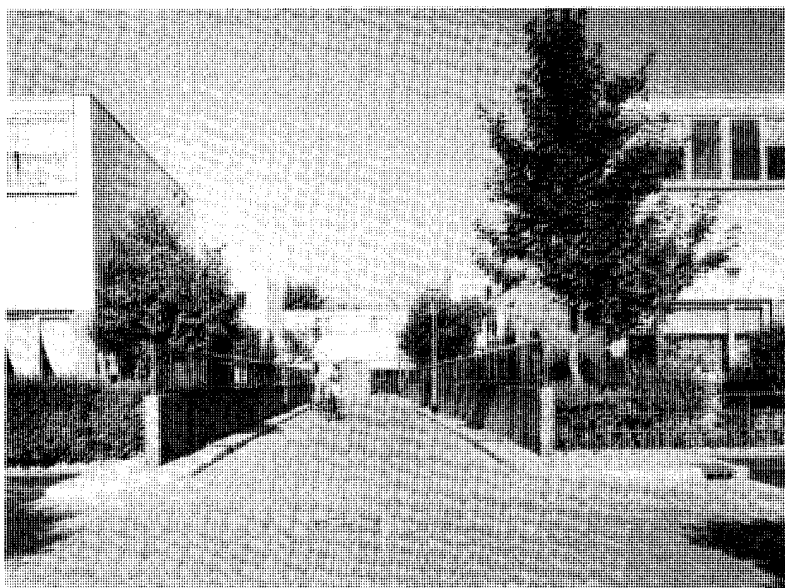
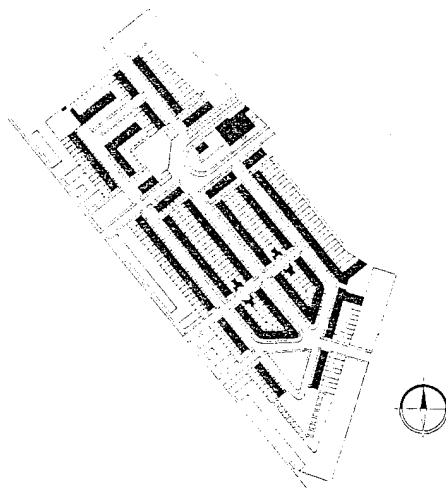
rechts:

*Van barokke stadsuitleg
naar moderne stede-
bouw:*

*Plan Blijdorp, W. Krom-
hout, 1928*

*Plan Blijdorp, stroken-
bouw, J.J.P. Oud, 1931*

*De Kiefhoek op Zuid,
J.J.P. Oud, 1925-30*



Woningwet gewijzigd

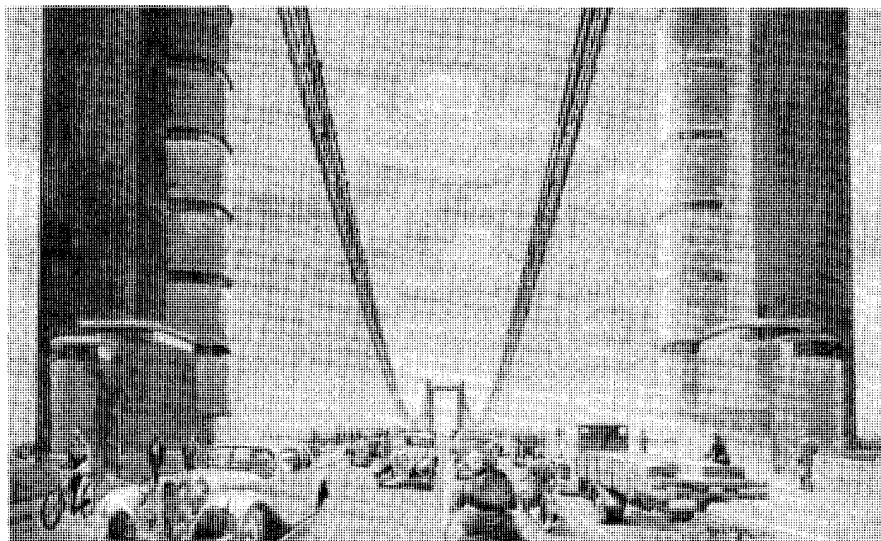
Met de wijziging van de Woningwet in 1931 wordt formeel het streekplan ingevoerd. Het vrijblijvende karakter echter (het initiatief voor intergemeentelijk overleg wordt aan de gemeenten zelf overgelaten), maakte dat de wet 'al meteen achterliep bij de in de grootste probleemgebieden, manifeste behoefte aan wettelijke regeling'².

Een tweede wijziging betreft de gemeentelijke mogelijkheid een onderscheid te maken tussen 'het plan in hoofdzaak' en 'het plan in onderdelen'. Nu kan voor het gehele grondgebied een globaal plan worden vastgesteld, dat in onderdelen kan worden uitgewerkt op een moment dat daaraan behoefte is. Tevens kunnen gedetailleerde bebouwingsvoorschriften in het plan worden opgenomen, betreffende het grondgebruik in zowel horizontale als verticale zin, en de eenheid van het plan bij uitvoering beter kan worden gewaarborgd. Het tijdperk van de architect-stedebouwers, die in het algemeen elke opgave als een autonoom afgerond werkstuk zagen en op formalistische wijze te werk gingen, loopt ten einde. Met de Moderne Beweging breekt een nieuwe fase in de stedebouwkundige praktijk aan, waar meer ruimte is voor de abstractie en de stad beschouwd wordt als 'een organisme', dat alleen door een totale transformatie in staat kan worden gesteld zijn functies weer te vervullen'³.

Nieuw Rotterdam

In Rotterdam Zuid wordt tot de oorlog flink doorgebouwd. Aansluitend op de stratenplannen en stadsuitleg van voor 1925 worden fragmenten van Molière's uitbreidingsplan uitgevoerd: hoge randbebouwing langs de uitvalswegen en het Tunneltracé, aanzetten voor de groene wiggen.

Hebben de ideeën van de moderne beweging vooralsnog weinig invloed op stadsdeelniveau, in de verkavelingen en architectonische uitwerkingen van bouwblokken wordt echter al flink geëxperimenteerd. In de context van de nieuwe ontwikkelingen, zichtbaar over de gehele stad, schrijft van Ravesteyn in een bui van euforie (1940): 'En het nieuwe Rotterdam groeit nu tot eenheid, heeft reeds losgelaten

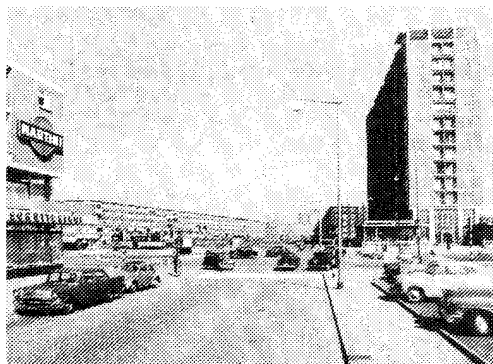


de gedachte van enkel werkstad, met woonaccommodatie als noodzakelijk aanhangsel van de haven, zakelijk nuchter; van de haven, welker uitrusting reeds lang een wereldnaam had verkregen. Er groeit een nieuw Rotterdam, waarin beide delen, stad en haven, gelijkwaardig zijn⁴.

Hangbrug over de Nieuwe Maas, J. Emmen, 1934 / 35

linksonder:

Zuidpleinflat, W. van Tijen, E. Groosman, 1945-1949

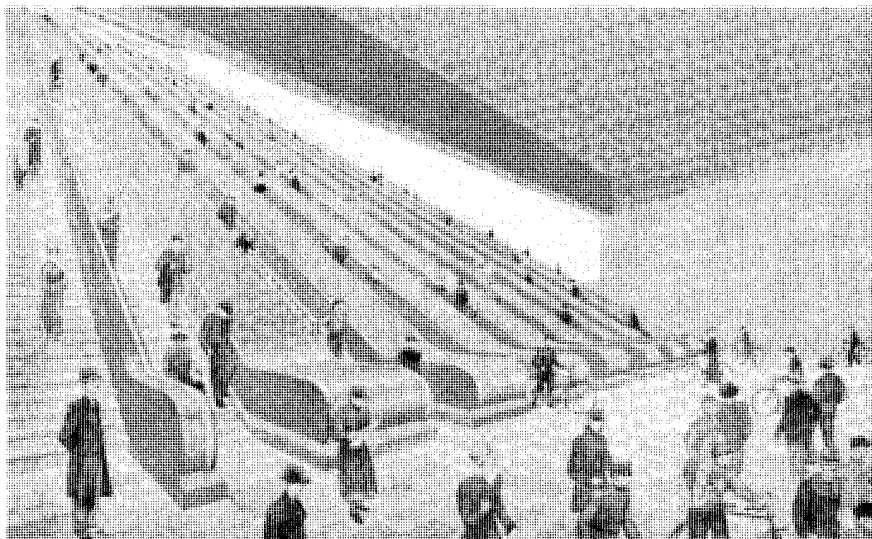


Stadsontwikkeling zelfstandig

De dynamische groei van de stad, tesamen met de stormachtige ontwikkeling van de ontwerpdiscipline, hebben hun neerslag op de organisatie van het gemeentelijk planningsapparaat. Geleidelijk aan, mede door pleidooien van vooraanstaande Rotterdammers⁵, worden volkshuisvestings- en stedenbouwkundige taken onttrokken aan de dienst Gemeente-

4. L.J.C.J. van Ravesteyn, Rotterdam in de twintigste eeuw

6. W.Beeren e.a., Het Nieuwe Bouwen in Rotterdam 1920-1960, Delft 1983



werken en verzelfstandigd.

Ir. W.G. Witteveen, die in 1924 chef van de afdeling Gebouwen en Gemeentewerken is geworden, houdt zich meer en meer bezig met stedenbouwkundige vraagstukken. Hij krijgt in 1926 de nieuwe functie stadsarchitect toebedeeld en wordt vier jaar later benoemd tot directeur van de nieuwe dienst Stadsontwikkeling, die ressorteert onder de wethouder van Sociale Belangen.

De economische crisis en de noodzaak tot bezuinigen leidt echter al snel tot het besluit van B&W de diensten Stadsontwikkeling, Volkshuisvesting, Bouwpolitie en Gemeentewerken samen te voegen in één Gemeentelijke Technische Dienst (1936).

In de periode dat Witteveen chef is van de afdeling Gebouwen, krijgt hij van B&W de op-

dracht het plan van de Roode te herzien en een nieuw uitbreidingsplan voor te bereiden. Bij behandeling van dit plan in de Raad en verschillende commissies (1927) wordt met name gediscussieerd over de noodzaak van het getekende binnenscheepvaartkanaal. Toch wordt Witteveens plan definitief vastgesteld: de eerste maal in de planvormingsgeschiedenis van Zuid.

De politieke wil om het plan daadwerkelijk uit te voeren lijkt aanwezig. In 1928 besluit de Raad tot een breed opgezette onteigening, maar de economische crisis werkt belemmerend en de beperkte hoeveelheid grond, die minnelijk wordt verworven, levert een gefragmenteerd bezit op. Een aanvraag tot onteigening op grond van de Woningwet voor 723 ha wordt in 1930 door de regering afgewezen.⁶



*Feijenoord-stadion,
J.A., Brinkman, L.C. van
der Vlugt, 1934 /365.*

Wel worden de bouwinitiatieven op Zuid gestimuleerd door het besluit tot de aanleg van een nieuwe tunnel bij Charlois (1933).

In 1936 dringen de directeuren Stadsontwikkeling, Volkshuisvesting, Bouwpolitie en Gemeentewerken aan op een herziening van het uitbreidingsplan, omdat het naar economische inzichten verouderd is, èn een commissie (in opdracht van Gedeputeerde Staten) een streekplan voor IJsselmonde voorbereidt.

In het nieuwe plan worden, ondanks een somber economisch perspectief, de plangrenzen van 1927 gehandhaafd. De grote vraag naar goedkope arbeiderwoningen en factoren als gezinsverdunding, woningverlies door cityvorming op Noord en de nieuwe tunnel zouden een snelle groei op Zuid mogelijk maken.

Een adviescommissie voor uitbreidingsplannen in Zuid-Holland heeft echter bezwaren tegen de omvang van het plan. Zij vindt juist dat de industriële ontwikkeling gestimuleerd moet worden door middel van verbetering van de infrastructuur (de bekende brug over de kop van het Noordereiland e.d.).

De directeuren verdedigen zich met cijfers van de bevolkingstoename en woningproductie, die ondanks de afname van bedrijvigheid, een continue groei van Zuid aantonen. Zij zien Zuid voornamelijk als grote woonwijk en wijzen de noodzaak tot wijzigingen af.

Het plan wordt in 1938 definitief vastgesteld.



PLANNEN

Uitbreidingsplan Linker Maasoever, Witteveen, 1926

De principes van Molière worden gehandhaafd, maar er zijn wel enige ingrijpende wijzigingen aangebracht.

De introductie van een 'parkway' van oost naar west: van IJsselmonde, het noord-zuid gerichte Zuiderpark doorsnijdend naar Charlois. Er wordt gebruik gemaakt van bestaande groenstructuren als de Smeetslandse dijk en de Boergoense vliet. Op deze wijze ontstaat een meer gelijkmatige verdeling van het groen over de stad: een correctie op het plan Molière.

Een binnenscheepvaartkanaal parallel aan de havenspoorlijn sluit de stad op brute wijze af.

Tijdschrift voor Stedebouw en Volkshuisvesting, jaargang 1923, p.216, Het behoud van Rotterdam door Siebers: 'Dat men de belangrĳkheid van de afdeling 3 (Stadsuitbreiding en gebouwen) bevroed heeft, is intussen zeker niet gebleken uit het feit dat men haar nooit een blijvend hoofd waardig keurde. De afdeling heeft stratenplannen ontworpen voor nieuwe stads gedeelten en estetisch toezicht uitgeoefend op sommige bebouwingen en zij ontwerpt ten openbare nutte bouwwerken, en soms heel belangrijke, waarvan de technische opzet en uitwerking een uitstekende reputatie verworven hebben, maar hiermede is zij aan het grote vraagstuk van stadsontwikkeling en hervorming nog niet toe. De gehele dienst van Gemeentewerken is te uitsluitend technisch geörienteerd om deze vraagstukken te entameren. (...) De dienst, die stadsontwikkeling behartigt, zij een opperdienst; hij zij de lijfdienst van de wethouder van Plaatselijke Werken en aan zijn hoofd stelle men een eminent ontwerper, die met recht op den titel van Rotterdams eersten stede-bouwer zal kunnen aanspraak maken.'

6. W. Beeren e.a., *Het Nieuwe Bouwen in Rotterdam 1920-1960*, Delft '83



*Uitbreidingsplan Linker
Maasoever, Witte-
veen, 1926*

linksboven:

*Witteveen achter de te-
kentafel*

Slechts enige kanaalovergangen maken ver-
bindingen met het achterland mogelijk.

Tevens is een stelsel van binnenwateren ont-
worpen, aansluitend op het kanaal: een terug-
grijpen op oude Hollandse verstedelijkingspa-
tronen.

De hoofdgordelweg die voorheen knikte in de
richting van Charlois, is nu afgeleid in zuidelij-
ke richting (Rhoon) om het plaatselijke ver-

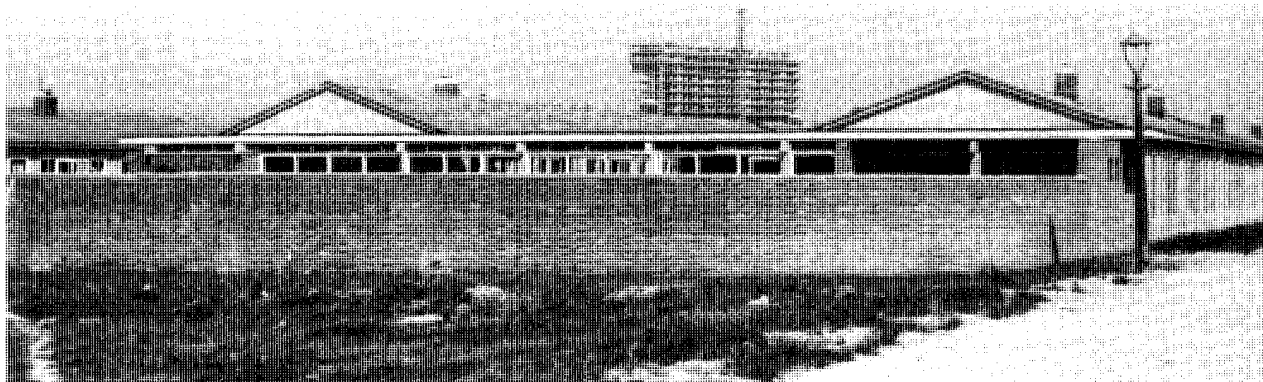
keer naar de hoofdverkeerswegen af te voe-
ren. In het plan is zoveel mogelijk rekening
gehouden met de bestaande bebouwing. Voor de tweede oeververbinding is extra
ruimte gereserveerd. In het centrum is een
groot plein (100 x 400 m) zichtbaar.

De plankaart toont hoe gedetailleerd Witte-
veen architectonische oplossingen aandraagt
voor de verstedelijking van Zuid.

Het Brabants Dorp-vanwege de straatnamen- bestond uit een verzameling betonnen 'barakken', gebouwd op het puin uit de binnenstad en als semi-permanente bewoning bedoeld voor mensen die door het bombardement geen onderdak meer hadden en elders in de stad geen plaats kregen. De meesten van de ongeveer tweeduizend waren nog nooit over de bruggen geweest. Nu werden ze bij elkaar gezet op Zuid, in woningen die deze naam niet verdienden. Gezinnen met 10, 12, 18, 21 en zelfs 24 kinderen huisden er. Met z'n vieren of vijven op een tweepersoonsbed en bedden in de gang waren geen uitzondering. Door de inwoning zaten er soms twee of drie gezinnen onder één dak. Aldus groeide er een aparte gemeenschap(...).

Iedereen kende iedereen, het was eigenlijk één grote familie. Je speelde met elkaar, je trouwde met elkaar en je ging in het dorp wonen. Bij je ouders of je schoonouders. Dat wil niet zeggen dat het in die 481 woningen altijd koek en ei was of dat er alleen maar sociaal sterke gezinnen woonden. Nee, er was echt weleens bonje en soms zelfs grote ruzie. Maar een half uur later zat je met elkaar weer aan tafel bij een bak koffie. En er waren inderdaad sociaal-zwakken. Het viel bij ons echter veel eerder en meer op, want de mensen in het dorp werden in de gaten gehouden. Gecontroleerd. Dat is vooral echt op gang gekomen toen wij het Cultureel Centrum kregen. Een voor heel Nederland uniek complex dat in 1952 door burgemeester Oud werd geopend. Het gold als een experiment voor het hele land en het was zó uniek dat delegaties uit Japan, Zweden, Engeland, Duitsland, Frankrijk en noem maar op bij ons op bezoek kwamen om te kijken of ze zoiets ook in eigen land konden neerzetten. Er zat van alles in. Een badhuis, want de woninkjes waren natuurlijk te klein voor een douche. Een ontluiskamer, een dokterskamer, een bibliotheek, feestzaal, kamertjes voor sociale zaken, een moeder-en een vaderclub en zelfs toen al een crèche en kleuterkamer. Allemaal onder één dak.

uit: Rotterdam in de jaren vijftig (Ger Bestebeurtje)

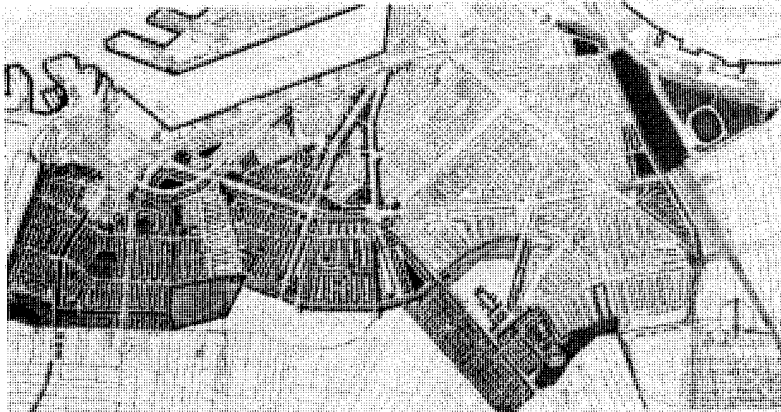




Uitbreidingsplan Linker Maasoever (herziening), Witteveen, 1938

Een scheiding is aanwezig in de vorm van een 'plan in onderdelen' en een 'plan in hoofdzaak'. De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van 1927 zijn:

- Het verdwijnen van het binnenscheep-vaart kanaal (inclusief het stelsel van binnenwateren).
- De vereenvoudiging van het systeem van hoofdwegen dat hoofdzakelijk gericht is op de oeververbindingen en de nieuwe rijks weg ten oosten van de spoorlijn.
- Veel ruimte voor ééngezinshuizen, gesitueerd in het op langere termijn uit te voeren plandeel ('plan in hoofdzaak')



rechts:

Plan in hoofdzaak

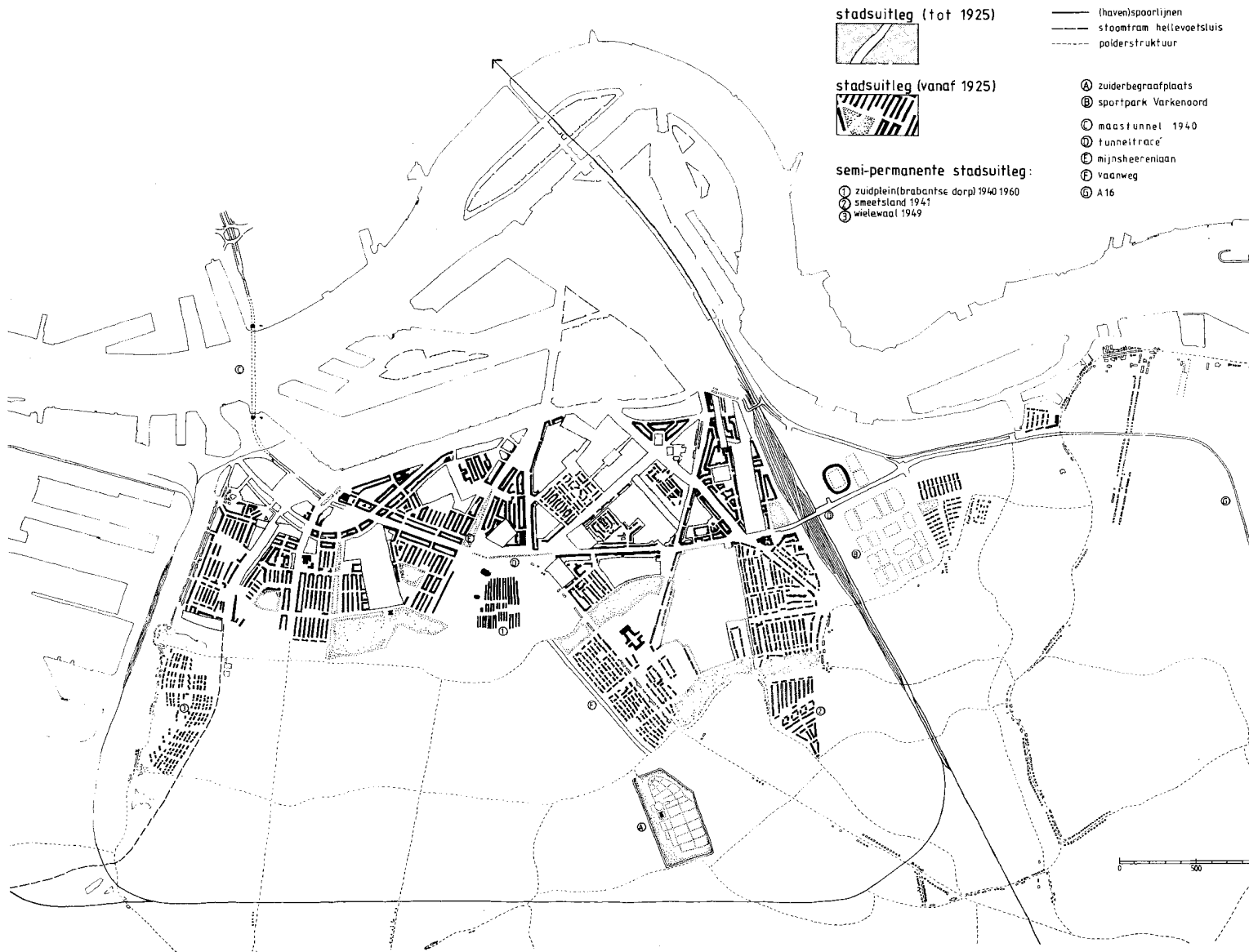
onder:

Plan in onderdelen

inksonder:

Het Brabantse dorp met op de achtergrond de Zuidpleinflat in aanbouw

FRAGMENTEN VAN EEN STADSCONCEPT



stadsuitleg (tot 1925)



stadsuitleg (vanaf 1925)



semi-permanente stadsuitleg:

- ① zuidplein(brabantse dorpl) 1940 1960
- ② smeetsland 1941
- ③ wiewaal 1949

- (haven)spoorlijnen
- - - stoomtram hellevoetstuis
- · · · · polderstructuur

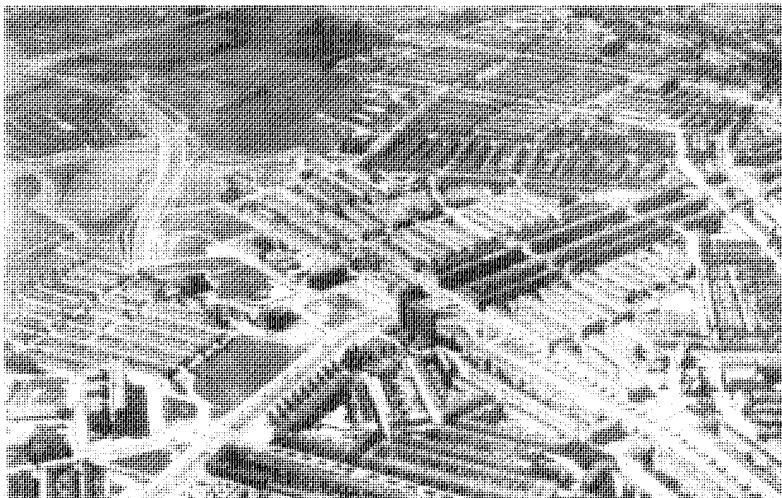
- Ⓐ zuiderbegrafplaats
- Ⓑ sportpark Varkenoord
- Ⓒ maastunnel 1940
- Ⓓ tunneltrace
- Ⓔ mijnsheerenlaan
- Ⓕ vaanweg
- Ⓖ A16

0 500

KAARTBEELD 1950

Zuid is uitgegroeid tot een omvangrijk stadsdeel met een meer evenwichtige groei in westelijke richting, mogelijk gemaakt door een tweede vaste oeververbinding (Maas-tunnel). In het verlengde van de tunnel is een oost-west gerichte infrastructuur ontwikkeld, aansluitend op de Strevelsweg/Bree, met een viaduct doorgekoppeld aan de Stadionsweg. Een nieuwe weg door de polder, de latere A16 takt aan op deze oost-west as en zorgt voor een betere verbinding met de regio.

De woningbouw heeft een dynamische periode achter de rug. Terwijl Hillesluis met gesloten bouwblokken is afgebouwd, vinden in Bloemhof tal van volkshuisvestingsexperimenten plaats, wordt Vreewijk voltooid en



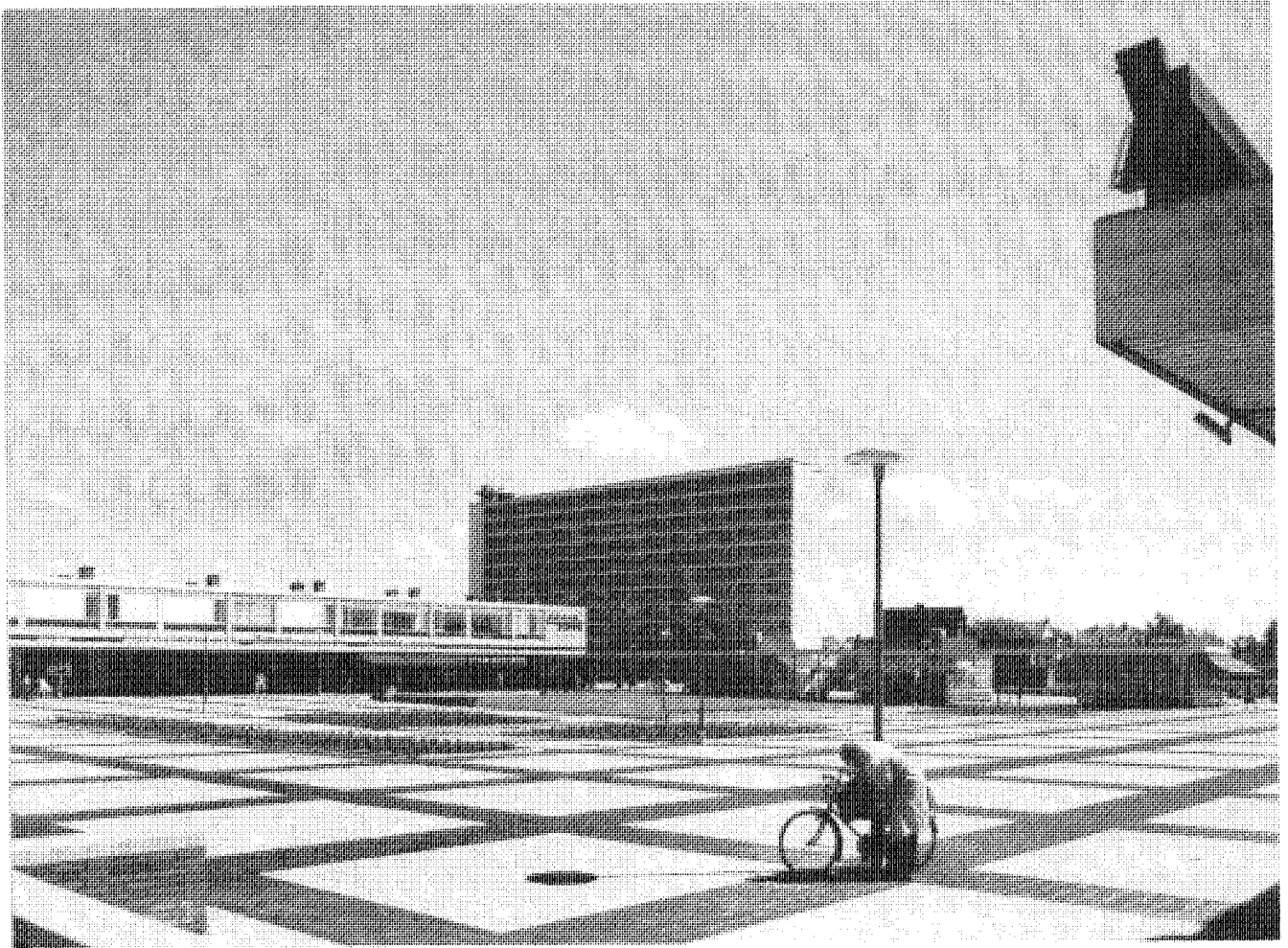
zijn in het westen (Carnisse) strokenbouwverkevelingen tot stand gekomen.

Langs de hoofdonthutingswegen is een randbebauwing ontwikkeld. De Dordtselaan en de Mijnsheerenlaan zijn de twee groene wiggen van Molière die tot diep in de stadskern doordringen. De Vaanweg als alternatief voor de Dordtsestraatweg en gelegen in het groen, maakt eveneens deel uit van het 'waaierconcept'.

De Zuiderbegraafplaats ligt in de aan de stadsrand gelegen groengordel. Voorzieningen als het Feyenoord-stadion en het Varkenoordssportcomplex zijn aan de rand van de stad gesitueerd en vormen nieuwe ontwikkelingen ten oosten van de spoorlijn.

Als een tijdelijke oplossing voor de woningnood zijn de nooddorpen Wielewaal, Smeetsland en het Brabantse dorp zichtbaar. De laatste ligt op de plek die al een tijd voor centrumfuncties was bestemd, maar waar alleen de schouwburg gebouwd is en de hoogbouwflat van Van Tijen in aanbouw is.

Landschappelijke elementen als de Zuidhoek, de Waal, de Kromme Zandweg en de Smeetslandsedijk begrenzen de vooroorlogse stadsuitleg.



Het stenen hart van Pendrecht zoals het er in de beginjaren uitzag. Inmiddels is het plein diverse malen opnieuw ingericht. Volgens de meest recente plannen zal er aan de zijde van de Oldegaarde een pleinafsluitend poortgebouw worden gebouwd om de wijdlopiegheid van het plein tegen te gaan.

Wederopbouw, herstel en vernieuwing

"In mei beleefde Rotterdam gebeurtenissen, die geen , die ze meemaakte, ooit zal vergeten. Rotterdam werd hard geraakt, maar het bleef zichzelf. Het leefde door temidden van brandlucht, stof en as, het onbarmhartige licht, de verwrongen balken en de wonderlijke silhouetten der ruïnes. Ook nu dit alles vlak en stil is geworden, kan het wonderlijk levend mooi zijn in Rotterdam. (...) Rotterdam staat nu voor de opgave zijn centrum te herbouwen en zeer waarschijnlijk eveneens voor de taak van grote stad tot zeer grote stad uit te groeien."¹

Hoewel de stadsbouwmeester Witteveen officieel is aangesteld voor het vervaardigen van de wederopbouwplannen, wordt er ook door anderen ijverig aan plannen gewerkt. Het zijn met name de voorstanders van het Nieuwe Bouwen die hopen dat de oorlog een breukpunt in de cultuurontwikkeling heeft opgeleverd. Deze groep staat in eerste instantie buiten de Rotterdamse planorganen en wordt geconfronteerd met de grote invloed van de

Delftse School in de wederopbouw van Rotterdam. In publicaties als 'Hoe zal Rotterdam bouwen?' (Kraaijvanger), 'Rotterdam anno 2000, werk- en woonstad' (van Tijen), 'Wij en de wijkgedachte' (Geyl) presenteert men de tijdens de oorlog ontwikkelde ideeën zoals de wijkgedachte en probeert men de publieke opinie te beïnvloeden.

Deze controversen tussen modernisten en traditionalisten houdt overigens overal de gemeederen van de architecten en stedenbouwkundigen bezig. Nadat aanvankelijk in de eerste periode na de oorlog wordt geprobeerd consensus te vinden, uitmondend in de zogenaamde shakehands architectuur (bijvoorbeeld de Zuidpleinflat van van Tijen), blijken de ideeën toch te ver uiteen te lopen en gaat ieder weer zijns weegs.

In 1945 staat het economische herstel voorop, al gauw gevolgd door de economische groei. Dit primaat van de economie heeft gevolgen voor de na-oorlogse mentaliteit.

Op nationaal politiek niveau opereert een rooms-rode coalitie die, in tegenstelling tot de vooroorlogse situatie, direct intervenueert in

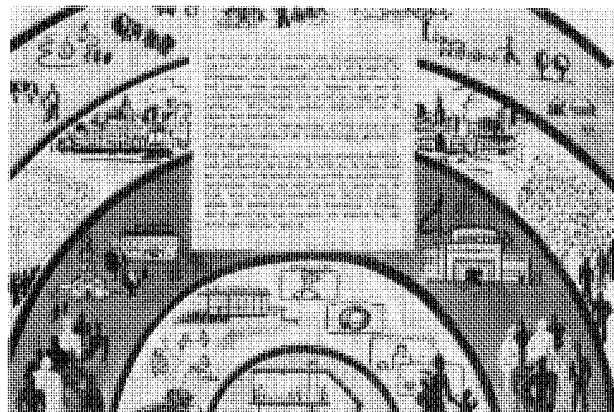
¹. Van Tijen en Maaskant, Brinkman en van de Broek, *Woonmogelijkheden in het nieuwe Rotterdam, Rotterdam 1946*

Jodelahitie! De 'wijkgedachte'! Schijnbaar product van de zeventiger jaren, toen zwermen buurt- en welzijnswerkers als coloradokevers op het stadsleven neerdaalden, blijkt zij anno 1947 in bepaalde kringen reeds wierig te telen. Onder de sociaal bevrogen archidacten, pseudologen, planofielen en sociopaten bijvoorbeeld, die in het nieuw te bouwen Rotterdam de kans van hun leven ontwaren.

Zelfgebreide heilsprofeten, die het stadsleven willen saneren en de stadsmens tot gemeenschapsmens omsmeden en café's en nachtlokalen sluiten en door frisse wijkcentra vervangen, waar sjoelbakken en pandverbeuren, koekhappen en zaklopen, als gezonde cultuuruitingen beleden worden, terwijl rondom de driekusman in volle bloei staat en de rinse appelstroop van hand tot hand gaat en het figuurzagen krachtig wordt bevorderd.....

Volksopvoeders die het beste met ons voorhebben en een waarschuwend de vinger heffen tegen de verworping van de asfaltjeugd, die uit de vunze omarming van de grootstad verlost moeten worden en opgevoed tot volwaardige, verantwoordelijke, moreel hoogstaande, positief ingestelde, arbeidzame, hulpvaardige, blonde, blauwogige, doch bovenal NORMALE, leden ener medemenselijke, organisch zich ontwikkelende, maar daarom nog niet minder geordende, leefgemeenschap, in een eenvoudige, zindelijke onderkomens gehuisvest, in regelmatig gebouwde, door brede wegen doorsneden, van stadsgeraas gevrijwaarde, woon en/of leefkernen, te midden van -dat spreekt vanzelf- VEEL GROEN!!!

(uit: J. Deelder, Gemengde gevoelens)

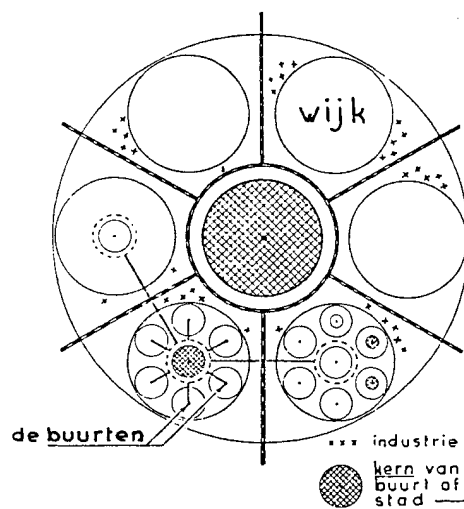


De 'geleding' van de stad volgens de wijkgedachte, illustratie uit het tijdschrift Wending, 1947

het wederopbouwproces. Van de economische politiek gericht op stimulering van industrialisatie, investeringen en export vormt een straffe loonpolitiek een belangrijk onderdeel. Deze geleide loonpolitiek noopt tot een huuren subsidiebeleid dat veel financiële middelen vergt. Daarnaast wordt de productie van woningwetwoningen zeer gestimuleerd omdat de bouw van particuliere woningen volledig ingestort is.

De wijkgedachte: gemeenschapszin als sociaal geneesmiddel

Tijdens de oorlog wordt het concept van de wijkgedachte door een studiegroep onder leiding van ir. A. Bos, directeur Volkshuisvesting, uitgewerkt. De resultaten van deze studie worden in 1946 gepubliceerd in het boek "De stad der toekomst, de toekomst der stad". Geïnspireerd op het tuinstadmodel van Ebenezer Howard en de neighbourhood-unit van Clarence Perry wordt er een sociaal-ruimtelijk organisatieprincipe ontwikkeld dat een antwoord moet vormen op de problematiek van de voor-oorlogse stad en mogelijkheden biedt om te komen tot een hechtere gemeenschap: "Deze gedachte berust op het inzicht, dat alle strevingen naar stedelijke gemeenschapsvorming en cultuur voor een belangrijk deel mislukt zijn, omdat de stad door haar chaotische onoverzichtelijkheid niet in staat was de voedingsbodem te bieden, welke voor de vor-



ming van de ware gemeenschap en eenheid van levensstijl onmisbaar is. Deze immers behoeven voor haar ontplooiing een tweetal voorwaarden: overzichtelijkheid en totaliteit. Dit is ons inziens te verwezeliijken door een regionale indeling van van het stadslichaam. De stad van de toekomst zal niet langer mogen zijn een verward en onoverzichtelijk conglomeraat van steeds weer nieuwe, willekeurig aaneengevoegde huizenrijen, maar zij zal wijksgewijze dienen tot een structurele eenheid. De nieuwe stad zal het beeld moeten vertonen van een gedecentraliseerde eenheid, een geheel van duidelijk van elkaar gescheiden wijken, elk met een eigen karakter en een eigen sociaal-culturele wer-

links:

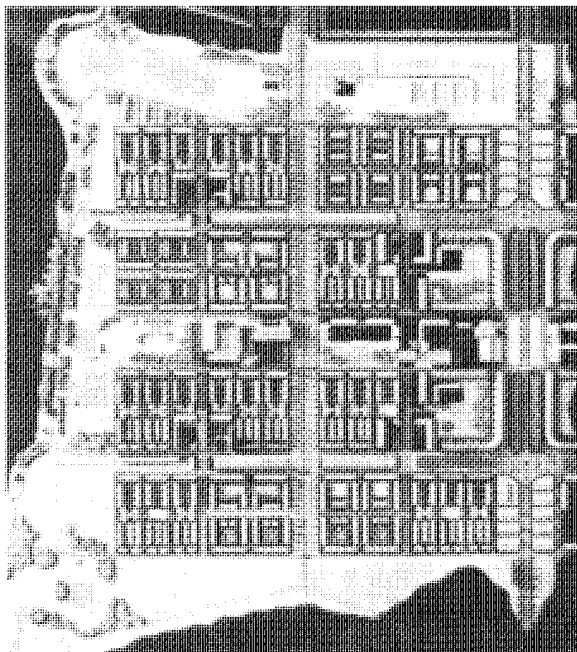
Omslag propaganda-boekje van W.F. Geijl, 1949

kings sfeer."²

Het organisatieprincipe berust op een aantal ruimtelijke en sociale concepten, hoe deel en geheel zich op functionele wijze tot elkaar moeten verhouden. Nieuw is ook dat alle getallen en eenheden het resultaat zijn van planologisch onderzoek.

De expliciet op wijkniveau geformuleerde architectonische opgaven leiden tot specifieke oplossingen, zoals:³

- het situeren van zowel de wijk als totaal als onderdelen daarvan in het groen;
- het introduceren van nieuwe verkavelingstypologieën als de open strokenbouw aan straten, strokenbouw aan woonpaden, woongebouwen in het groen;
- het invoeren van een programma van woningdifferentiatie gekoppeld aan woningtypen;
- het introduceren van combinaties van woningtypen als wooneenheid (stempel);
- het introduceren van een stelsel van straten: woonpad, woonstraat, buurtontsluitingsweg, wijkontsluitingsweg;
- het introduceren van woningtypologieën op basis van geïndustrialiseerde bouwmethoden (systeembouw);
- het formuleren van nieuwe probleemgebieden zoals gezinssamenstelling, bejaardenhuisvesting en het samenwonen van verschillende sociale groepen.



Deze sociaal-functionele richting in de stedenbouw vindt in Rotterdam weerklink bij de Nieuwe Bouwers Hovens Greve, Wissing Maaskant, Stam-Beese, Bakema en van de Broek. Ook vooruitstrevende industriëlen, die zich aangesproken voelen door de nieuwe ideeën, proberen de ontwikkeling van Rotterdam na de oorlog te beïnvloeden door opdrachten aan particuliere architecten.

Zo ontwikkelen van Tijen en Maaskant op initiatief van ir. A. Plate een stedelijke tuinwijk ten zuiden van Charlois (op de plek van de huidige Wielewaal), ter ontlasting van Stadsontwikkeling. In dit plan zien we reeds de principes van de geleiding van de stad via een hiërarchische opvolging van buurt, wijk, stadsdeel en

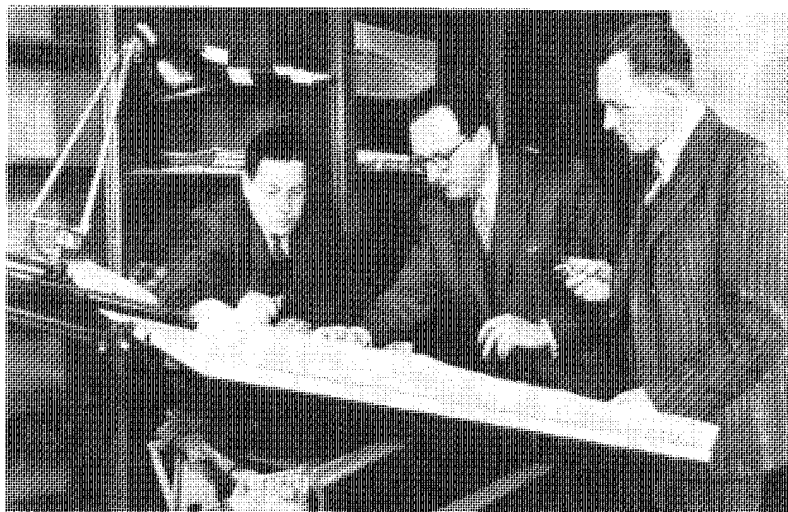
Van Tijen en Maaskant, ontwerp voor een stedelijke tuinwijk, 1944

2. A. Bos e.a., De stad der toekomst, de toekomst der stad, Rotterdam 1946

3. J. Nycolaas, Drie episodes in architectuur, stedenbouw en volkshuisvesting, in: Architectuur en planning, 1940-1980, Rotterdam 1983

*W.G. Witteveen (mid-
den) en medewerkers
van het ASRO: C. van
Traa (links) en J. Pet,
1941*

stad. Het stedenbouwkundig plan heeft de vorm van een vierkante wijk (750m x 750m), bestaande uit vier vierkante buurten gescheiden door groenstroken met openbare voorzieningen. De grootte van iedere buurt is zo gekozen dat alles binnen 'Kinderwagenentfernung' ligt.



De coupe van de Modernen

Direkt na de capitulatie krijgt W.G. Witteveen de opdracht om voor het verwoeste centrum een nieuw wegenplan te maken. Vrijgemaakt uit zijn functie bij de Gemeentelijke Technische Dienst ontwerpt de 'Stadsbouwmeester' een schetsplan gericht op het behoud van de grondelementen van de historische stadsdriehoek, dat al na drie weken wordt goedgekeurd als basis voor het nieuwe stadsplan. Hiermee hoopt men te voorkomen dat de bezetter invloed zou kunnen uitoefenen op het plan en is het mogelijk met het puinruimen al rekening te houden tijdens het nieuwe plan.

Als uitvoerend orgaan voor de wederopbouw worden zowel de (Rijks) Dienst Wederopbouw Rotterdam (DIWERO) als het Adviesbureau Stadsplan Rotterdam (ASRO) opgericht. Het DIWERO houdt zich bezig met de civiel-technische aspecten van het nieuwe plan, terwijl het ASRO zich richt op de uitwerking van het wegenplan, contact met de getroffen en het vaststellen van de definitieve verkaveling. Witteveen, reeds directeur Stadsontwikkeling, wordt tevens benoemd tot directeur van het ASRO, omdat de veranderingen van bestemmingen en het nieuwe wegencircuit van grote invloed op de stad als geheel zijn. Op 4 december 1941 wordt het door Witteveen ontworpen gedetailleerde Wederopbouwplan vastgesteld. In dit plan ligt de na-

DE TOTALITEIT VAN DE STAD

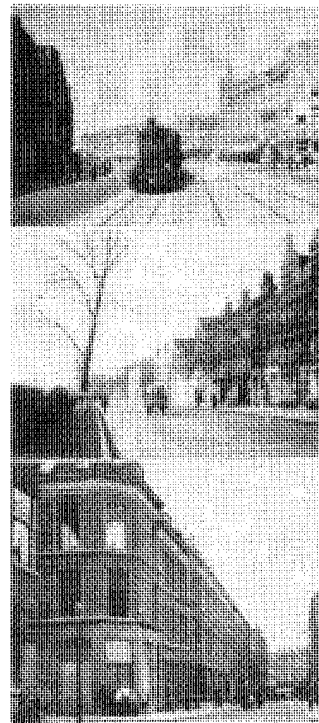
Zuid en Noord vormen één stad. Het moet niet zoo worden, dat er in de toekomst twee steden ontstaan als een dubbelstad, gelegen ter weerszijden van de rivier. De fantastisch snelle ontwikkeling van Rotterdam als havenstad sinds het einde van de vorige eeuw heeft ons een stedenbouwkundige erfenis gelegateerd, die wij niet ongewijzigd hoeven te accepteren. Zuid en Noord moeten zich beide deelen voelen van één geheel; beide stads gedeelten moeten tot op zekere hoogte een eigen leven kunnen leiden, doch tevens van elkaar afhankelijk zijn en blijven in alle opzichten.

Er zijn verschillende belemmeringen om dit ideaal te verwezelijken. In de eerste plaats mondt de huidige brugverbinding op het oogenblik uit in Feijenoord, niet alleen een der meest troosteloze wijken, maar bovendien als entree tot de Zuiderstad buitengewoon ongelukkig en omslachtig. De brugverbinding met Zuid op deze plaats is ontstaan in den tijd, toen in Feijenoord zich de eerste ontwikkeling begon af te teekenen. Maar voor de enorme stad, die Zuid nu is, is een toegang via de eindeloze Rosestraat en het viaduct of via de kruising met het emplacement een zeer onbevredigende toestand. De tunneltraverse heeft wel op belangrijke wijze de verbinding verbeterd, maar het karakter van dit tracee is vooral ingesteld op het interlocale verkeer en lost noch voor Noord, noch voor Zuid het dringende vraagstuk op van een krachtige verbinding van de beide deelen.

Een andere schaduwzijde is het eenzijdig aspect van het bevolkingstype in Zuid. Een verdere ontwikkeling moet er op gericht zijn de mogelijkheid te scheppen, dat alle lagen der bevolking in al haar schakeringen en beroepsuitoefening zich daar zullen vestigen. Men zal verder een radicale wijziging in de stedenbouwkundige structuur van bepaalde onderdeelen niet moeten schuwen om tot groote definitieve verbeteringen te komen.

Wil Rotterdam één stad zijn, dan zullen in elk opzicht de deelen elkaar moeten aanvullen. Noord zal zich moeten instellen op Zuid en Zuid op Noord. Er moet komen een levend menschelijk contact, niet gescheiden doch verbonden door de rivier, die de bron is van Rotterdam's welvaart. Dit nastreven van een harmonische ontwikkeling van beide deelen behoort tot de eerste taak van stedenbouwkundige van vandaag. Geen wederopbouwplan van Noord kan aanvaard worden, indien dit vraagstuk niet in zijn geheel aan de orde zal worden gesteld.

(uit: Kraaijvanger, Hoe zal Rotterdam bouwen?)



druk op city-functies, waarbij 60% van de oorspronkelijke woonfunctie verdwenen is. Teneinde de nijpende woningnood het hoofd te kunnen bieden worden in 1941 Hillegersberg, Kethel, Schiebroek, Overschie en IJsselmonde geannexeerd. Hiermee wordt het oppervlak van Rotterdam met een factor anderhalf vergroot.

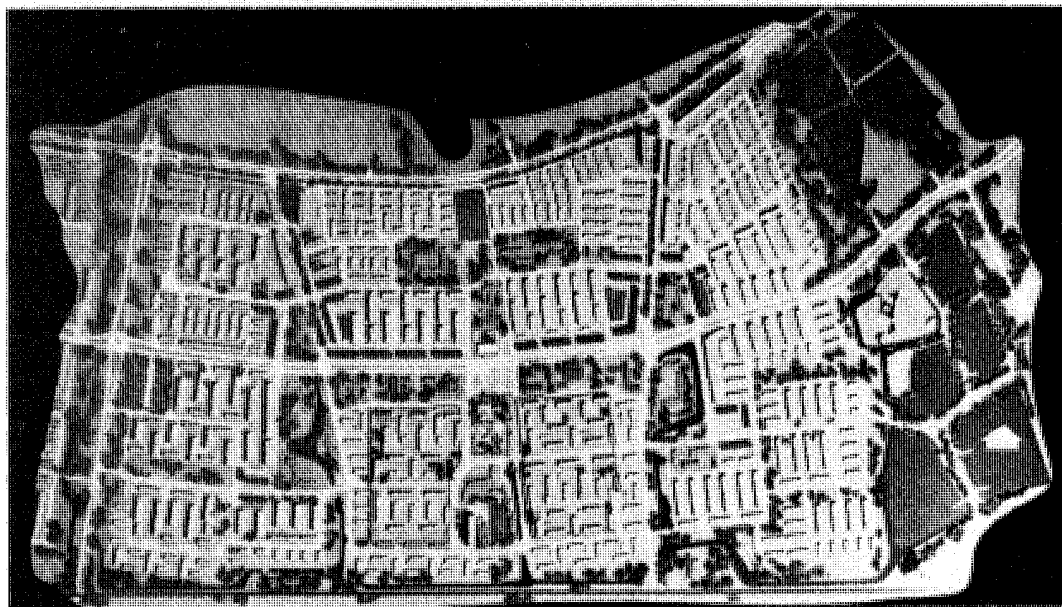
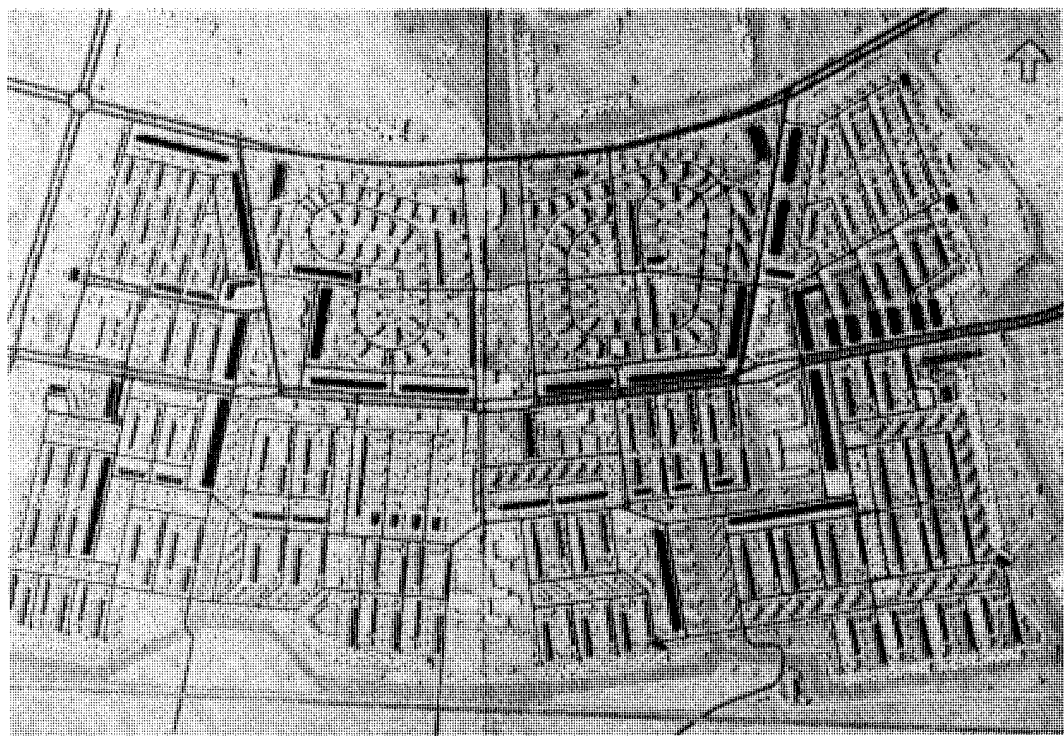
De werkwijze binnen het planningsapparaat wordt als volgt georganiseerd: Witteveen als hoofd van het ASRO geeft algemene richtlijnen voor de bebouwing van de verschillende stadsdelen. Een aantal supervisors dragen er zorg voor dat deze richtlijnen worden nageleefd in de hun toegewezen wijken. Deze regeling betekent in de praktijk een instrument voor Witteveen om de architecten van het Nieuwe Bouwen te weren en levert dan ook van af het begin conflicten op.

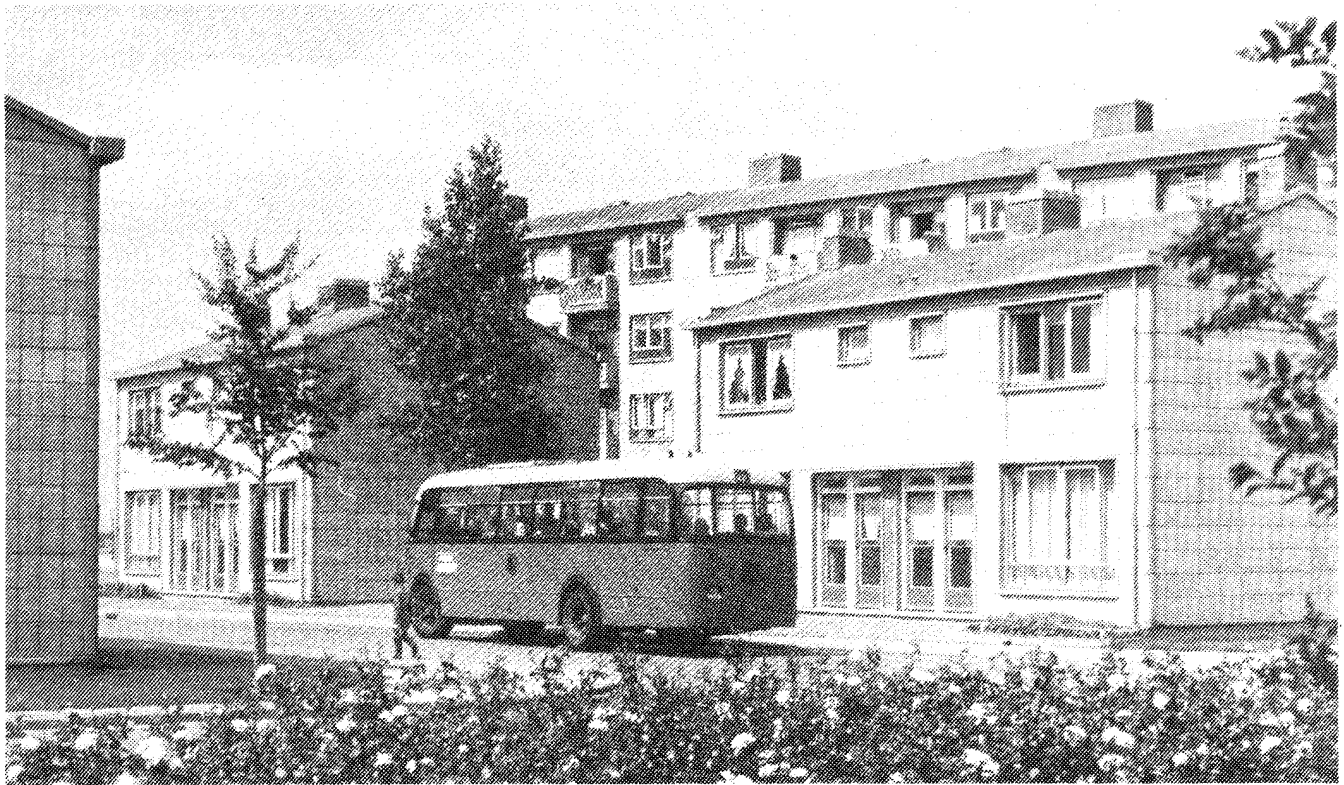
Op 1 juni 1942 wordt een bouwverbod van kracht. Dit betekent echter niet dat de gronduitgifte en de produktie van bouwplannen gestopt worden. In 1945 is bijna alle grond gereserveerd en is er een soort stad van onuitgevoerde plannen ontstaan. De twijfel over de uitvoerbaarheid van deze plannen, veelal van traditioneel karakter en van lage kwaliteit, wordt gaandeweg groter waardoor het ASRO in een geïsoleerde positie raakt. Met de opvolging van Witteveen als directeur van de ASRO en van Traa bij Stadsontwikke-

ling in 1945 en de toenemende invloed van progressieve zakenlieden (Club Rotterdam met kopstukken uit industrie, handel en haven) verandert het klimaat voor de 'moderneren'. Een aantal architecten (waaronder van Tijen en van de Broek), verenigd in de commissie Opbouw Rotterdam (OPRO) worden officieel als adviseurs aan het ASRO verbonden. Van Tijen houdt zich binnen het OPRO voornamelijk bezig met Rotterdam Zuid en de wijkgedachte.

De ontwikkeling van een nieuw Basisplan en een nieuw plan voor Rotterdam Zuid door van Traa, die beide sterk afwijken van de plannen van Witteveen, zullen een breuk betekenen met de vooroorlogse planningsconcepten.







de woningen en alle gebouwen van algemeen belang. Verband tussen het groen van de wijk en het groensysteem van de stad. Logische plaatsing van een verbinding met de ontspanningsterreinen en jongeren.”⁶

In het plan is de wooneenheid herkenbaar, het zogenaamde kleine type dat bestaat uit een combinatie van eengezinswoningen, tweeverdiepingshuizen (duplex), bejaardenwoningen en etageblokken van drie lagen. Hoge woongebouwen zijn afwezig en komen

slechts incidenteel voor om entree's en de belangrijkste assen te benadrukken.

De realisatie van dit voorbeeldplan voor Zuidwijk, dat als een monument voor de wijkgedachte had moeten dienen, blijkt om diverse redenen niet haalbaar. Om aan de nieuwe richtlijnen van Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting te kunnen voldoen moet het plan sterk worden aangepast. Het woningaantal moet van 4300 naar 6300 worden opgevoerd om het grote aantal arbeiders van de te ont-

W. van Tijen, duplex-eengezinswoningen Zuidwijk, 1955

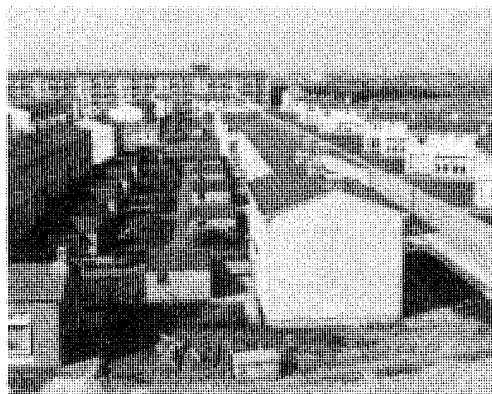
6. De 8 en Opbouw, Pre-advies Organische woonwijk in open bebouwing, Amsterdam 1932

wikkelen industrieën in het Waalhavengebied en Pernis te kunnen huisvesten (het percentage eengezinswoningen neemt hierdoor af van 85% naar 43,6%). Andere eisen zijn dat het plan wordt aangevuld met meer middenstandswoningen en dat er minder sociaal-culturele voorzieningen worden gebouwd.

Van Tijen en Maaskant nemen de opdracht voor een nieuw plan aan en eind 1948 is dit plan klaar met hulp van gastarchitecten als



*Groosman en de Vries,
buurtcentrum Zuidwijk,
1953*



*W. van Tijen, oplevering
noordelijk deel de
Horsten, 1952*

Rietveld en Groosman.

Een belangrijke wijziging in het ontwerp is die van de ontsluitingsstructuur in relatie tot de verlegging van het wijkzwaartepunt naar het centrum van het plan. Van Tijen laat vanuit de centrale oost-west as (de Slinge) twee diagonaalwegen uitwaaiëren naar de noordelijke ringweg (de Oldegaarde) van waaruit de verbinding met het Zuidplein en het stadscentrum wordt gelegd.

De etagewoningen komen met name aan de rand van de buurten te liggen, haaks op de verkeersweg ter bevordering van de openheid naar de omliggende buurten.

De eerste noord-oostelijke buurt wordt volgens dit plan gerealiseerd. Bodemonderzoeken in 1950 wijzen echter uit dat in de overige noordelijke buurten de geplande eengezinswoningen niet op staal gefundeerd kunnen worden. Aangezien een kostenverhoging van de voor arbeiders bedoelde huisvesting onaanvaardbaar is, zullen deze woningen elders in de wijk gesitueerd moeten worden. Als er daarnaast ook aangedrongen wordt op een verdere verdichting door de overheid, weigert van Tijen nog langer de verantwoordelijkheid voor de verdere uitvoering van het plan.

In de loop van 1952-1953 wordt door H.C. Milius van Stadsontwikkeling een nieuw plan gemaakt. Het wegenstramien, de plaats en de vorm van het wijkcentrum en de groenstructuur worden gehandhaaft.

0-2											
3-6											
7-14											
15-24											
25-50											
50+											



De Opbouw, de recreatiebehoefte van de verschillende leeftijdsklassen, uit: Groenplan Rotterdam, 1939

Hanekroot, ontwerp Zuiderpark, 1951

Het Zuiderpark: ontspanning door inspanning

In de vooroorlogse plannen van Granpré Molière en Witteveen is er reeds aandacht voor groenvoorzieningen op stadsdeelniveau. In beide plannen waaiert een groenstrook uit tot een wandelpark aan de rand van het plan, die een relatie vormt tussen het centrum van Zuid en het omringende landschap.

In de loop van de jaren neemt de vrije tijd toe en gaat men steeds meer een andere betekenis toekennen aan de recreatieve functie van stadsparken. Al tijdens de oorlog komen van Traa en Bos tot de conclusie dat de groengordel uit het plan van Witteveen noordwaarts moet worden verschoven tot aan de bestaande bebouwing, zodat het groen in de eerste plaats ten goede komt aan de oude wijken die een groot tekort hebben aan recreatiemogelijkheden. Een dergelijke 'rural belt' past in het concept van de wijkgedachte als afsluiting van de bestaande bebouwing.

De aandacht voor het groen is gerechtvaardigd want van Tijen toonde reeds aan dat Rotterdam van alle Europese steden het minste stadsgroen had. Zelfs Napels overtrof met zijn 1,4 m² stadsgroen per inwoner de Maasstad.

Bij de aanleg wordt bewust niet gekozen voor een volgens de vooroorlogse traditie grote parkaanleg, maar voor de verdeling van het

park in een aantal actieve recreatievoorzieningen. De ontwerper Hanekroot schrijft hierover het volgende:

"Globaal genomen moest de indeling der ruimte worden als volgt: in de noordelijke strook langs de aanwezige bebouwing kleinere elementen voor dagelijks gebruik van de bewoners der aangrenzende wijken; in de zuidelijke randstrook langs de oost-west lopende verkeersweg de grotere elementen, die een sterke concentratie van bezoekers veroorzaken en een min of meer luidruchtig gebruik; in de daartussen liggende centrale strook de grotere elementen, die daarentegen een ietwat rustiger gebruik doen verwachten. Daar tussendoor moesten dan zowel in noord-zuid als in oost-west richting isolerende groenstroken lopen, die tegelijkertijd een rustige en aangename rondgang voor wandelaars en fietsers waarborgen." ⁷

Bij de bestemming van de actieve recreatievoorzieningen is geen ruimte gerekend voor de duurdere sporten, zoals paardesport, dit "wegens de aard van de bevolking van het zuidelijk stadsdeel". ⁸

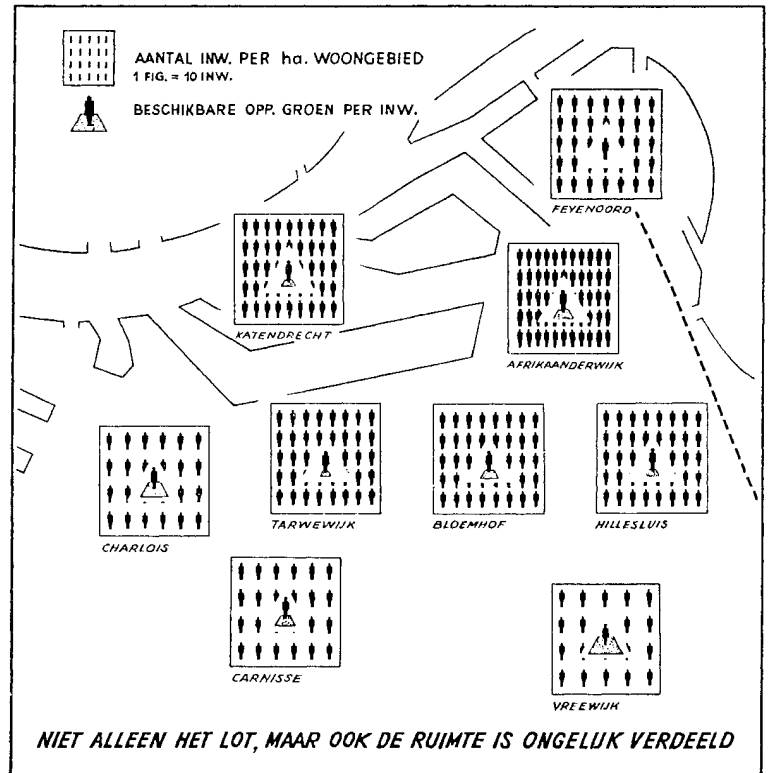
Een groot deel van de activiteiten wordt in beheer uitgegeven, dit heeft als gevolg dat meer dan de helft van de oppervlakte niet openbaar toegankelijk is. Toch probeert men de suggestie te wekken van één groot aaneengesloten park. Als bindend element fungeren de in breedte wisselende wandelstroken, die door

7. D. Louwse e.a., Groen in Rotterdam, 1985, p. 70

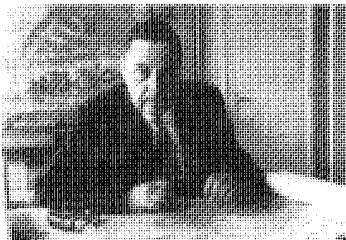
8. Van Traa, Toelichting uitbreidingsplan Linker Maasoever, 1949

lichte natuurlijke wendingen een steeds wisselend perspectief bieden. De aldus ontstane doorkijken zijn van belang om een zekere forsheid in schaal te bereiken. De langgerekte ruimten strekken zich in het algemeen uit over de doorsnijdende verkeerswegen.

In het Zuiderpark zijn enkele oude landschappelijke elementen opgenomen. De voornaamste zijn de Waal, een overblijfsel van een oude doorbraakkolk aan de oostzijde van de Schulpweg en de zuidelijker gelegen Wiel. Ook zijn opgenomen het nooddorp Wielewaal en de reeds aanwezige begraafplaats.



Van Traa in zijn werkkamer, 1960



Uitbreidingsplan Linker Maasoever 1949

Het uitbreidingsplan is een herziening van het plan van Witteveen uit 1938 en is een uitwerking van het Basisplan 1946. Tijdens de oorlog wordt door van Traa en Bos al de noodzaak aangegeven voor het ontwikkelen van een nieuw plan.

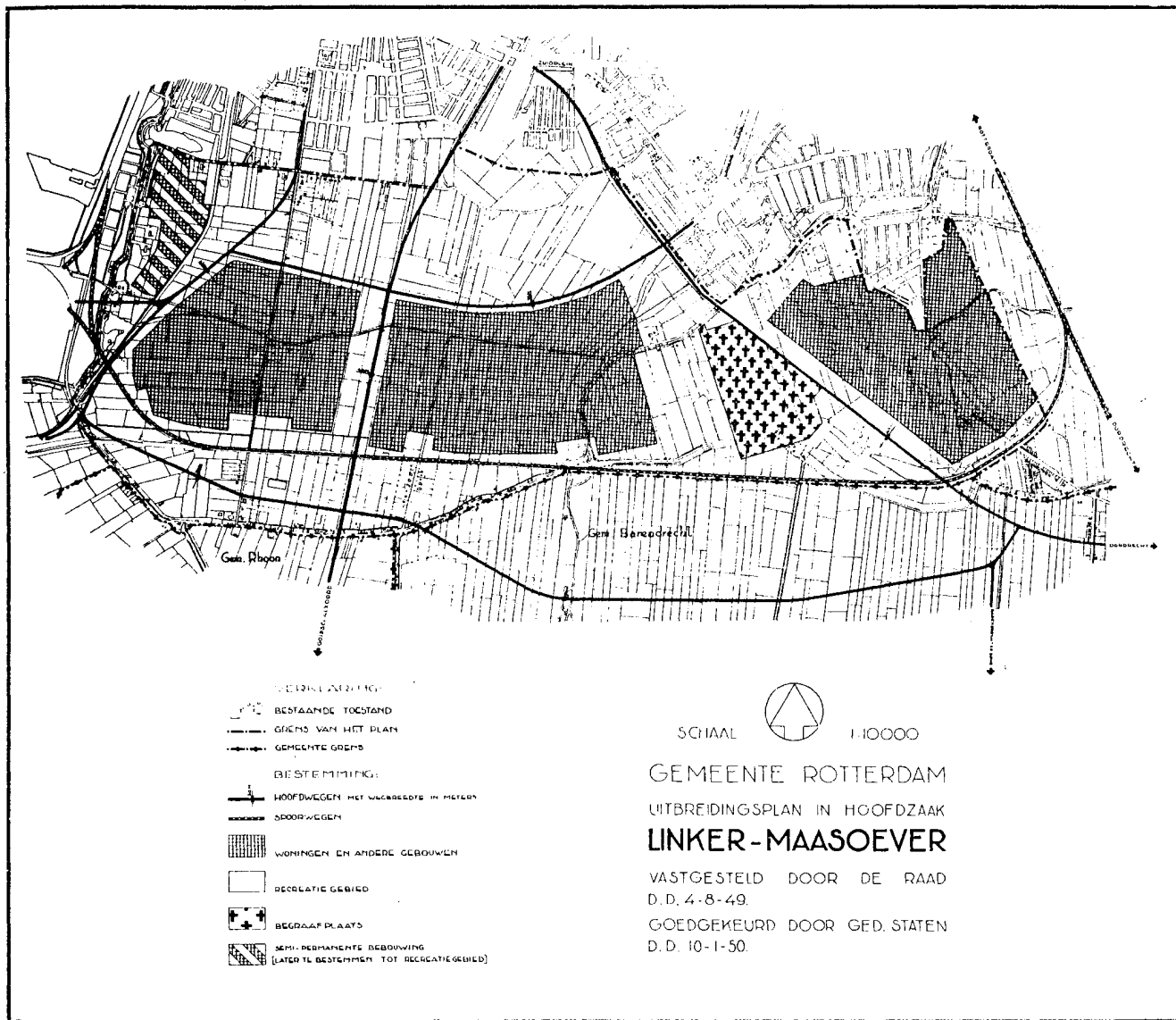
De nieuw ontwikkelde ideeën, waaronder met name de wijkgedachte, krijgen gestalte in het nieuwe uitbreidingsplan. Het plan breekt met de vroegere stedenbouwkundige opzet voor Zuid die in de plannen van Burgdorffer, Grandpré Molière en Witteveen terug te vinden is. In plaats van een uitwaaiend patroon van straten, bouwblokken en groenstroken in een wigvormige, naar het stadscentrum toelopende structuur, dat onbeperkte mogelijkheden geeft tot uitbreiding, vormt het Uitbreidingsplan Linker Maasoever een stelselmatige afronding van de gehele stad. De wijken ten zuiden van de groenstrook vormen de schakels in een ketting van wijken die, gericht op het stadscentrum, de stad afmaken.

Hiermee ligt ook de functie van het stadsdeel als geheel vast: volgens het idee van de uiteengelegde stad met hiërarchische opbouw blijft het centrum van Zuid ondergeschikt aan het stadscentrum op de andere oever.

Het uitbreidingsplan Linker Maasoever bestaat uit twee delen: een plan in hoofdzaak en een plan in onderdelen.

Het plan in hoofdzaak beslaat een gebied ten zuiden van de bestaande bebouwing waarvan de grenzen bepaald worden door de aanwezige fysieke barrières: Waalhaven, havenspoorlijn en spoorlijn Rotterdam-Dordrecht. Hier worden drie wijken (ieder met een grootte van 13.000 woningen) geprojecteerd die van elkaar en van de rest van de stad gescheiden worden door groenzones, waardoor een zelfstandige ligging wordt verkregen. Deze zelfstandigheid wordt versterkt doordat iedere wijk over een volledig eigen voorzieningspakket beschikt.

Naast de interne structurering van de wijken wordt ook de relatie met de binnenstad en het centrum-Zuid volgens de wijkgedachte opgezet. Drie grote noord-zuid routes verbinden het stadscentrum met de wijken. De oostelijke, de Vaanweg, sluit via de Pleinweg aan op de tunneltraverse en vervangt de te smal bevonden Dordtse Straatweg. De westelijke komt uit op de Dorpsweg en verbindt Hoogvliet via de Maastunnel met het stadscentrum. De middelste tenslotte is gericht op de Maasbruggen, maar de geplande verbinding met het achterland is echter nooit tot stand gekomen. De oost-west verkeersroutes verbinden enerzijds de wijken onderling, anderzijds de woongebieden met de westelijk gelegen haven- en industrieterreinen.



Pendrecht

De planvorming voor Pendrecht wordt in 1948 gestart wanneer L. Stam-Beese binnen Stadsontwikkeling de opdracht krijgt de wijk ten westen van Zuidwijk te ontwikkelen. Tegelijkertijd verkiest de CIAM-groep Opbouw de wijk tot studie-object. Diverse leden van de groep bekleden op dat moment een positie bij de gemeente: Stam-Beese en Hovens Greve bij Stadsontwikkeling, Bakema bij Volkshuisvesting. Er wordt dus op twee niveau's aan het plan gewerkt: aan de ene kant door Opbouw, die de reële situatie aangrijpt om een 'moderne' stedelijke woonwijk te realiseren (als studiebijdrage voor de CIAM-congressen) en Stadsontwikkeling, dat de taak heeft om in een hoog tempo uitbreidingen te realiseren ter verlichting van de woningnood.

Er wordt als volgt gewerkt: Stam-Beese (in dubbelfunctie) richt zich op de structuur en detaillering van de wijk/buurt, de woningdif-

ferentiatie en oriëntatie en de toegankelijkheid tot de woningen en het groen. Bakema zal proberen "het besef van gelijkwaardigheid als mens en de noodzaak van samenwerking en sterker gemeenschapsbeleving tot een oplossing te brengen in de structuur van het centrum".⁹ Romke de Vries houdt zich bezig met een betere situering van winkels en bedrijven en Hovens Greve met een samenvatting van de motieven welke aanleiding zijn tot het stichten van de wijk.

De wijk is voornamelijk bedoeld voor arbeiders die werkzaam zijn in het Waal-Eemhavengebied. Overigens wordt pas in 1949 de naam Pendrecht geïntroduceerd, daarvoor is er sprake van Zuid-Westwijk, Westwijk of Waalwijk.

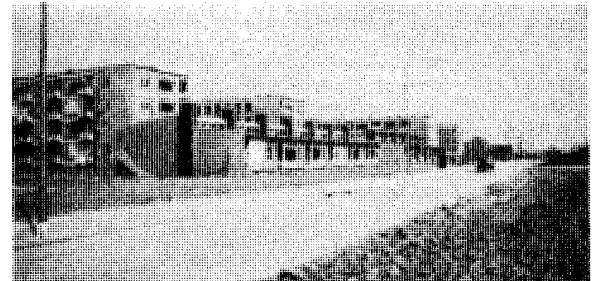
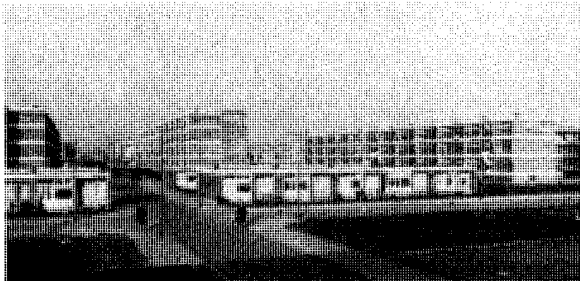
Het eerste ontwerp van Stam-Beese vertoont grote overeenkomsten met haar plan voor Kleinpolder (1947): open bebouwing, gemeenschappelijke tuinen, scheiding van wonen en verkeer. In maart 1948 verbiedt de di-

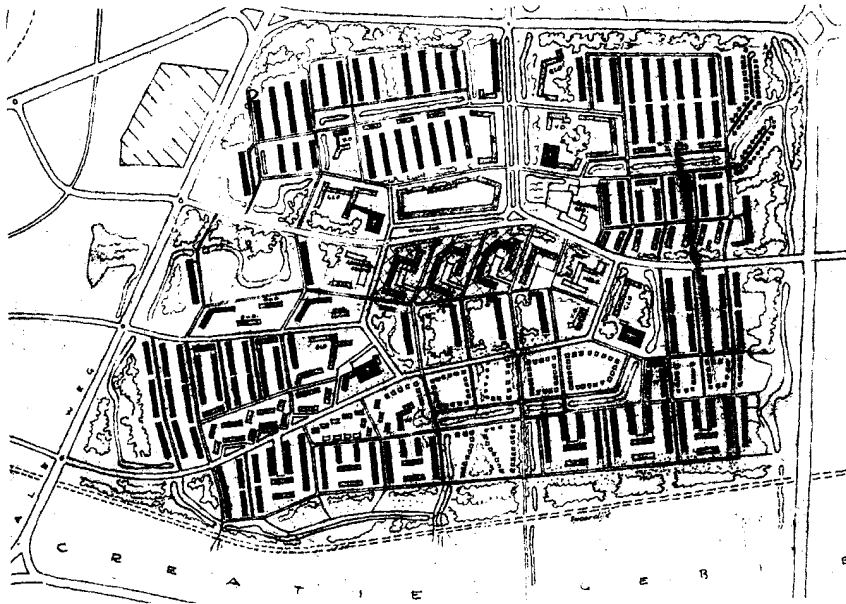
9. W. Beeren e.a., Het nieuwe bouwen in Rotterdam 1920-1960, Delft 1983

J. en L. de Jonge, Stelendamhof, 1958

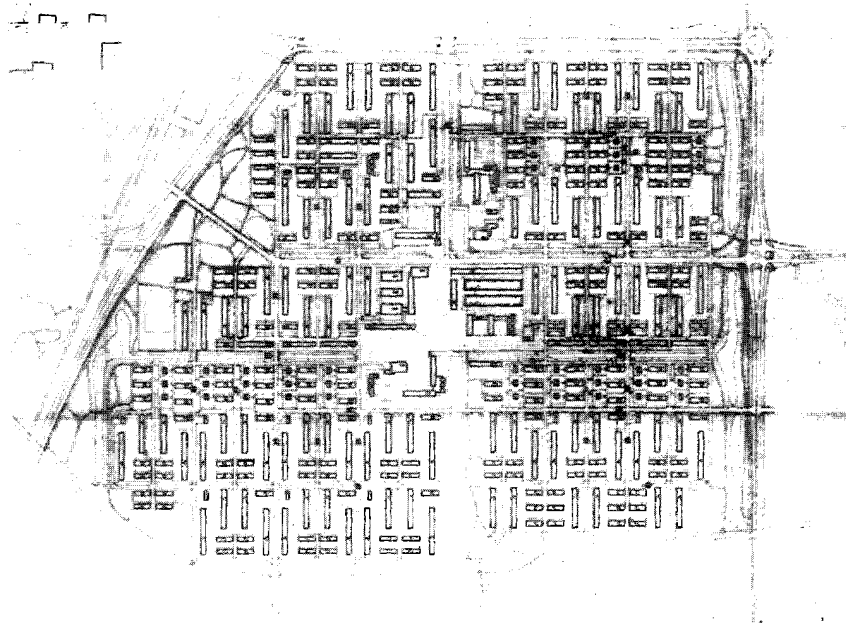
en

H. Nefkens, Slinge, 1956



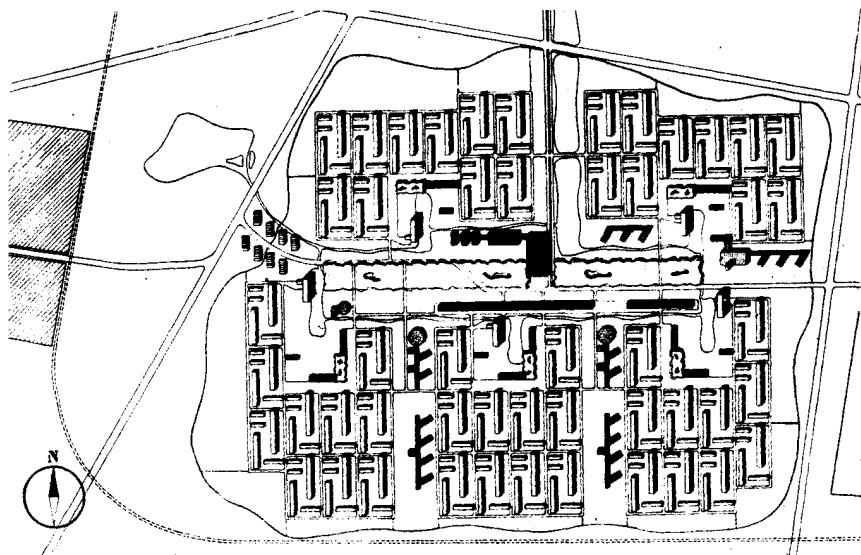


L. Stam-Beese, ontwerp
Pendrecht, 1944

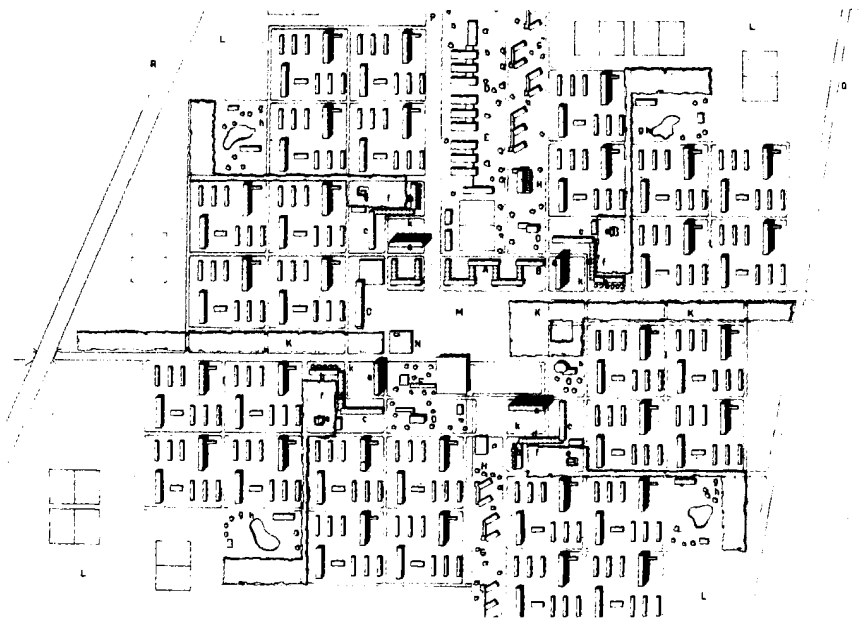


L. Stam-Beese, ontwerp
Pendrecht, oktober
1949

*Architectengroep Op-
bouw, plan Pendrecht
1949*



*Architectengroep Op-
bouw, plan Pendrecht
1951*





recteur Stadsontwikkeling, van Traa, na het verzoek van Opbouw, dit plan openbaar te maken op het CIAM-congres in Bergamo.

Het resultaat dat in Bergamo als de Rotterdamse bijdrage wordt getoond is de 'wooneenheid', die als basis dient voor het nieuwe plan voor Pendrecht: uitgaande van een goede woningdifferentiatie, gemengde bebouwing en overzichtelijkheid bestaat dit stempel uit twee blokken etagebouw (3 en 4 lagen) en drie blokken laagbouw (1 en 2 lagen). Op deze wijze zou zowel een stedenbouwkundige als een sociale herhaalbare eenheid ontstaan van 90 woningen, waarin de verschillende gezinssamenstellingen gehuisvest kunnen worden.

Stam-Beese maakt voor de gemeente een

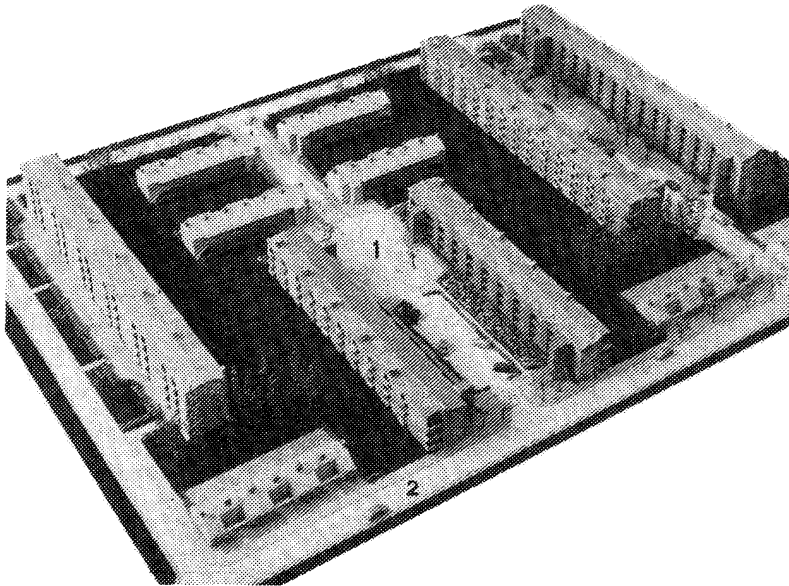
vrij ontwerp door wooneenheden ten opzichte van elkaar te spiegelen, groepen eengezinswoningen toe te voegen en een onderscheid te maken tussen verkeersstraten en woonstraten, en ruimte voor speelgelegenheid te maken. Binnen de wooneenheid ligt de gemeenschappelijke tuin die het onderlinge contact moet bevorderen.

Eind 1949 komt het definitieve ontwerp tot stand wat in 1952 in het uitbreidingsplan in onderdelen wordt vastgelegd. Het plan wordt vrijwel geheel volgens deze opzet uitgevoerd.

De wijk is opgebouwd uit vier buurten, gegroepeerd rondom een centraal plein dat gelegen is aan de oost-west hoofdontsluiting die de verbinding vormt met Zuidwijk (de Slinge).

Pendrecht, maquette van twee gespiegelde eenheden

Een groenzone, die de twee noordelijke buurten scheidt, sluit aan op de Zuiderparkgordel en bevat een deel van de scholen. De overige scholen zijn geprojecteerd in samenhang met het wijkwinkelcentrum. Dit winkelcentrum is gelegen aan het centrale, verdiept gelegen, plein dat uitsluitend het domein is voor voetgangers. Het rijverkeer circuleert rondom het plein en de bediening van de winkels geschiedt door afzonderlijke bedieningsstraten, die het plein niet kruisen. Elke buurt beschikt over een aantal winkels die deels midden in de buurten liggen en deels aan de oost-west lopende verbindingswegen.



Al tijdens het 8e CIAM-congres in 1951 te Hoddesdon wordt er door de leden van Opbouw getwijfeld aan de haalbaarheid van de sociale doelstellingen van de wooneenheid. Ook Stam-Beese heeft de indruk dat de wooneenheid meer een vorm dan een sociale eenheid is. Dit vormt de aanleiding tot het ontwerpen van een grotere wooneenheid.

Ondertussen wordt het ontwerp voor Pendrecht, gebaseerd op de herhaling van de kleinere wooneenheid, reeds uitgevoerd. Tien jaar later zullen de eerste sociologische studies over Pendrecht het idee bevestigen dat bewoners de wooneenheid niet als eenheid beschouwen en dat er van een hechter gemeenschapsleven geen sprake is. Wel kan gesproken worden van een nieuw vormgevend element.

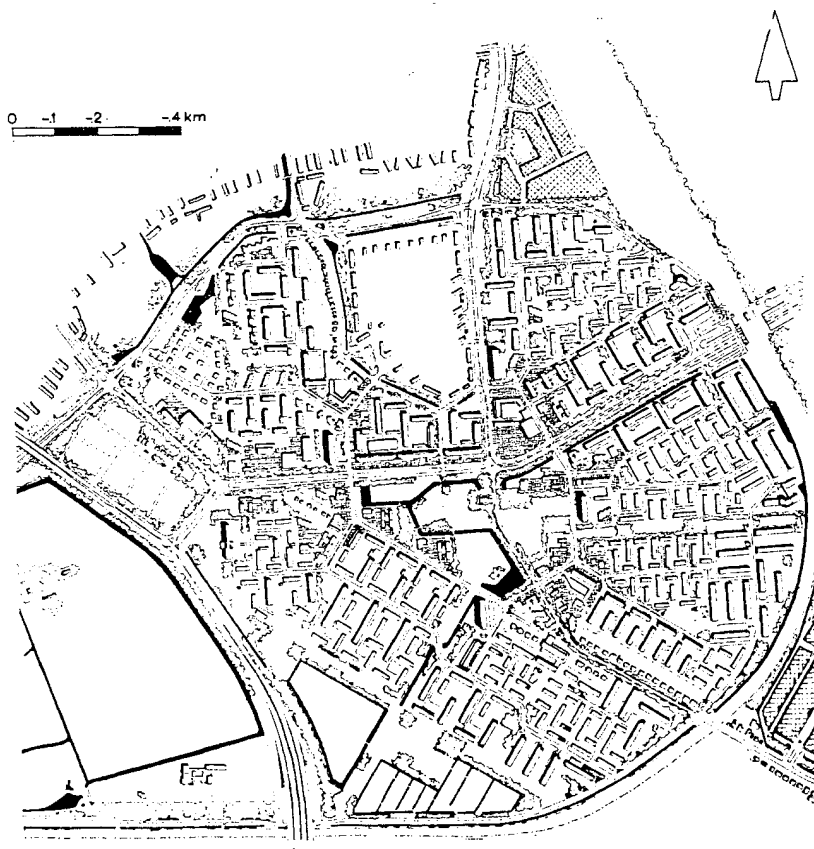
Lombardijen

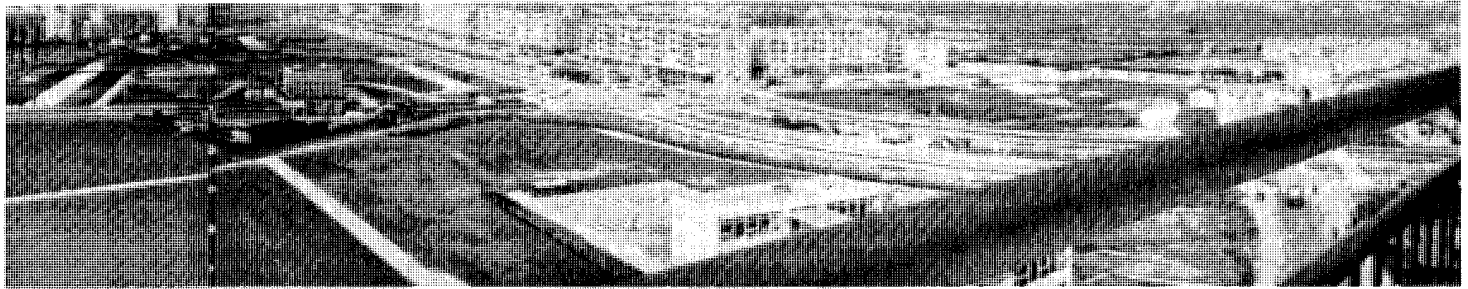
Het allereerste plan voor Lombardijen dateert uit 1946. Dit ontwerp van ir. Nix is bedoeld als afronding van het tuindorp Vreewijk en houdt vast aan de principes van het uitbreidingsplan Witteveen. Drie jaar later krijgt ir. Verhagen de opdracht van Stadsontwikkeling om het plan in te passen in het nieuwe uitbreidingsplan van van Traa. Hij overlijdt echter voortijdig. De opdracht wordt nu overgenomen door van Drimmelen van Stadsontwikkeling. Hij maakt een plan-in-onderdelen dat pas in 1956 aan de Raad wordt voorgelegd.

Hoewel het ontwerp voor Lombardijen nog past in het idee van de uiteengelegde stad met zijn hiërarchische ordening, vindt hier het begin van de scheiding van hoog-, middel- en laagbouw plaats. In iedere wooneenheid komen alle gewenste woningtypen voor, maar er is geprobeerd gelijke typen in kleinere concentraties bij elkaar te brengen.

Ook programmatisch wijkt het woningwetpercentage (50%) sterk af van de het bij Pendrecht en Zuidwijk gehanteerde percentage (80%), wat van invloed is op het karakter van de wijk.

In het plan wordt afgestapt van het principe van de wooneenheid als herhaalbare ruimtelijke en sociale eenheid. Van Drimmelen laat zich inspireren door het door de socioloog





Cooley geïntroduceerde begrip 'face-to-face-group'. Iedere buurt wordt telkens opgebouwd uit drie stedenbouwkundige elementen: twee 'groups' (bestaande uit 350 tot 600 gezinnen) omsluiten gezamenlijk een derde element, een groenwig (de 'buurttuin'). Beide woongroepen worden ontsloten door een verkeersweg die elkaar verenigen bij de aansluiting op de kernringweg.

Door verdichting in de woningwetten is echter de buurttuin soms verdwenen of vervallen tot een rechte groenstrook.

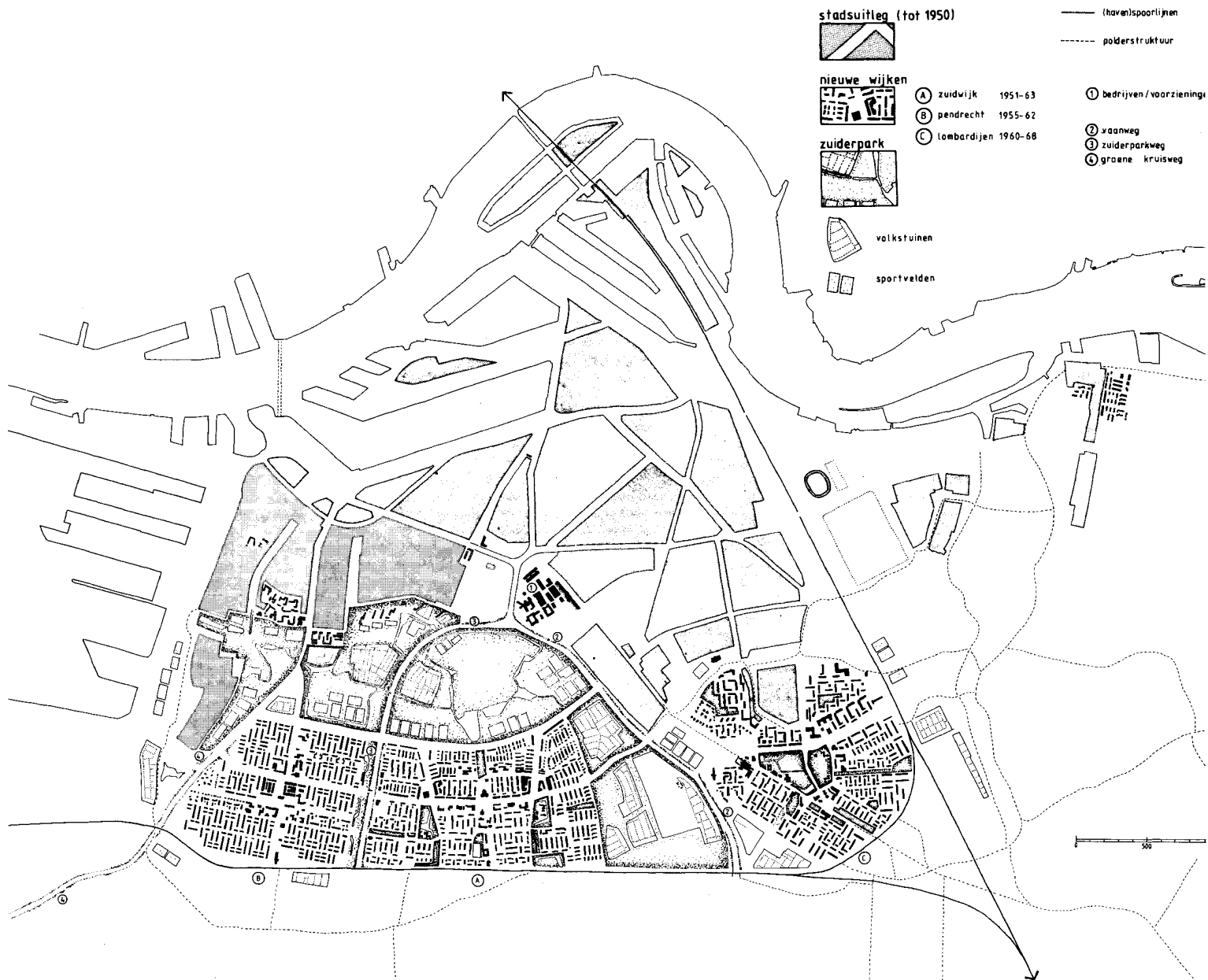
Het beschikbare terrein wordt afgebakend door de spoorlijn naar Dordrecht, de haven-spoorlijn, de nieuwe Vaanweg en de Smeetslandse dijk. In plaats van de homogene stedenbouwkundige opzet met orthogonale ordening van de buurten in de vorige plannen, wordt er nu een radiale structuur ontwikkeld. Lombardijen is geleed in een zevental, onderling door groenstroken gescheiden, woonbuurten. Deze zijn gegroepeerd rond een gedeeltelijk open kern, het groene hart (in tegenstelling tot de stenige centra van Pendrecht en Zuidwijk).

Het grensgebied tussen woonbuurten en kern wordt gevormd door een ringweg waaraan het merendeel van de voorzieningen is gesitueerd: scholen, buurtcentra, kerken, enz., terwijl een viertal hoge woongebouwen dit gebied in verticale zin markeren. Voor deze kernringweg wordt onder andere gebruik gemaakt van een deel van de oude Dordtsestraatweg. Een tweede ringweg aan de periferie van de wijk, voor een deel gevormd door de aanwezige Smeetslandse dijk, verbindt de woonbuurten onderling en loopt door het wijkpark dat ten zuidoosten van de Vaanweg is gelegen. Deze weg dient voornamelijk als toer- en wandelweg.

De uitvoering van de bouwplannen in Lombardijen loopt jaren achterop de stedenbouwkundige planvorming zoals vastgelegd in het bestemmingsplan voor deze wijk, reden waarom het gerealiseerde plan talrijke afwijkingen van het oorspronkelijke plan te zien geeft.

Het plan voor Lombardijen vormt de overgang tussen de beheerste opbouwperiode en de nieuwe ontwikkelingen van concentratie, industrialisering en schaalvergroting.

EEN WIJKGERICHTE WEDEROPBOUW



DE TAAK VAN DEN STEDEBOUWER

Het maken van een stedenbouwkundig plan is geen aesthetische liefhebberij. Ons leven van vandaag is zeer gecompliceerd geworden, het stelt ons vele eischen en problemen. De taak van den stedenbouwer is de eischen, die het leven stelt te ordenen, te catalogiseeren en te verwerken in een plan, dat niet alleen de behoeften bevredigt van vandaag, maar ook voldoende speelruimte speelruimte laat voor den groei van een toekomstige stad. Het gaat dus niet in de eerste plaats om een plan te maken voor dan wederopbouw van Rotterdam in het jaar 1946, maar ook voor het jaar 2000, voor de toekomstige generaties.

Hoe prozaïsch het ook moge klinken: stedenbouwkunde is in eerste instantie niets anders dan cijferen. Men zal een becijfering moeten maken over den verwachten groei van de bevolking, maar ook over het aantal voertuigen, dat dagelijks de stad zal binnenstromen. (...)

De stedenbouwer kan ook niet al zijn becijferingen baseeren op het verleden; hierin schuilt een groot gevaar. De maatschappij is steeds onderhevig aan structuur-veranderingen en aan gewijzigde inzichten. Stedenbouwkunde is daarom niet alleen een werk van langen adem, maar ieder plan, hoe zorgvuldig ook gemaakt, zal onderhevig blijven aan veranderingen. Het kan nooit star worden vastgesteld, wel in hoofdlijnen, maar nooit in onderdeelen. Het werkelijk leven doet steeds zijn rechten gelden. Elk stedenbouwkundig plan moet daarom een zekere soepelheid behouden.

De stedenbouwer van de Middeleeuwen had een veel beperktere taak. Hij kon het veld van zijn werkzaamheden vrij nauwkeurig overzien. Kerken, gebouwen voor de overheid en woonhuizen vormden het materiaal, waarmee de Middeleeuwer zijn schoone steden bouwde. Er zijn in onzen tijd duizenden eischen bij gekomen, waaraan een stad moet voldoen en het gevaar is niet denkbeeldig dat de stedenbouwer, begraven onder de talloze problemen, zijn einddoel niet meer kan bereiken.

Dit einddoel blijft door alle eeuwen. Het zal alleen nu bereikt moeten worden met andere middelen, maar ook met andere mogelijkheden. Het is de taak van den stedenbouwer deze middelen en mogelijkheden te gebruiken, door in het zorgvuldig projecteeren van de vele facetten van het leven te komen tot een schoone stad van onzen tijd.

Het is natuurlijk niet zoo dat een stad, welke in alle opzichten goed functioneert, daarom ook een mooie stad is. Hiervoor is meer noodig. In het samenbinden van alle facetten van het leven tot een groot visie, in het toevoegen van overvloedigheden, die boven het louter functionele uitsijgen, in het harmonisch en hiërarchisch ordenen van de waarden van de menscheelijke samenleving, kan een plan ontstaan, dat ons meer vreugde zal schenken dan de loutere optelsom van nuchtere berekeningen.

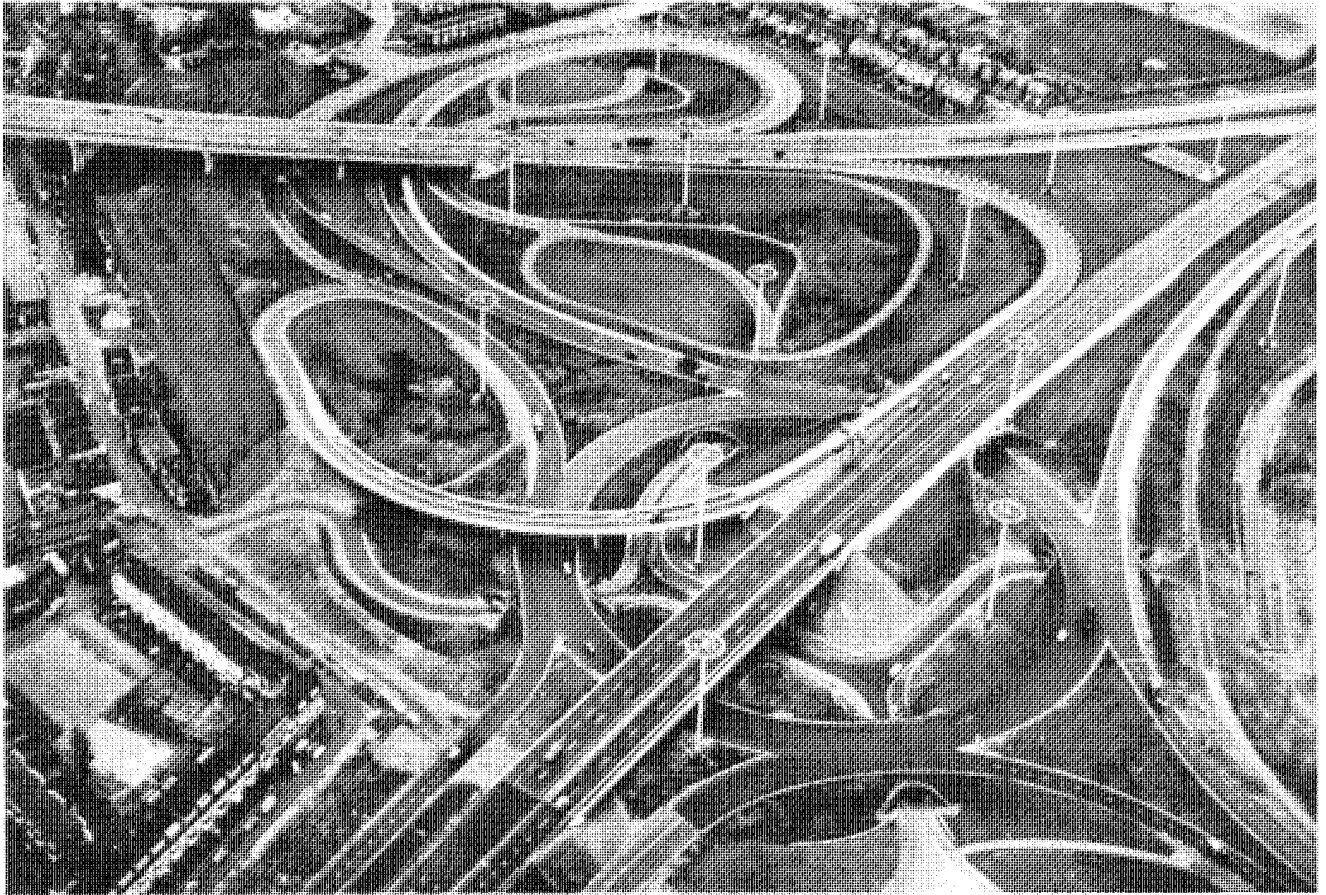
(uit: Rotterdam 2000, Kraaijvanger, 1943)

KAARTBEELD 1965

Een explosieve groei in een kort tijdsbestek heeft Zuid 'voltooid' binnen de ruimtelijke begrenzingen van de Waalhaven, het havenspoor en de spoorlijn naar Dordrecht. De wijze waarop vormt een breuk met de vooroorlogse stadsuitleg: uitbreidingen hebben plaatsgevonden volgens de nieuwe ideeën van de uiteengelegde stad. De groene stadsrand uit de vooroorlogse periode heeft een centrale ligging gekregen. Ten zuiden van dit park zijn afzonderlijke wijken zichtbaar, onderling gescheiden door groen.

Het Zuiderpark heeft naast het openbare deel en geprivatiseerd deel met veel ruimte voor actieve recreatie en volkstuinten. Het park wordt doorsneden door noord-zuid lopende uitvalswegen in het groen (Groene Kruisweg, Vaanweg). De Zuiderparkweg eindigt bij de havenspoorlijn.

Van de drie wijken zijn Pendrecht en Zuidwijk direkt gekoppeld aan het park, maar ligt Lombardijen ingeklemd tussen infrastructurele voorzieningen. Het centrum van Zuid bestaat uit een leeg deel en een deel met bedrijven en voorzieningen. Deze delen worden gescheiden door de Vaanweg, die oorspronkelijk direct aan de Dordtselaan gekoppeld zou worden, maar nu via een groot verkeersplein aantakt op het Maastunneltracé.



*Verkeersknooppunt
Brienoordbrug*

Functionalisme zonder ideologie

In de jaren '60 is er sprake van een fase van hoogconjunctuur: tussen 1964 en 1971 verdubbelt het nationaal inkomen, evenals het besteedbare inkomen van personen en gezinnen. In de tijdens de wederopbouw gestarte economische en technologische ontwikkelingen vindt een versnelling plaats, een proces van schaalvergroting tekent zich af.

De mechanisatie en standaardisatie in het bouwproces met zeer gerichte steun van de overheid, gekoppeld aan de inmiddels volledig geaccepteerde visie van de (functionele) uiteengelegde stad, heeft haar weerslag op het werkterrein van de stedebouwer en de verschijningsvorm van de stad.

Van de 'generale vormgeversrol' van de architect/stedebouwer in de pioniersfase van de massawoningbouw (Berlage, Molière) heeft zich een arbeidsveld ontwikkeld, waarin de stedebouwer zich in sterke mate heeft gespecialiseerd en zijn rol zich beperkt tot het ruimtelijk vertalen van een programma van eisen. Een programma waarvoor de bestuurder de

verantwoording neemt. Voor de samenstelling ervan groeit de behoefte aan meer, heel anders gespecialiseerde deskundigen, met name verkeerskundigen. De ontwerpvrijheden zijn ingeperkt, mede door ontwikkelingen in de bouwnijverheid: de extra kosten van sprongen, knikken en kopgevels wegen te zwaar, de bouwblokken worden langer en rechter en men gaat de hoogte in.

Van grote invloed is eveneens de wijze waarop de organisatie van stedebouw en ruimtelijke ordening in de wet is vastgelegd (Ruimtetwet 1965 en Tweede Nota over de Ruimtelijke Ordening 1966). De ruimtelijke ordening wordt ontkoppeld van de volkshuisvesting, direct gekoppeld aan nationale beleidslijnen via een hiërarchisch netwerk en komt tevens te functioneren binnen een geïntegreerd totaalsysteem van planningsactiviteiten op velerlei terreinen (facet- en sectorplanning).

Deze ontwikkelingen scheppen de mogelijkheid de stad in haar functies uiteen te leggen, een proces dat ook Rotterdam ondergaat. De noodzakelijke verbindingen worden middels enorme investeringen tot stand gebracht (de

Ruit en de metrolijn). Ook de omvang van de afzonderlijke woon-, werk- en recreatiegebieden neemt toe.

De schaalvergroting in de bedrijvigheid manifesteert zich in een exponentiële groei van het havenareaal: Botlek, Europoort en Maasvlakte. Een verdubbeling van het oppervlak in elk tien jaar en een afstand tot het stadscentrum van meer dan 30 kilometer.

Recreatiegebieden worden vrijliggend in het buitengebied gelegd: Rottemeren, Oude Maas en Brielse Maas. Voor het ontwikkelen van de woongebieden worden de sociaal-psychologische motieven van de wijkgedachte verlaten. De wijken worden groter, krijgen homogene buurten, elk met een eigen woonvorm en daarmee een eigen bewonerstype. Buiten de stad worden satellietsteden ontwikkeld als Hoogvliet en Alexanderpolder.

Een hoogtepunt in het grootschalig denken is geprojecteerd in het plan 2000+, dat door Stadsontwikkeling, Gemeentewerken en het Havenbedrijf is opgesteld. Hierin wordt de mogelijke ontwikkeling van de Noordelijke Delta tot na het jaar 2000 geschetst. Uitgangspunt vormt de continuering van de groei, die in deze fase geschiedt, in zowel de economische ontwikkeling als de bevolkingsaanwas. In het jaar 2000 zullen er 18 miljoen Nederlanders zijn, een verwachte omzet van 800 miljoen ton in de haven en een benodigd industrie/havengebied van 40.000 hectare. Voor de groeiën-

de ruimtebehoefte van haven- en industriële activiteiten wordt de Maasvlakte uitgebreid tot en met Voorne-Putten. In de hoekse Waard en ten zuiden van de Brielse Maas worden twee nieuwe vliegvelden gepland. Een uitgebreid stelsel van rail- en wegverbindingen verbindt o.a. een nieuwe stad op Goeree-Overflakkee (ca. 400.000 inwoners). In de nabijheid van Zuid zou Smitshoek uitgroeien tot een grote satellietstad. Dit plan, dat als min of meer zelfstandige studie wordt gepresenteerd door de desbetreffende diensthoofden, wordt door burgemeester en wethouders naast zich neer gelegd.

Plan 2000+

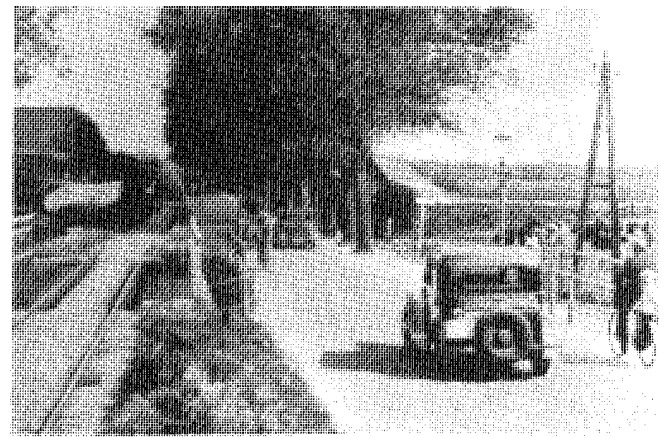
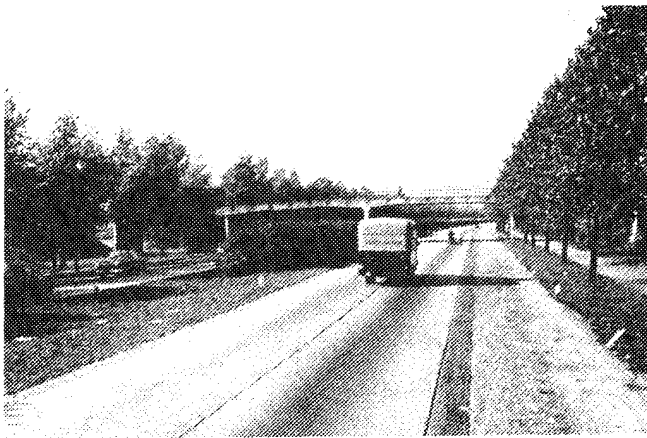
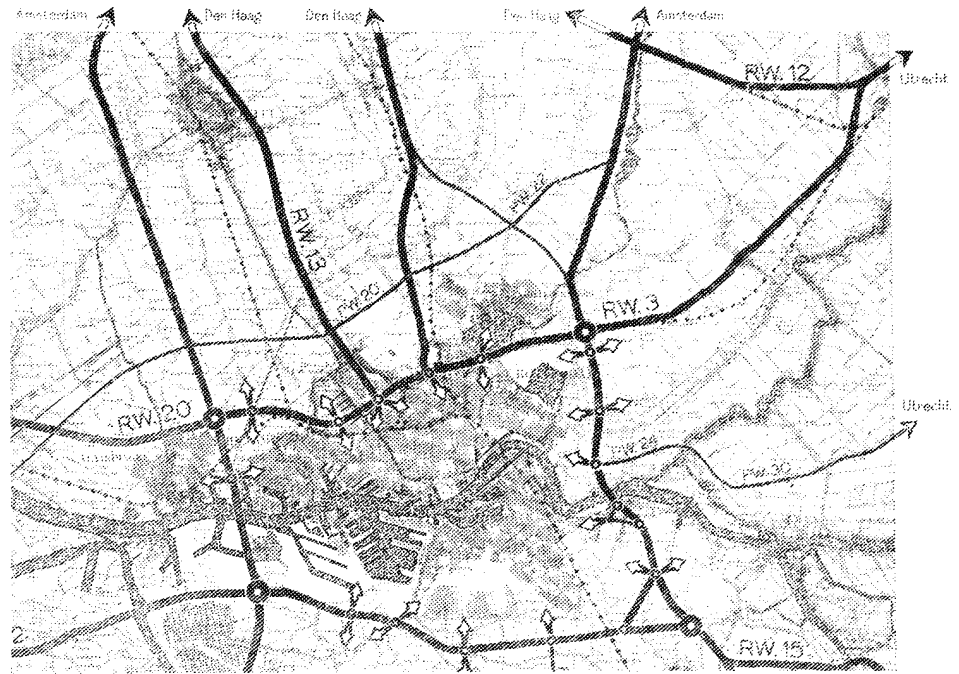
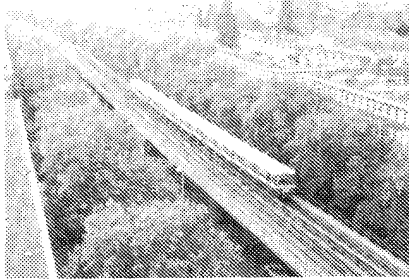


De metrobaan ter plekke van de Mijnsherenlaan

De ontwikkeling van de Ruit rond Rotterdam

onder:

De oude verbinding met het zuiden, de Dordtse Straatweg, wordt vervangen door Rijksweg 16

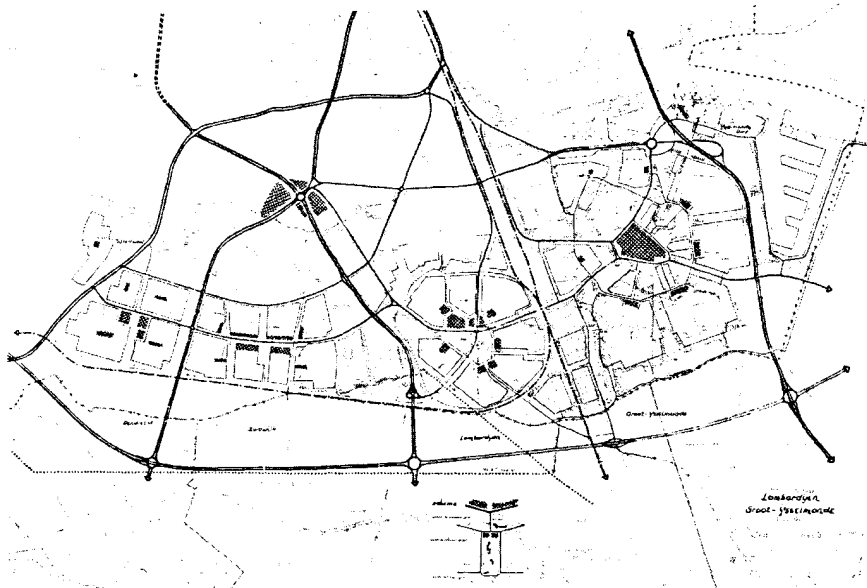


PLANNEN

Groot-IJsselmonde

De wederopbouw van het stadscentrum heeft een belangrijke toename van de werkgelegenheid in de zaken- en dienstverlenende sector tot gevolg met als hoogtepunt de bouw van het Groothandelscentrum aan het Weena. Hiermee gaat tevens een toegenomen vraag naar woongebieden gepaard. Aangezien Rotterdam op Noord geen grote uitbreidingsmogelijkheden op korte termijn heeft, wordt besloten om ten oosten van de wijken Pendrecht, Zuidwijk en Lombardijen een nieuwe wijk te bouwen voor hen die in het stadscentrum werken. De aansluitingen met de binnenstad lopen via de Maasbruggen en een nieuw geprojecteerde oeververbinding: de op de A16 aansluitende van Brienoordbrug die onderdeel vormt van een groot wegenstelsel rondom Rotterdam (de Ruit) en als zodanig van regionale betekenis is. De aantakking van de oude wijken en Groot-IJsselmonde op de brug maakt een omvangrijk knooppunt noodzakelijk, wat een aanslag vormt op de oude kern van IJsselmonde.

Vanaf 1954 wordt binnen de Dienst Stadsontwikkeling en Wederopbouw door van Drimmlen een aantal structuurschetsen gemaakt voor Groot-IJsselmonde waarin de ligging van de wijk zowel ten opzichte van de binnenstad



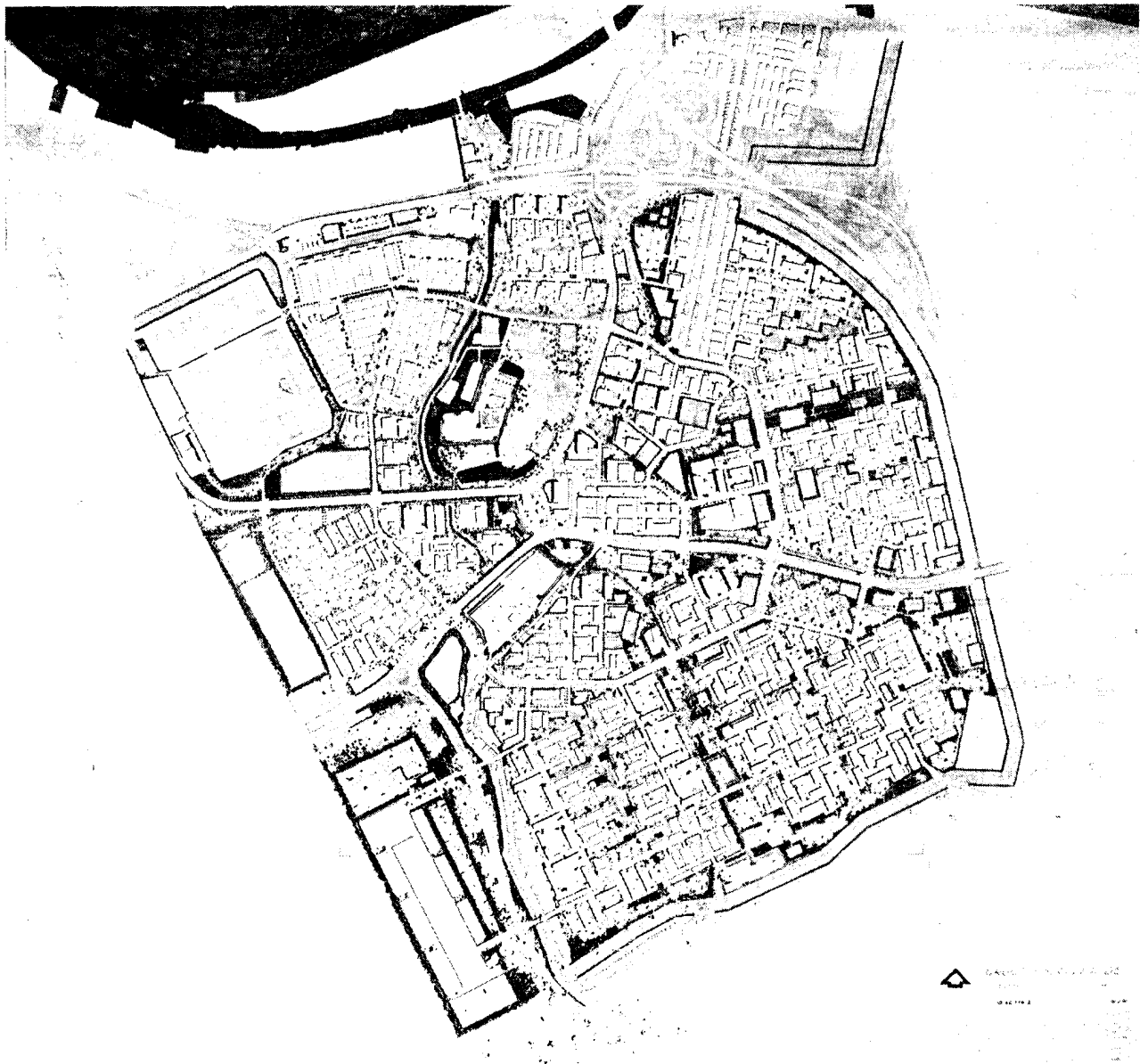
als van het centrum op Zuid wordt aangegeven.

In 1956 wordt het uiteindelijke plan vastgesteld door de Gemeenteraad. Gezien de grote maat van het terrein is besloten om eerst een uitbreidingsplan-in-hoofdzaak te maken om de algemene structuur vast te leggen en daarna per wijk een uitbreidingsplan-in-onderdelen, die in het begin van de 60er jaren gemaakt worden (Kreekhuzen, Reyeroord en Hordijkerveld).

Ten opzichte van de wijken Pendrecht, Zuidwijk en Lombardijen heeft er een verdubbeling van omvang plaatsgevonden. Het idee van de wijkgedachte heeft men inmiddels verlaten. De grootte van de buurten zijn niet meer ge-

Structuurschets Lombardijen en Groot-IJsselmonde, 1957

*rechts:
Plan Groot-IJsselmonde, 1961*



baseerd op sociologische grondslagen, maar lijken eerder bepaald te zijn door de maat van het terrein, dat begrensd wordt door de spoorlijn naar Dordrecht, de rijksweg naar Dordrecht en de zuidelijke gemeentegrens.

In het gebied zelf bevinden zich een aantal landschappelijke elementen en zoals van Drimmelen het uitdrukt 'enige weinig aantrekkelijke bebouwing van bescheiden allure'¹. Hij doelt hier op de diverse door het poldergebied kronkelende dijken en de bebouwing in het noorden: Sportdorp en de lintbebouwing langs de Koninginneweg. Als een enclave ligt tussen beide laatstgenoemde woonconcentraties het ca. 4.50 meter hoger opgespoten terrein Zomerland, waarvoor sinds 1939 een bebouwingsplan voor rijen eengezinshuizen gold, doch dat nooit is gerealiseerd op een eenzaam staande gereformeerde kerk na. Tevens moet rekening worden gehouden met de aanwezige rioolwaterzuiveringsinstallatie en de Kreekse boezem. Ten aanzien van deze elementen wordt gesteld dat ze zoveel mogelijk moeten worden gespaard en organisch in het plan ingepast moeten worden.

De ontdekking van olielagen in het gebied dreigt de planontwikkeling te frusteren. Van Drimmelen spreekt over een mogelijke dreiging van een botsing tussen de mijnwet en woningwet. Er dient een 600 meter brede strook beschikbaar te worden gesteld, die zich diagonaalsgewijs over het bouwgebied heen-

strekt met circa 50 boorlokaties. Uiteindelijk wordt dit aantal gereduceerd tot 26 lokaties met een oppervlakte van 40x60 meter, mogelijk gemaakt door specifieke boortechnieken. Door de open structuur van het plan kunnen ze vrij onopvallend in de groenstroken verwerkt worden.

De structuur van de wijk komt overeen met die van Lombardijen. Het plan is opgebouwd uit zeven wijken, waarin de bestaande bebouwing is opgenomen, die straalsgewijs gerangschikt zijn rondom een open middengebied met groen en voorzieningen. Een ringweg, vrijgehouden van de eigenlijke woongebied, markeert dit middengebied en vormt de voor naamste verbinding tussen de buurten. Naast het open, groene middengebied zijn de wijken gescheiden door groene lobben en heeft iedere buurt een buurttuin.

Op verkavelingsniveau vindt er een uitsortering van woonvormen plaats: hoge woongebouwen markeren het centrum, etagebouw langs het wijkgroen en eengezinswoningen rond de buurttuin. Het ligt in de bedoeling het percentage hoogbouw van 11% naar 30% op te voeren ten koste van de etagebouw, doch uit praktische en financiële overwegingen moet hiervan worden afgezien.

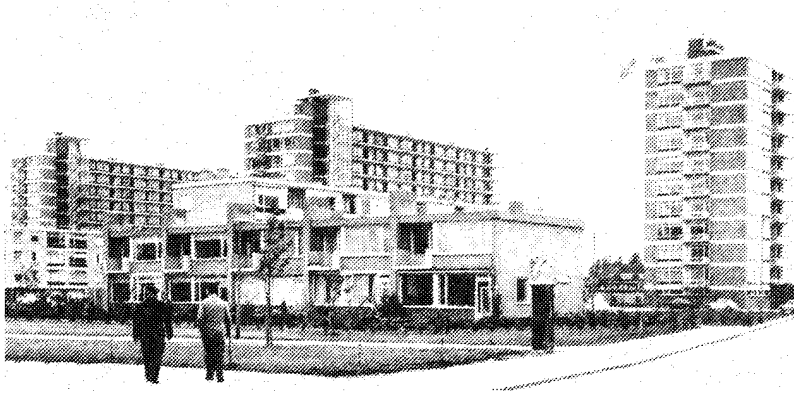
In de verkeersstructuur zien we een duidelijke scheiding tussen autoverkeer en langzaam verkeer.

De actieve recreatieterrainen zijn aan de

rechts:

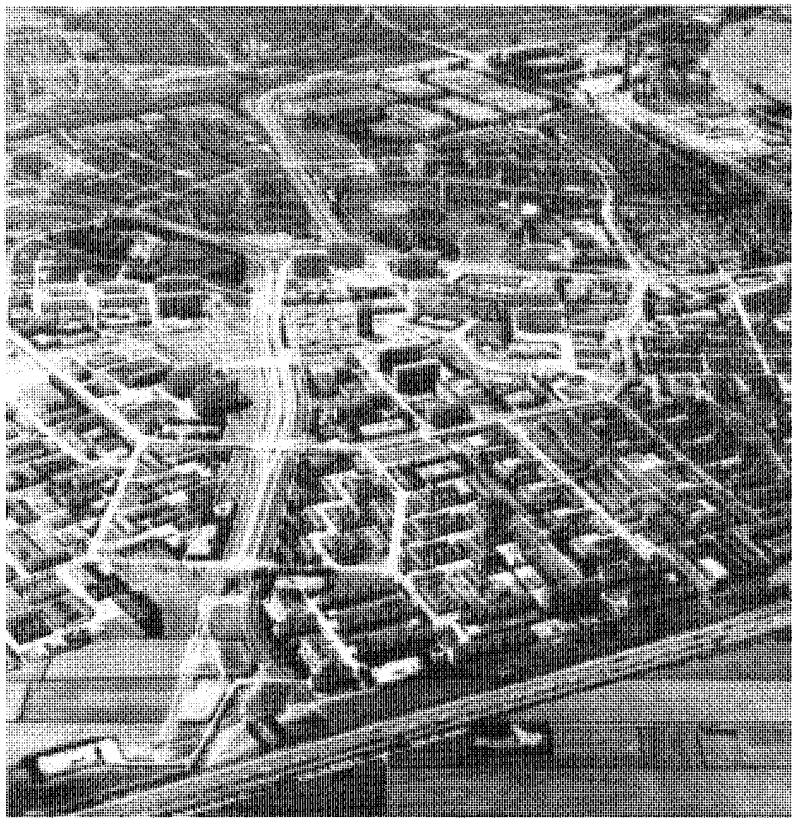
Zomerland

Vogelvlucht/Groot-IJsselmonde vanuit het oosten



spoorlijn gesitueerd, evenals het industrieterrein, dat buiten de wijk ligt, waarmee ook IJsselmonde het stempel van een echte woonwijk krijgt.

De Kerkedijk moet in het ontwerp van van Drimmelen wijken voor het winkelcentrum. Door een onverwachte uitspraak van B&W wordt deze echter worden gehandhaafd.



Groot-IJsselmonde wordt lange tijd beschouwd als de laatste grote uitbreidingswijk van Rotterdam Zuid. Het is de laatste schakel in het snoer van nieuwe wijken en maakt tegelijkertijd met de realisering van de Ruit het zuidelijk stadsdeel af. Groot-IJsselmonde is echter niet echt een onderdeel van Zuid te noemen. Door haar ligging aan de rand van de stad, de barrièrewerking van de spoorlijn, het grote aantal inwoners dat werkt op de Rechter Maasoever en het hoge voorzieningenniveau, functioneert het als een zelfstandige wijk, onafhankelijk van de rest van Zuid.

1920



Burgdorffer

- Zuid wordt beschouwd als stadsdeel: een woonwijk van Rotterdam waar voornamelijk arbeiders zullen wonen
- het centrum bestaat uit een knooppunt van wegen aansluitend op de oeververbindingen (introdactie van de Maastunnel) waaromheen gemeentegebouwen kunnen verrijzen
- overige voorzieningen: begraafplaats, ziekenhuis, sportterreinen, scholen en park

1921



Granpré Molière c.s.

- de Linker Maasoever moet het karakter hebben van een afzonderlijke stad met een eigen centrum met voorzieningen, met eigen gelegenheid tot vermaak en met woonwijken voor iedere klasse der bevolking
- het stadsdeel moet een duidelijke opbouw krijgen naar het centrum toe, dat een echt stedelijk karakter moet hebben

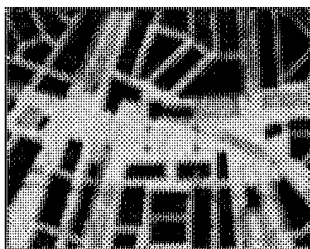
1923



De Roode

- Zuid wordt gezien als een stadsdeel dat meer is dan alleen een arbeiderswijk, maar dat nooit een volledige stad zal worden met cityvorming
- het centrum krijgt in grote lijnen dezelfde vorm als dat van Molière en heeft een aantal duidelijk aangegeven voorzieningen als aanvulling op de buurtvoorzieningen

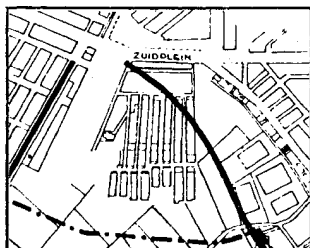
1938



Witteveen

- Zuid is in zijn ontwikkeling altijd afhankelijk geweest van Noord en er kan zodoende geen sprake zijn van een dubbelstad
- het centrum krijgt een duidelijk ruimtelijke vertaling in een groot plein van 100x400 m waaromheen voorzieningen van sociaal-culturele aard zijn gelegen zoals schouwburg, bioscoop, hotels en restaurants

1949



Van Traa

- Zuid wordt gezien als een woonwijk van Rotterdam
- volgens de wijkgedachte moeten de binnenstadsfuncties gedecentraliseerd worden, het Centrum Zuid blijft ondergeschikt aan het hoofdcentrum op Noord
- In het plan van '49 staat het Brabantse Dorp aangegeven doorkruist door een verkeersweg

Zuidplein

De invulling van het Zuidplein vormt een moeizaam proces. In de vooroorlogse periode is het Centrum-Zuid jarenlang onderwerp van discussie en wordt er gedebatteerd over status en functie van het centrum, zonder dat er concrete resultaten worden geboekt. Ook na de oorlog zal het Zuidplein nog lange tijd als een witte vlek op de kaart verschijnen. Hoewel er in deze periode wel een aantal plannen worden gemaakt, stranden de meeste van deze op de complexe verkeerssituatie. Pas in 1972 verrijst het winkelcentrum Zuidplein waarmee het Centrum Zuid voltooid lijkt te zijn. Tot die tijd heeft het stadscentrum met inmiddels 250.000 inwoners een volwaardig centrum moeten ontberen.

De planvorming rond het Centrum Zuid hangt nauw samen met de discussie over de positie van Rotterdam Zuid als geheel, die op gang is gebracht vanaf het moment dat de eerste planmatige stadsuitbreiding plaatsvindt. In eerste instantie beschouwd men het gebied aan de overkant van de Maas als niets meer dan een arbeiderswijk ter aanvulling op de wijken rond het stadscentrum. De eerste die zich tegen deze gedachte afzet is Granpré Molière die pleit voor de ontwikkeling van Zuid als een gebied met eigen voorzieningen, een eigen centrum en een eigen karakter. De verschillende visies die zich tussen deze twee ui-

tersten bewegen komen in de uitbreidingsplannen vooral tot uitdrukking in de functie, ligging en ruimtelijke vormgeving van het centrum van Zuid.

Het hiernaast afgebeelde schema geeft kort de opeenvolgende ideeën voor wat betreft dit centrum (en daarmee de positie van Zuid) weer.

In de eerste jaren na de tweede wereldoorlog richt zich de bestuurlijke aandacht voor de ontwikkeling en de inrichting van de stad voornamelijk op het herstellen van de havens en de wederopbouw van het centrum. Zuid speelt hierbij slechts een rol als het om de woningproductie gaat.

Achter de discussies over de positie van het zuidelijk stadsdeel ten opzichte van de binnenstad wordt door van Traa definitief een punt gezet. Volgens de wijkgedachte is het nodig de binnenstadsfuncties te decentraliseren waarbij de stadsdeelcentra ondergeschikt blijven aan het hoofdcentrum. Hierdoor wordt een organische opbouw van de stad bevorderd. Binnen het kader van deze decentralisatie valt volgens van Traa ook het geprojecteerde Centrum Zuid, het toekomstig centrum van de Linker Maasoever.

De discussie zal zich nu toe gaan spitsen op de functie van het Centrum Zuid. Gezien het belang van de verkeerswegen die het gebied kruisen (verbinding van het achterland met het stadscentrum via het Zuidplein en de tunnel-

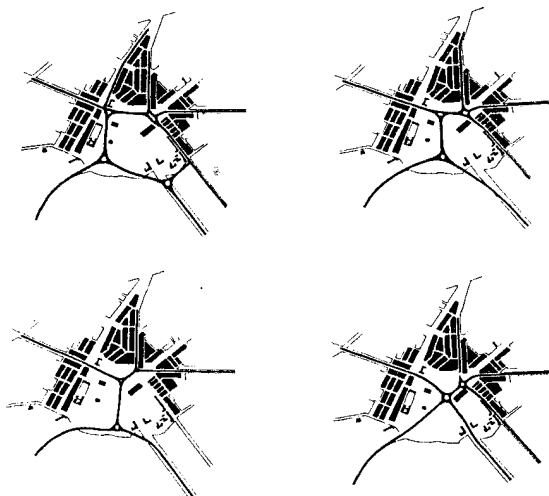
traverse) dreigen andere functies onderbelicht te raken. Rein H. Fledderus van de Dienst Stadsontwikkeling kant zich in zijn nota 'Zuidplein' van 1946 tegen het idee van het centrum als verkeersplein. Hij ontwerpt twee pleinen die hij ieder een bestemming geeft: het ene voor economische en culturele instellingen, het andere voor sociale instellingen, als aanvulling op de diverse wijkcentra en buurtvoorzieningen.

In 1954 wordt door Stadsontwikkeling op basis van het plan van Fledderus een nieuw ontwerp gemaakt voor Centrum Zuid. Na al die jaren wordt ook door de bestuurders geconstateerd dat "het stadsdeel op de Linker Maasoever, met zijn 220.000 inwoners, een sterke behoefte heeft aan een eigen centrum, waarin zich het culturele-, sociale- en vermaaksleven kan ontplooiën"². In dit plan wordt het centrum door de verkeerswegen die er samenkomen in vieren verdeeld waarbij iedere deel zijn eigen bestemming krijgt: winkelcentrum, cultureel centrum, woningbouw en zakelijk centrum.

Door het verkeersknooppunt ten zuid-oosten van het voorzieningengebied te plaatsen en tevens op dit laatste punt een ondertunneling van de doorgaande weg naar de Maastunnel te plannen, hoopt men het Zuidplein een rustig karakter te kunnen geven. De verkeerswegen, die in hoofdzaak een betekenis hebben als doorgaande verbindingen met het

stadscentrum, zijn echter zo dominant dat het centrum toch een verkeersplein blijft. Ook bestuurlijk eist de verkeersproblematiek de grootste aandacht op doordat de nieuw aan te leggen Vaanweg de status van rijksweg zal krijgen. Als gevolg hiervan moet voor de aansluiting van deze weg op de tunneltraverse ook met Rijkswaterstaat onderhandeld worden. Het zijn vooral deze onderhandelingen die de uitvoering van het op 13 augustus 1954 door de Raad vastgestelde plan in de weg staan.

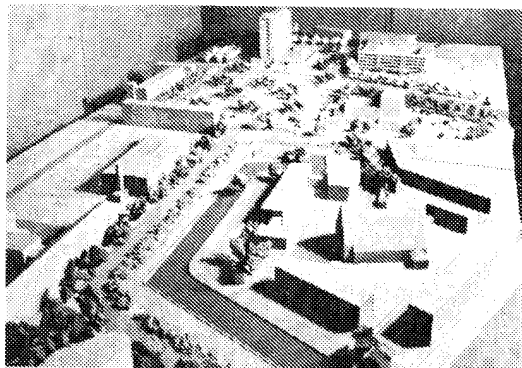
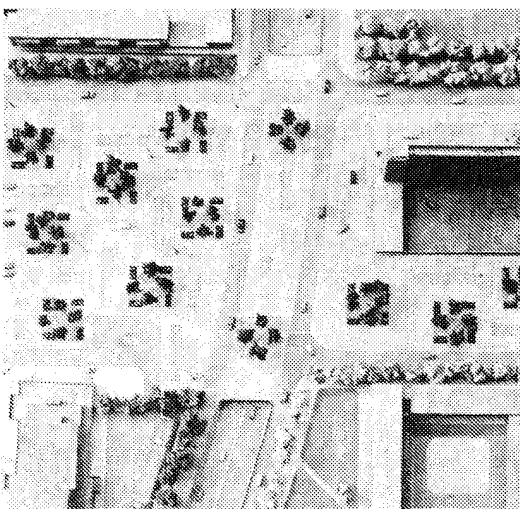
Wanneer in 1959 het besluit wordt genomen de metrolijn door te trekken naar Zuid en er andere eisen worden gesteld ten aanzien van de kwantiteit van de voorzieningen, acht men het noodzakelijk een nieuw plan te maken voor Centrum-Zuid.



3. H. D. Bakker, *Winkelcentrum 'Zuidplein' te Rotterdam, Bouw nr. 46, 1973*

4. *Gemeente Rotterdam, Afbouw van het Zuidplein begint, voorlichtingsbrochure 1987*

Verkeersvarianten met zogenaamde driewegpunten voor Centrum Zuid



Verzamelgebouw Zuidplein

Ontwerp Zuidplein 1954

Ook de moeilijke situatie rond de verkeerswegen is veranderd. De aanleg van de Van Brienoordbrug betekent een ontlasting van de tunneltraverse en de Vaanweg, waardoor deze niet meer onder Rijkswaterstaat vallen en de problematiek geheel binnen gemeentelijke verantwoordelijkheid kan worden opgelost. Daarnaast zal ook de Zuiderparkweg niet meer functioneren als verbindingsweg.

In 1961 wordt het nieuwe ontwerp voor het Zuidplein vastgesteld. Een verbeterde verkeerssituatie zorgt ervoor dat het centrum nog maar in twee grote gebieden uiteenvalt, waarvan het westelijk gedeelte bestemd is voor het winkelcentrum. Een goede aansluiting van het winkelgebied op de op 6 meter hoogte gelegen metrobaan en het geconstateerde gebrek aan parkeerruimte en beschutte ruimte voor de voetganger leidt tot de planning van een gesloten winkelcentrum op een tweede niveau.

In 1967 krijgt het architectenbureau H.D. Bakker de opdracht van Stadsontwikkeling de financiële mogelijkheden te onderzoeken van het voorstel en dit plan nader uit te werken. Op dat moment omvat het centrum een schouwburg, een sportfondsenbad, een gebouw van de GG en GD, een bedrijfsverzamelgebouw en het Ikazia Ziekenhuis. In het Zuiderpark wordt een buitenbad gebouwd en verrijst het Ahoy-complex. In 1970 is vrij plotseling de financiering rond en wordt de bouw

gestart waarna in 1972 het winkelcentrum wordt voltooid. In *Bouw* schrijft Bakker: "Een gesloten centrum pastte goed in de gedachte een duidelijke tegenhanger van het centrum van Rotterdam te maken, dat gekenmerkt wordt door een grote maat, een uiterste overzichtelijkheid en een open karakter. Dit leidde tot een kleine maat met afwisseling en beslotenheid als uitgangspunten. Tot de karakteristieken behoort de tegenstelling tussen de grotendeels gesloten buitengevels die naar de autowegen gericht zijn en de tamelijk vrije binnengevels, die een directe relatie hebben met het voetgangersgebied." ³

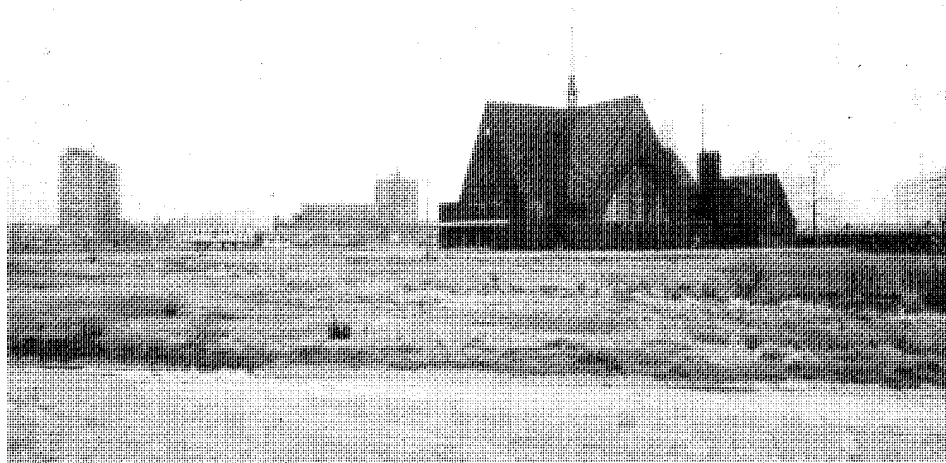
Toch blijkt het concept niet aan de eisen van een volwaardig stadsdeelcentrum te voldoen, anno 1987 is het Zuidplein rijp voor verbetering en wordt door Stadsontwikkeling een nieuw plan gepresenteerd. Het voornaamste probleem zit hem in het te weinig expressieve uiterlijk van het winkelcentrum en de verkeersafwikkeling. Het Zuidplein is nog steeds teveel een verkeersplein.

Het plan van Stadsontwikkeling bestaat uit het aanvullen van het winkelcentrum met bebouwing en het opdelen van de openbare ruimte in een groen en een stedelijk deel. In het zuiden wordt een groene ruimte gecreëerd aansluitend op het Zuiderpark. In het noorden moet een nieuw plein het verblijf in de buitenruimte veraangenamen en wordt er tevens een verbinding van de oude wijken met het

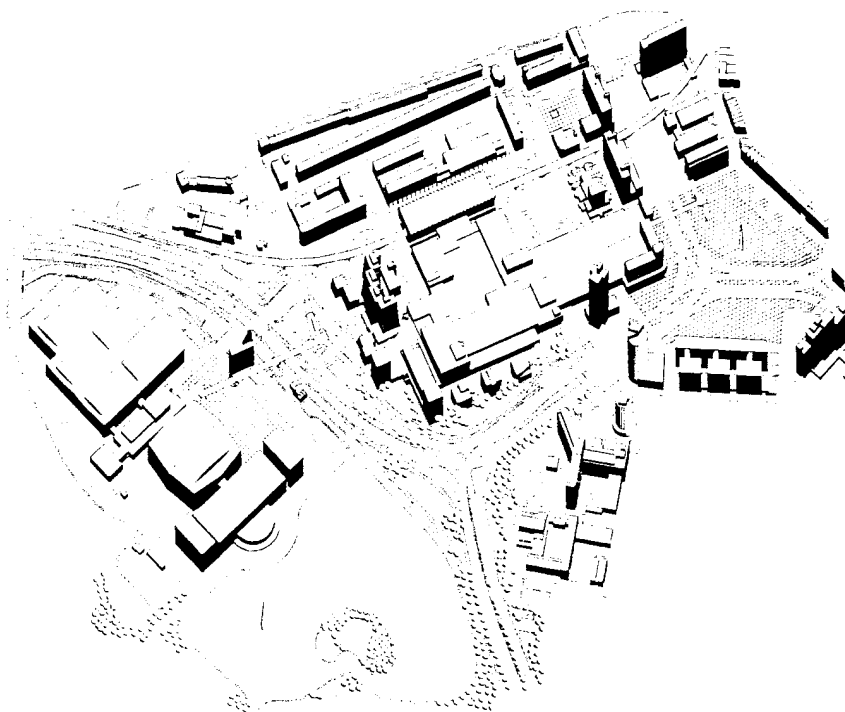
*Het Zuidplein anno
1988*



*Het Zuidplein voor de
bouw van het winkel-
centrum, 1960*



*Zuidplein, ontwerp
Dienst Stadsontwikke-
ling, 1985*



winkelcentrum op maaiveldniveau gepland. Twee nieuw te bouwen torens langs de Strevelsweg markeren de scheiding tussen beide sferen en vormt tegelijkertijd de 'toegangspoort' tot de stad. Over enkele jaren zal volgens de voorlichtingsbrochure niet alleen het Zuidplein afgebouwd zijn, maar tevens getransformeerd zijn tot een 'echt grootstedelijk subcentrum'⁴.

SCHAALVERGROTING IN DE STADSONTWIKKELING

stadsuitiler (tot 1965)



grootschalige stadsontwikkeling



- ① groot-ijsselmonde (1960-75)
- ② winkelcentrum 'zuidplein'
- ③ 'ohay'

bedrijfssterreinen



- ④ waalhaven zz
- ⑤ laagjes
- ⑥ vd woudenland
- ⑦ hardijkerveld

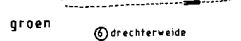
- havenspoorlijnen
- - - - - polderstructuur

de ruit



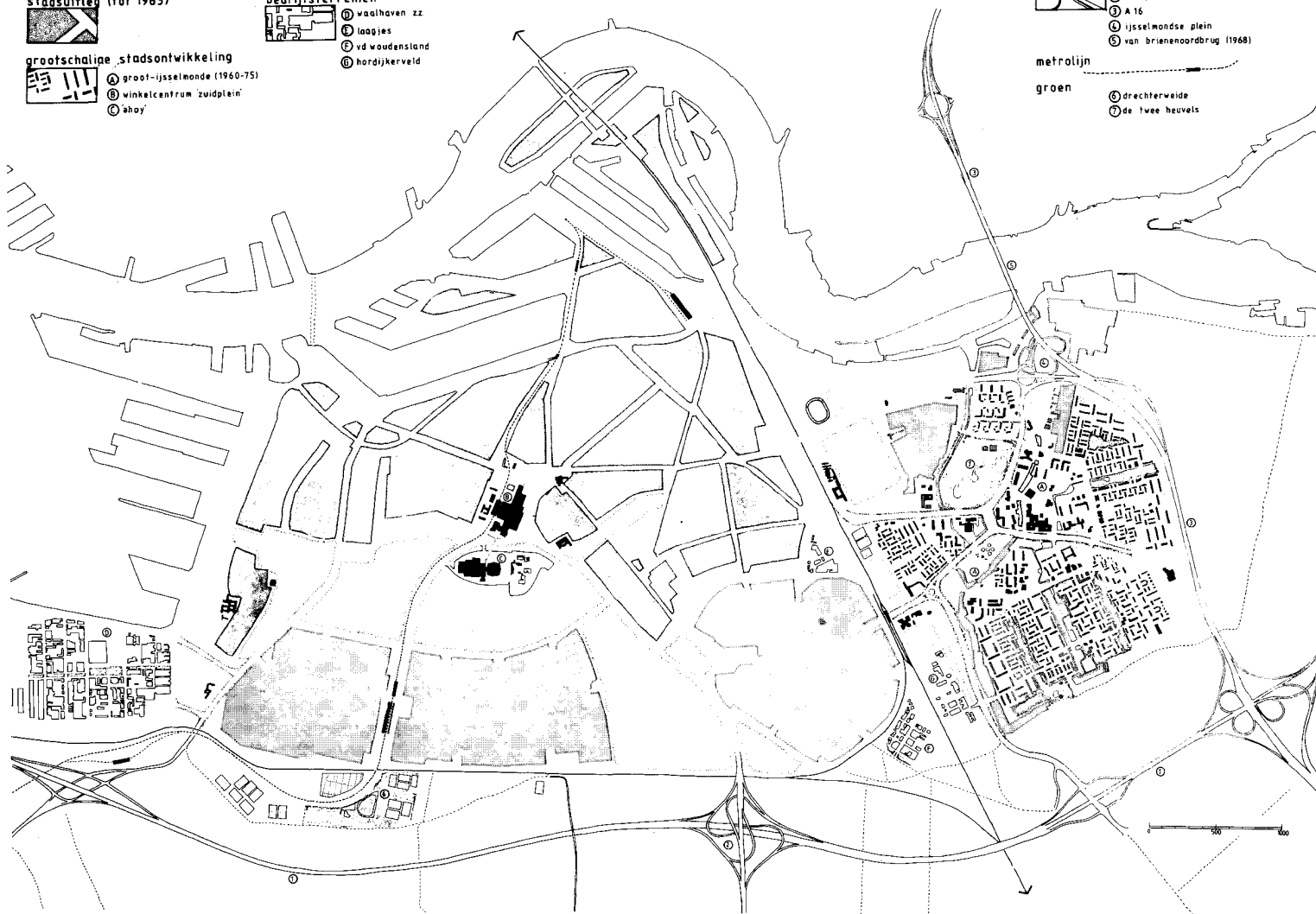
- ① A 15
- ② vaanplein
- ③ A 16
- ④ ijsselmondse plein
- ⑤ van brienoordbrug (1968)

metrolijn

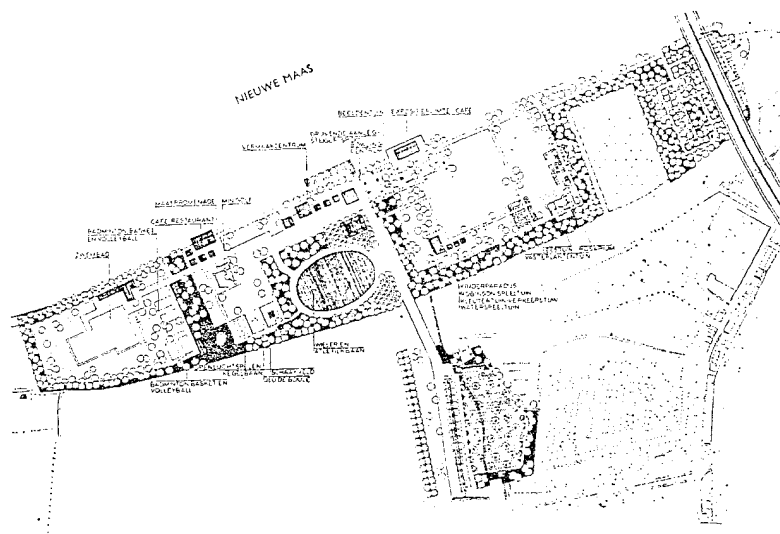


groen

- ⑥ drechterweide
- ⑦ de twee heuvels



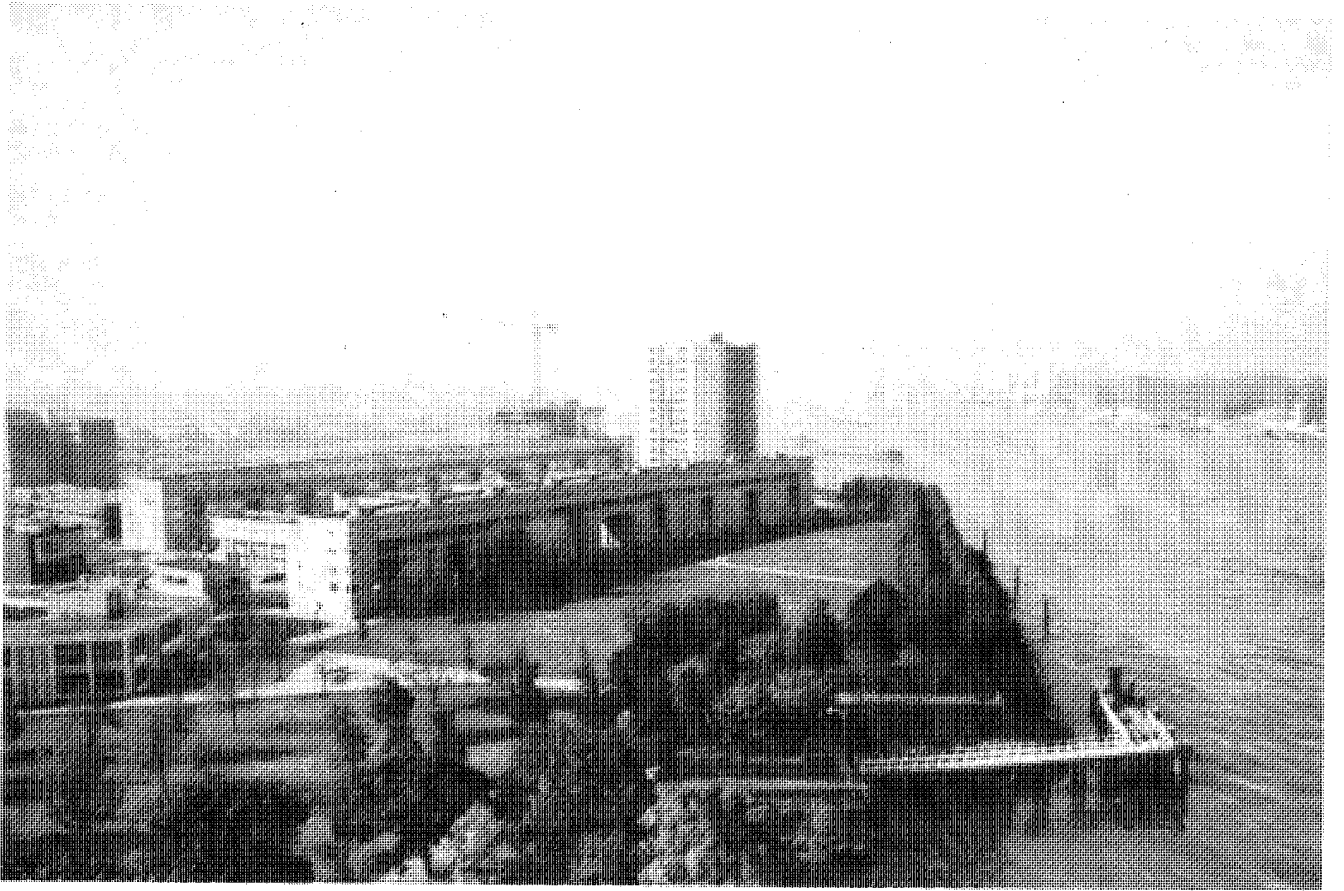
Recreatieplan voor het Briene-noord-eiland, gemeente Rotterdam., 1962. Analooq aan Tivoli in Kopenhagen zou ook Rotterdam zijn pretpark moeten krijgen.



KAARTBEELD 1970

Om Rotterdam Zuid heen is de Ruit gesloten, met ruime verkeerspleinen aansluitend op de zuidelijke en oostelijke uitvalswegen (Groene Kruisweg, Vaanweg en Stadionweg). Een nieuwe vaste oeververbinding (van Briene-noordbrug) is aangebracht. Een verkeersplein met opritten grenst pal aan de oude kern van IJsselmonde.

Een metrolijn zorgt voor een snelle verbinding met het stadscentrum en een goede bereikbaarheid van het Zuidplein. Niet alleen Pendrecht en Zuidwijk, maar ook de satellietstad Hoogvliet en later de groeikern Spijkenisse worden aan het metronet gekoppeld. Ten oosten van de spoorlijn is de wijk Groot IJsselmonde ontwikkeld. Opvallend is de verdubbeling van de omvang in vergelijking met de overige na-oorlogse wijken. Qua opbouw zijn overeenkomsten met Lombardijen zichtbaar: radiale geleiding, het groenconcept met buurttuinen en het open, groene hart. De verkeersstructuur van deze wijk kent een uiterst ruime maatvoering. In de radiale structuur met groepering van de diverse buurten rondom het open centrum zijn oude fragmenten opgenomen gelegen aan de Kerkedijk/Hordijk. Gescheiden van de wijk zijn aan de spoorlijn recreatie- en bedrijfsterreinen gesitueerd. Een groot zelfstandig bedrijventerrein (Waalhaven Z.Z.) ligt aan de rand van de stad. In het centrumgebied wordt het winkelcentrum Zuidplein gebouwd, met een naar binnen gekeerde vorm. In het park is het Ahoy-complex gesitueerd.



*Herstructurering Kattendrechtse havens***De omslag**

In de zestiger jaren leiden processen als schaalvergroting, technocratisering en het loslaten van maatschappelijke uitgangspunten tot een eenzijdige stadspolitiek. Alle aandacht richt zich op verbetering van de infrastructuur en het uitbreiden van het centrumgebied met city-functies. De oude wijken, rondom het centrum, zullen worden gesloopt en vervangen door universiteitsgebouwen, kantoren en luxe appartementen. In de binnenstad wordt aan de Leuvehaven een Wereldhandelscentrum gepland. Het Rottetracé en een nieuwe Willemstunnel worden als rijkswegen door de stad geprojecteerd, met verkeerspleinen van enorme omvang.

Door een onzekere toekomst gaat het leefklimaat in de oude wijken steeds verder achteruit. Het woningbestand, veelal in handen van particulieren, wordt verwaarloosd en de woonomgeving verpaupert. De bevolkingssamenstelling wijzigt zich ingrijpend: bewoners met meer financiële armslag en een grotere mobiliteit trekken weg naar nieuwe groeikernen, de lagere inkomensgroepen blijven aangewezen op deze wijken.

De weerstand in de oude wijken groeit uit tot diverse protestbewegingen. De bewoners organiseren zich, binden de strijd aan en eisen herstel van hun wijk op zodanige wijze, dat zij daar kunnen blijven wonen. De strijd wordt eveneens binnen de PvdA gevoerd, waar een nieuwe generatie de macht overneemt. Wanneer zij in 1974 tijdens gemeenteraadsverkiezingen een ruime meerderheid behaalt, kan er een start gemaakt met worden met het nieuwe beleid. De vele discussies tussen de linkse politici, wijkorganen en een nieuwe generatie bouwkundigen uit Delft monden uit in een specifieke organisatie voor de stadsvernieuwing: een coalitie-model voor samenwerking tussen bewonersorganisaties en het stadsbestuur. De Verordening Stadsvernieuwing (VOS) maakt het namelijk mogelijk dat binnen de wijken projectgroepen geïnstalleerd worden, bestaande uit bewonersvertegenwoordigers en gemandateerde ambtenaren. De voortgangscategorie wordt toegewezen aan een commissie van raadsleden. Met de installatie van een wethouder Stadsvernieuwing, van der Ploeg, wordt een werkelijke start gemaakt met het nieuwe beleid.

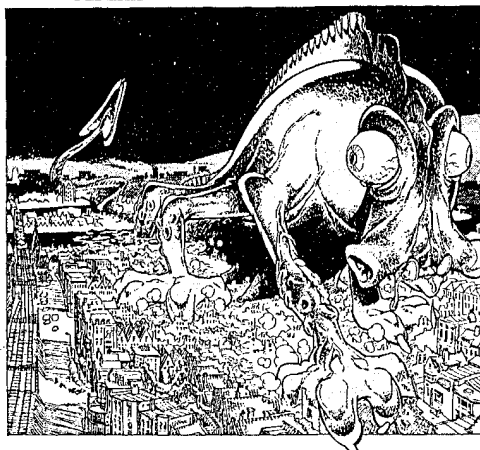
Een volgende stap is de ontwikkeling van een ruimtelijk kader om het stadsvernieuwingsproces optimaal te structureren. De dienst Stadsonwikkeling krijgt van het nieuwe college de opdracht een structuurplan te ontwikkelen voor het grondgebied van Rotterdam binnen de Ruit. Een structuurplan, zoals verplicht is gesteld in de Wet op de Ruimtelijke Ordening, zou tevens praktische voordelen opleveren als een betere beschikking over financiële en juridische middelen ten behoeve van de stadsvernieuwing.

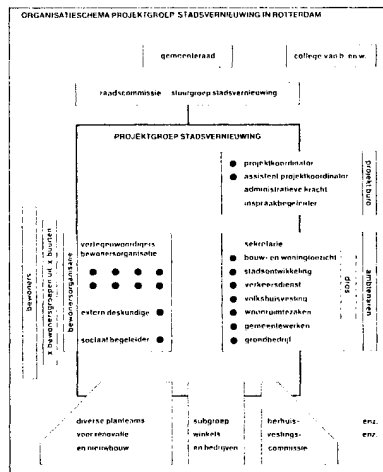
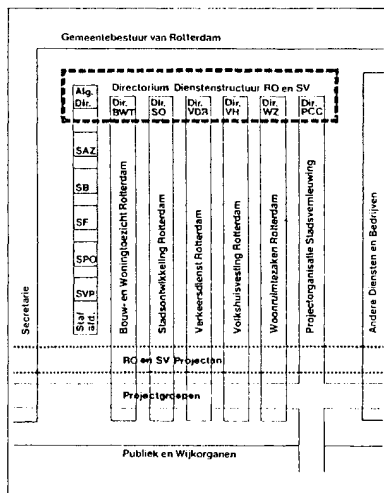
In 1978 wordt het Structuurplan binnen de Ruit door de gemeenteraad vastgesteld. De probleemgerichte aanpak die zich laat leiden door politiek bepaalde problemen en items, legt het accent op het streven de woonfunctie in de stad te versterken. De stadsvernieuwing staat centraal.

Woningprogramma's geven de mogelijkheden weer om het saldooverlies aan woningen op te vangen. De doelstelling mensen met hogere inkomens vast te houden en diegenen die zijn vertrokken terug te halen, heeft een lagere prioriteit dan de woningbehoefte van de laagst-betaalden.

De nota 'Herstructurering Oude Havens' neemt in dit kader een belangrijke plaats in en wordt geïntegreerd in het structuurplan.

De kantorenfunctie in het centrum wordt aan banden gelegd ten gunste van met name het nieuw te ontwikkelen stadsdeelcentrum Oost (Oosterhof). Dit centrum krijgt een dermate





- 100 % woningwetbouw
- betaalbare huren/woonlasten
- renovatie voor huidige bewoners
- distributie van woningen onder controle van de projectgroep

Nieuw zicht op de oude havens

Naast de stadsvernieuwing (en het leefbaar maken van de binnenstad) wordt ook gewerkt aan het tegengaan van de leegloop.

Als nieuwe opdracht wordt geformuleerd 'het ontwikkelen van sub-urbaan-concurrerende woongebieden binnen de gemeentegrenzen'. De mens- en milieuvriendelijke, kleinschalige stedenbouw van de nieuw ontwikkelde wijken als Beverwaard, Oosterflank, Zevenkamp en later Prinsenland staat dan ook in schril contrast met de grootschalige, door infrastructuur en rationele bouwtechniek gedomineerde stedenbouw van Groot-IJsselmonde, Alexanderpolder en Ommoord.

Ook wordt de aandacht gericht op de herstructurering van de oude havengebieden, die worden aangewend om de woonfunctie in de bestaande stad te versterken. Dit sluit aan op het beleid dat gericht is op het tegengaan van de leegloop en is tevens inpasbaar in het op stedelijke nivo gehanteerde concept van de 'compacte stad' dat in deze fase opgang doet.

Nieuwe ontwikkelingen in de vervoerswijze

Schema's van de nieuwe organisatie van de DROS

links:

Actieplanlet Bewonersorganisatie Feijenoord tegen de aanleg van de nieuwe Willemsbrug, 1972

Z.K.H. Prins Claus op bezoek in 'de wijk', 1973

hoge prioriteit dat nieuwe initiatieven voor het centrum Zuid (Zuidplein) worden afgeremd.

De ambtelijke organisatie wordt aangepast om een integrale aanpak van de problemen mogelijk te maken. De DROS komt tot stand (Dienstenstructuur Ruimtelijke Ordening Stadsvernieuwing), waarin verenigd zijn de diensten Volkshuisvesting, Stadsontwikkeling, Verkeersdienst, Woonruimte-zaken, Bouw en Woningtoezicht en het Grondbedrijf.

De laatste krijgt in 1979 weer een zelfstandige positie. De politieke verantwoordelijkheid is verdeeld over twee portefeuillehouders RO/SV en Volkshuisvesting. In het gedecentraliseerde SV-beleid, samen te vatten tot het 'Bouwen voor de buurt'-concept, wordt gestart op basis van de volgende uitgangspunten:

over water, de op- en overslag van goederen (containerisatie, duwvaart, diepliggende schepen etc.) hebben er toe geleid dat de oude havens niet meer voldoen aan de gestelde eisen en hun economische functie verliezen.

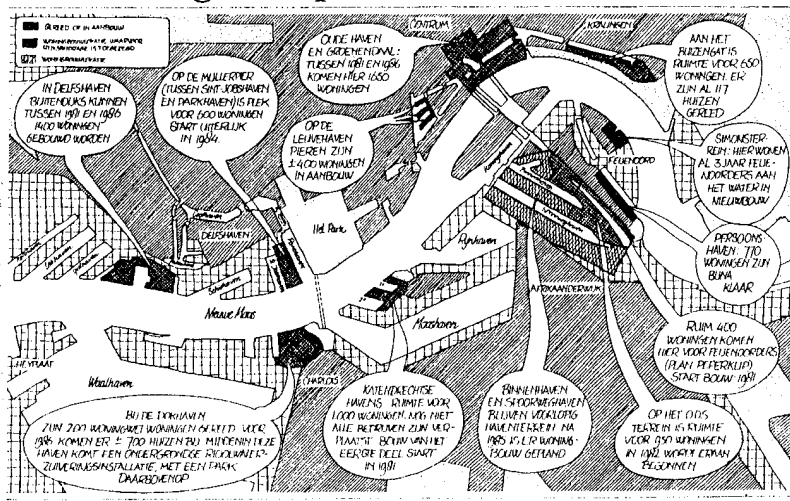
De grootte van deze gebieden, de centrale ligging en de dringende behoefte aan vervangende woonruimte ter bevordering van het renovatieproces in de aangrenzende stadsvernieuwings-wijken (overloopbehoefte) maakt deze locaties geschikt voor woningbouw.

Als beleidskader wordt de 'Nota Herstructurering Oude Havens' ontwikkeld, die in 1978 wordt geïntegreerd in het stedelijke beleid van het structuurplan.

Het Simonsproject op Feijenoord, uitgevoerd in 1976, vormt de eerste van een lange reeks. De overige locaties op Zuid zijn de Persoonshaven, Nassauhaven, Dokhaven, de Katendrechtse havens en het Binnenhaven/Spoorweghavengebied. Deze herbestemming maakt ingrijpende wijzigingen van de stedenbouwkundige structuur mogelijk:

- door opheffing van de barrièrewerking van de haveninfrastructuur worden woonclaves uit hun isolement gehaald;
- deze woonwijken openen zich naar de rivier, waarvan de oever toegankelijk gemaakt wordt en een openbaar en recreatief karakter krijgt;
- tekorten aan groen in de oude wijken kun-

De woningbouwplannen in de oude havens



- nen worden aangevuld en knelpunten in de verkeersstructuur opgelost;
- op verkavelingsnivo ontstaat een nieuwe typologie, die afwijken van de bestaande bebouwing en woonomgeving;
- mogelijkheden om het voorzieningennivo op stedelijk nivo aan te vullen.

PLANNEN

Bouwen voor de buurt

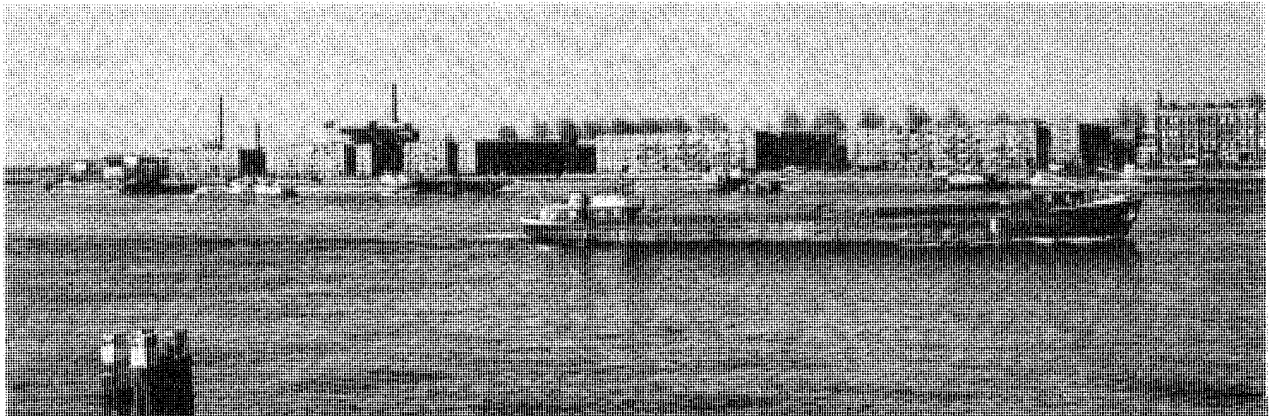
De aanvang van de stadsvernieuwing op de Linker Maasoever wordt gemarkeerd door de acties van het wijkorgaan Feijenoord. Zij komen in verzet tegen het geplande Willemstracé (een tienbaanstunnel voor auto en trein met enorme rotondes en op- en afritten), waarvoor 1.000 woningen gesloopt zouden moeten worden. Feijenoord ontpopt zich als een strijdbare en zelfbewuste wijk, die een belangrijke rol speelt in de stedelijke strijd voor de leefbaarheid van oude wijken. In 1974 wordt de wijk aangewezen als stadsvernieuwingsgebied tesamen met o.a. Afrikaanderwijk, Katendrecht en Vreewijk.

Voor *Feijenoord* vormt de beslissing voor een

nieuwe Willemsbrug, in plaats van een tunnel, het eerste succes: het doorgaande verkeer wordt uit de wijk geweerd en omgeleid via de Rosestraat.

Reeds ten behoeve van het tunneltracé opgekochte panden in de Oranjeboomstraat en v.d. Takstraat worden nu verbeterd. Ook winkelpanden worden gerenoveerd en er wordt een gericht concentratiebeleid van voorzieningen gevoerd. Naast het opvullen van 'open gaten' met nieuwbouw, is er aandacht voor de openbare ruimte (herinrichting Stieltjesplein en Mallegat-parkje). Van grote betekenis is de herbestemming van de failliete scheepssloperij Simons tot woningbouwlocatie. Door intensieve bemoeienis van de bewonersorganisatie ontstaat een stedenbouwkundig plan met betaalbare woningen voor (ex)Feijenoorders. Dit project met 490 woningwetwoningen maakt deel uit van de nota 'herstructurering

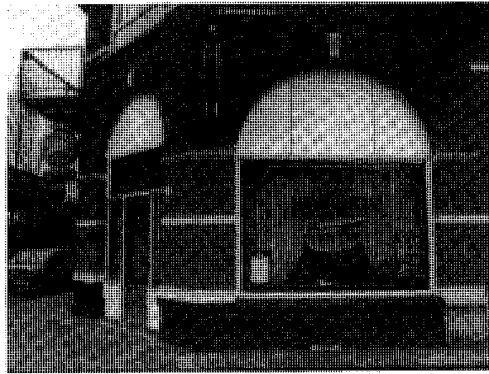
*Sociale woningbouw
aan de Maas, het Si-
monsproject*





oude havens' en vormt de eerste uitvoering van een herstructureringsoperatie op dergelijke schaal. In 1979 vindt een vervolg plaats met woningbouw aan de westzijde van de Persoonshaven (totaal 380 woningen) en in 1986 is de planvorming voor de Nassauhaven gestart.

In *Katendrecht* is de stadsvernieuwing ingezet met een vrij specifiek doel, namelijk om de historisch gegroeide sociale structuur (van Chinatown tot centrum van prostitutie) om te buigen tot een 'gewone' Rotterdamse wijk. Beleidsmatig betekent dit het 'schoonvegen van de wijk' (verwijderen van prostitutie en andere overlastgevendende bedrijven) en het bewerkstelligen van de karakterverandering tot woonwijk (renovatie van oudbouw en op slooplocaties vervangende nieuwbouw). Het is echter vooral de herstructurering van de Katendrechtse havens ten gunste van woningbouw (950 woningen) die bijdraagt tot een gedaanteverwisseling. Om te voorkomen dat niet het andere uiterste ontstaat, namelijk een saaie woonwijk, worden pogingen ondernomen om iets van het karakter als cultureel /uitgaans sub-cen-



trum te behouden.

In de *Afrikaanderwijk* met aanvankelijk een conserverend beleid, is sinds 1980 een nieuwe lijn uitgezet. Naast een gericht aankoopbeleid, waarbij gestreefd wordt naar verbetering op hoog nivo in een versneld tempo, worden studies gedaan naar aanpassing van de stedebouwkundige structuur, gericht op vergroting van de open ruimte en uitbreiding van groen/speelvoorzieningen, wat resulteert in een nieuwe verkavelingstypologie, die afwijken van het traditionele 19e eeuwse gesloten bouwblok (Natalproject, Hillekop).

Oud Charlois, waar nog iets voelbaar is van de dorps sfeer, wordt in 1975 op verzoek van de deelgemeente aangewezen als stadsvernieuwinggebied. De nadruk ligt op behoud en herstel van de bestaande structuur. De herbestemming van de Dokhaven (1.200 woningen, een ondergrondse afvalwaterzuiveringsinstallatie met een park erop) betekent meer dan alleen de ontwikkeling van een nieuw woonwijkje en de mogelijkheid tot het weren van verkeer uit de wijk (omleiden via de Doklaan), maar draagt tevens bij tot het

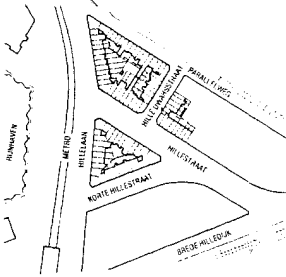
Bouwen voor de buurt in Katendrecht, rechts het project Tolhuisstraat, architect van Wijngaarden

rechts:

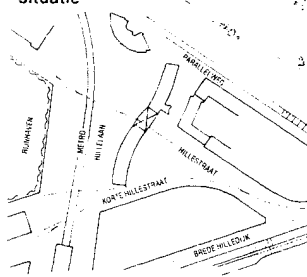
De Hillekoptoren in aanbouw, architect Mecanoo

HILLEKOP

Globale vlek 1 – bestaande situatie



Nieuwe situatie



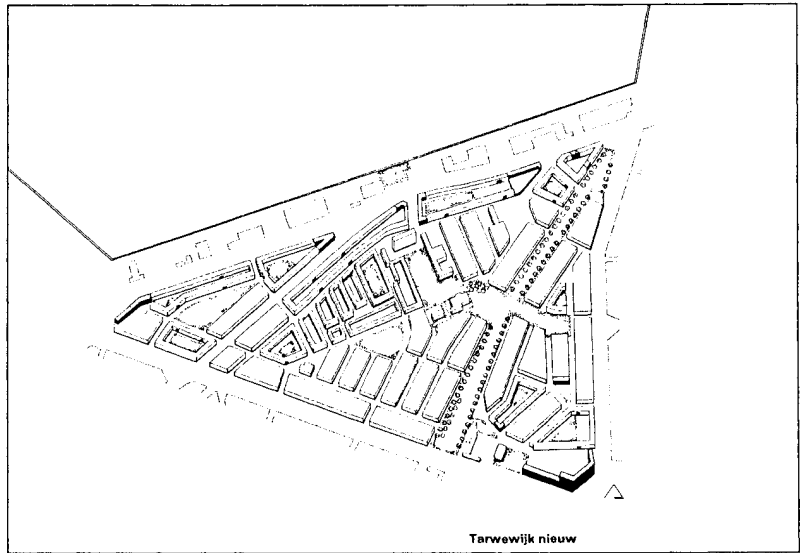
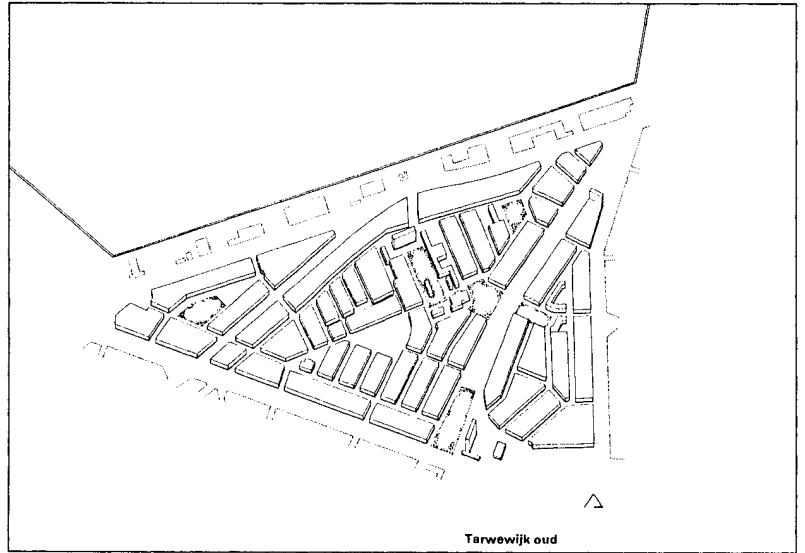
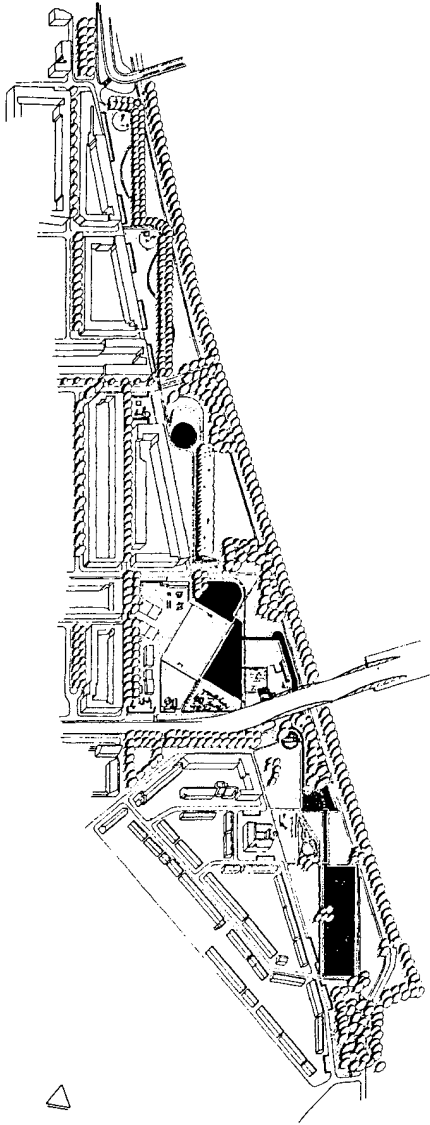
nieuwe aanzicht van de rivieroever op Zuid.

Vreewijk, sinds 1976 stadsvernieuwingsgebied en een jaar later door het Rijk erkend als 'monument van de arbeidersklasse' onderscheidt zich vanwege het tuindorpmilieu, de eigendomsverhouding (N.V. Maatschappij *Vreewijk*) en de hechte sociale structuur in vele opzichten van overige eerste-ringswijken. Het aanpassen van de woningen aan hedendaagse normen, maar met behoud van het historische karakter, blijkt in de renovatiepraktijk een zware opgave. De gescheiden financieringsstromen en de problematiek van de betaalbaarheid voor de zittende bewoners, bemoeilijken een adequate aanpak.

In de tweederingswijken Hillesluis (1981), Bloemhof en Tarwewijk (1982) en Carnisse (1983) is het stadsvernieuwingsproces nog vrij jong.

In de stadsvernieuwingsplannen voor *Hillesluis* is het beleid gericht op renovatie met incidentele nieuwbouw en sloop ten behoeve van stedenbouwkundige reconstructie. Met deze reconstructie beoogt men met de dichte bebouwing open plekken aan te brengen, die kunnen voldoen aan de behoefte aan groen, sport- en spelvoorzieningen. Belangrijk voor de buurt en de groenstructuur op stadsdeelnivo is de ontwikkeling van een randpark op het voormalige NS-emplacement (West-Varke Noordsepark).





links:

*Ontwerp voor het Varke-
noordse park, Hillesluis, ont-
werp G. Smienk, de Boer*

*De Tarwewijk voor en na de
stadsvernieuwing*

In *Bloemhof*, waar naast de gemeentelijke tuindorpjes ook particuliere gestapelde bouw voorkomt, komt de stadsvernieuwing pas nu op gang. Naast de renovatie van de vooroorlogse woningwetbouw streeft men ook naar verbetering van ex-particulier bezit. Sommige delen, zoals de *Oleanderbuurt*, vragen om een ingrijpende stedenbouwkundige aanpak, om de realisatie van pleinen en verbetering van de openbare ruimte te bereiken.

De vrij hopeloze eigendomsituatie in de *Tarwewijk* (8% gemeentebezit) bemoeilijkt de noodzakelijke, stedenbouwkundige aanpak om van dit restgebied de hoge dichtheid van 100 won/ha terug te dringen. Ook de pogingen om het voorzieningenpakket te vergroten en een eigen groen hart te creëren verlopen moei-

zaam.

Voor Carnisse geldt eveneens een moeilijke eigendomssituatie. Een gedifferentieerde aanpak, waaronder slopen ten gunste van groen, is noodzakelijk om met behoud van de stedenbouwkundige structuur enige ruimte te scheppen.

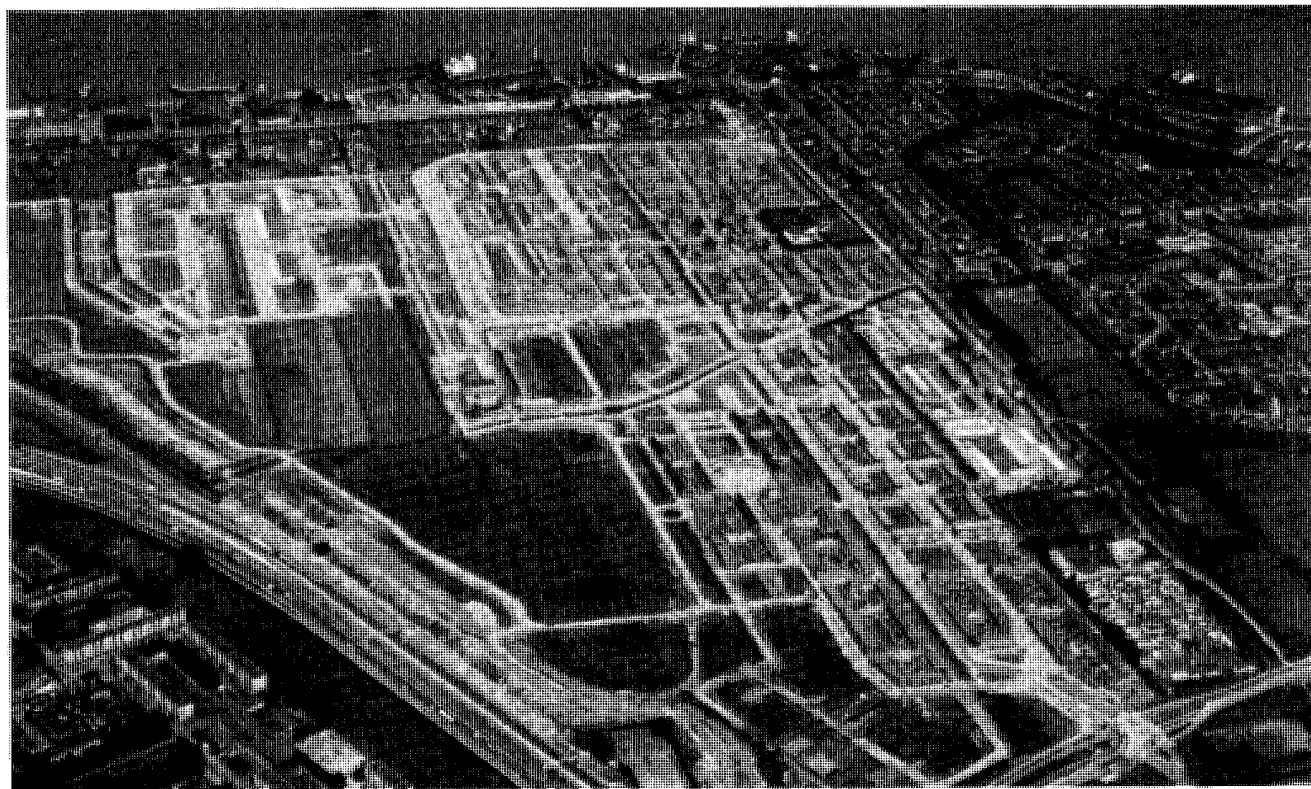
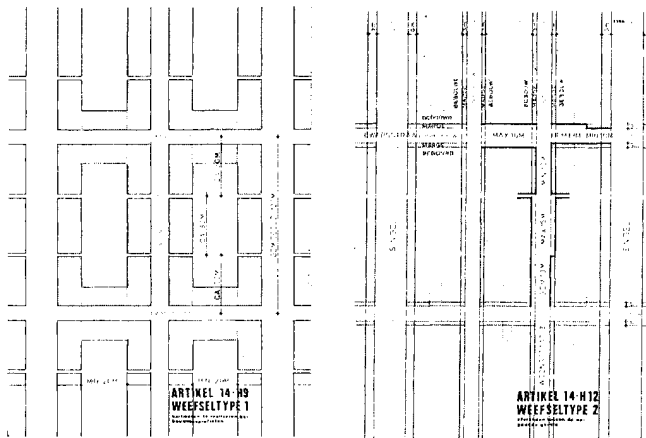
Ook voor de stadsvernieuwingprojecten geldt dat er sprake is van een ontwikkeling in de verkavelingstypologie. Vormden de eerste plannen vaak een variant op het traditionele gesloten bouwblok, opgebouwd binnen de rooilijnen (*Vreewijk*, *Tarwewijk*, *Simons*), zo verschijnen er nu meer gevarieerde verkavelingen, gebaseerd op vrijstaande verkavelingen in het groen, zoals na de oorlog ontwikkeld en toegepast. De aandacht gaat nu, in plaats van het terugbouwen van de door sloop verloren gegane woningen, uit naar het creëren van meer groene ruimte en speelgelegenheid en het uitbuiten van de specifieke kwaliteiten van de locaties zelf. In de *Afrikaanderwijk* worden vrijstaande blokken gepland, opgetild van de grond (*Natalproject* en *Hillekop*) en in de nieuwe plannen voor woningbouw in de oude havengebieden worden hoge torens langs de *Maas* en urban villa's in een parkachtige omgeving ontworpen (*Katendrecht*, *Dokhaven*).

In de tussenliggende fase zijn projecten gerealiseerd waarbij bijvoorbeeld een straat werd overbouwd (*Tolhuisstraat*) of binnenterreinen openbaar werden gemaakt (*Leeuwensteinstraat*).



Beverwaard: Zuid nog één keer uitgelegd

Het uitgangspunt voor de ontwikkeling van de Beverwaard, gesitueerd in het resterende poldergebied tussen de A16 en Bolnes, is het maken van een woonwijk van 4.800 woningen met relatief lage huren. Op deze wijze zou het ook voor bewoners van stadsvernieuwingengebieden aantrekkelijk zijn hierheen te verhuizen en kan tegemoet worden gekomen



aan het grote aantal woningzoekenden op Zuid die in Rotterdam willen blijven wonen.

Het studierapport 'Beverwaard woongebied voor Rotterdammers' gemaakt door het bureau Mol en Reyenga en Buro Tetteroo, vormt de basis voor het bestemmingsplan, dat in 1977 door de gemeente wordt vastgesteld. Er wordt gestreefd naar een stedelijk woonmilieu, gekenmerkt door een hoge bebouwingsdichtheid, met een grote variatie van woningtypen en openbare buitenruimtes (singels, grachten, straten, stegen en pleinen). Het grootste percentage woningen bestaat uit laagbouw.

De landschappelijke structuur wordt zoveel mogelijk overgenomen: het slotenpatroon wordt aangepast aan het maatsysteem van de singels, waarvan het karakter thematisch varieert (tram-, beek-, park- en landwegsingel). Ook de maten van de gesloten blokken worden afgestemd op de singelstructuur (twee of drie blokken tussen de singels).

Deze elementen zijn in het bestemmingsplan nauwkeurig vastgelegd met behulp van de SAR Weefselmethode waarbij de marges zijn aangegeven, waarbinnen van blokmaten kan worden afgeweken. De uitvoerige detaillering van het juridisch plan draagt bij tot een sterke bewaking van de beeldvorming.

In oost-west richting wordt de bestaande watering uitgevoerd als een gracht, waarlangs

de voetgangersroute voert en de voorzieningen liggen, centraal gelegen. Aan dit verkeersluwe centrumgebied is een wijkpark gesitueerd. In het noordwesten ligt een groengebied dat via een bufferzone langs rijksweg 16 in verbinding staat met een groengebied met sportvoorzieningen in het zuiden van de wijk.

Het bestemmingsplan bestaat uit vijf deelplannen, waarvan de eerste twee zijn uitgevoerd door bouwteams. Na evaluatie van de eerste twee deelplannen blijkt dat het proces voor de gemeentelijke diensten nogal tijdrovend is en de gehanteerde hoekoplossingen te kostbaar. Bij uitwerking van de volgende deelplannen maakt de dienst Stadsontwikkelingen een gedetailleerd stedenbouwkundig plan (GESP) dat de randvoorwaarden voor nauwkeurig architecten vastlegt (profielen e.d.).

Door ontwikkelingen op de markt (stagnatie), waar elke uitbreidingswijk in deze fase mee kampt, krijgen duurdere woningen (vrije sector, premie-huur en koop) een ligging aan de singel en wordt afgestapt van de oorspronkelijke planopzet (differentiatie binnen bouwblokken). Dit heeft zijn invloed op het oorspronkelijke beeld van een singelprofiel met gestapelde woningwetwoningen.

VERNIEUWING< HERSTRUCTURERING EN UITBREIDING

stadsvernieuwing



de 'oude' wijken

- ① 1^o ring
- ② 2^o ring
- ③ sinds 1986



--- stadsgrans



renovatie



nieuwbouw

incl. herstructurering 'oude havens'

- ① simons
- ② persoonshaven
- ③ dokhaven (met park)
- ④ latendrechtse havens
- ⑤ nassouhaven
- ⑥ binnenhaven/spoorweghaven (met park)



in voorbereiding

- ⑦ verkenoorde park

stadsuitleg



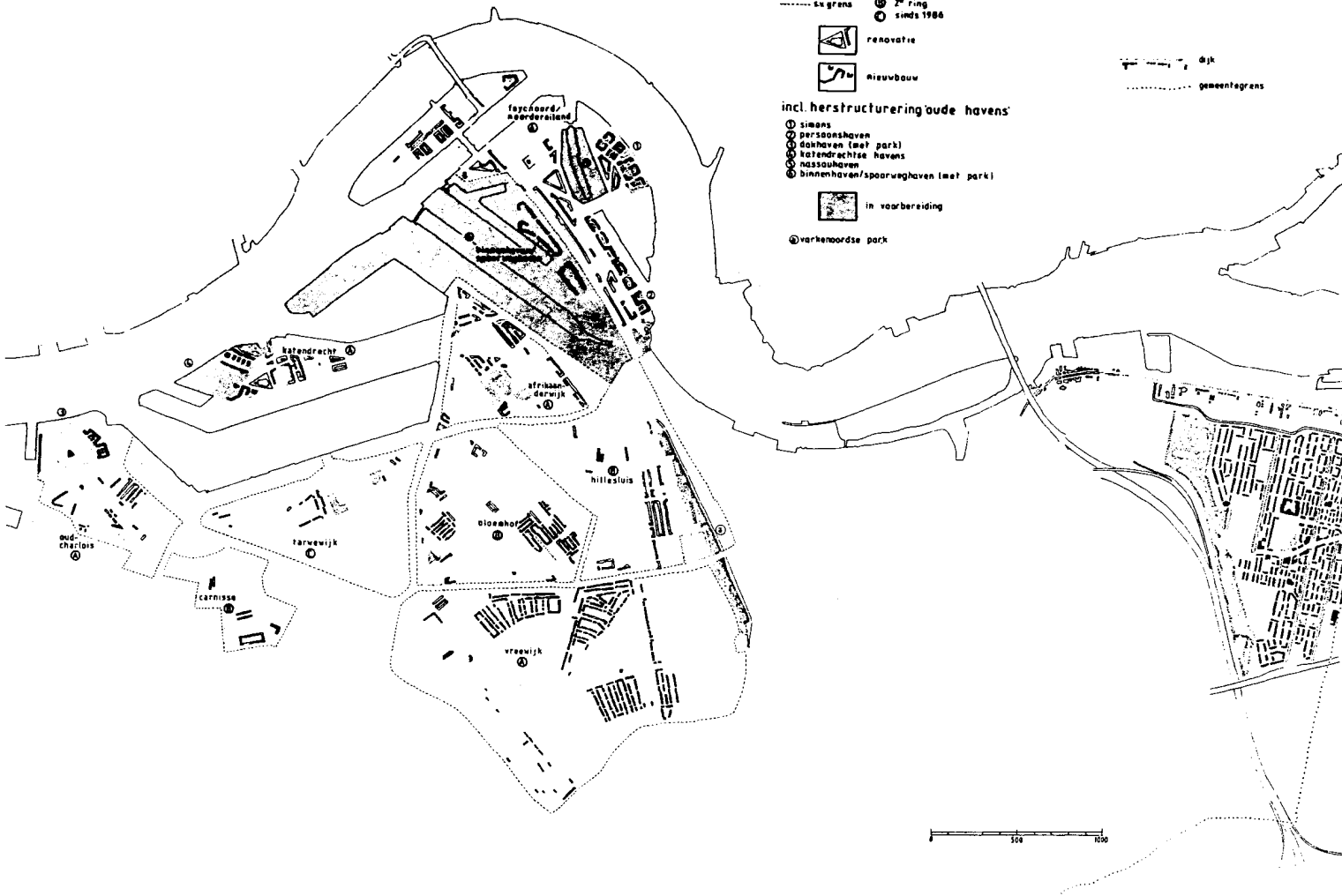
bevestigd (1980-87)



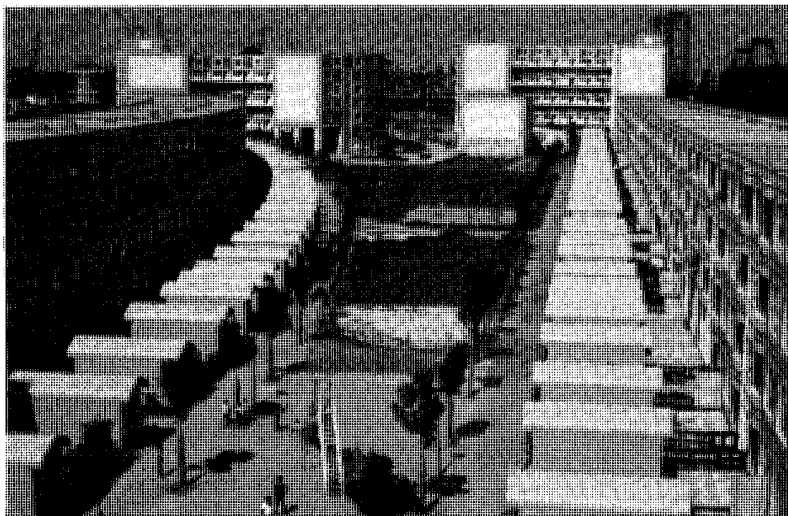
dijk



gemeentegrans



*De eerste bebouwing in
het Binnenhaven-
Spoorweghavengebied,
de 'peperclip' van archi-
tect C. Weeber*

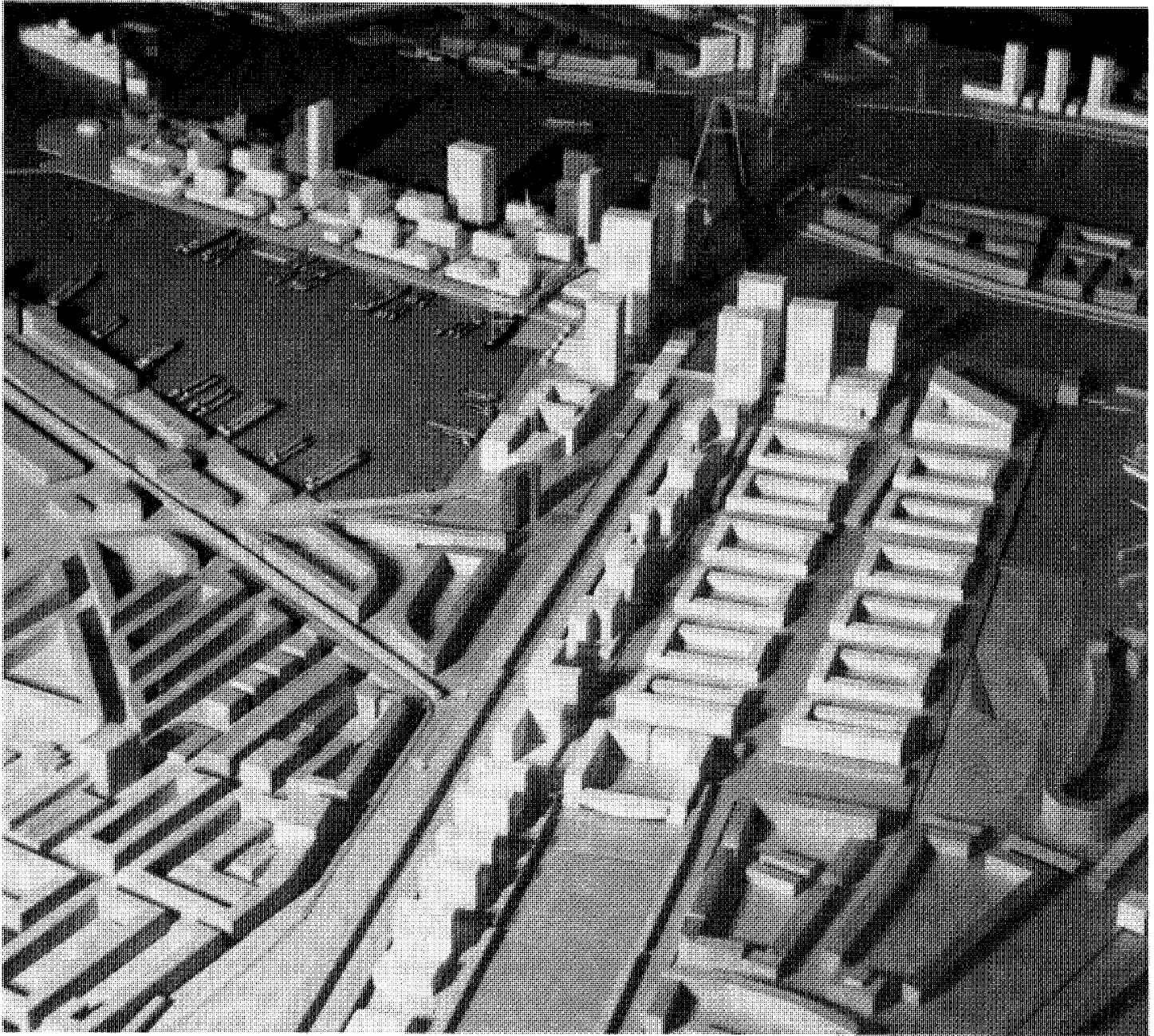


KAARTBEELD 1989

Aan gene zijde van rijksweg 16 ligt het laatste uitbreidingsplan, de Beverwaard. In de oudere delen van Zuid is de stadsvernieuwing volop zichtbaar.

De stadsvernieuwingsgebieden tonen globaal waar de maatregelen per wijk zich op richten en de fase waarin het proces verkeert. Duidelijk is dat de eerste ringswijken (Feijenoord/Noordereiland, Afrikaanderwijk, Katendrecht en Vreewijk) in een verder stadium verkeren dan de overige. De grote hoeveelheden nieuwbouw in Feijenoord en Katendrecht, de wijken openend naar de rivier, toont het accent op de herstructurering. In Charlois zien we ook een flinke uitbreiding van de woonfunctie aan de Maas. Daarentegen overheerst in Vreewijk een aanpak gericht op het behoud van de stedenbouwkundige structuur en het karakter van de wijk.

Het Binnenhaven / Spoorweghavengebied wacht in spanning af.



Maquette van de vernieuwde Kop van Zuid: een nieuwe stadsbrug in het verlengde van de Coolsingel opent nieuwe perspectieven

De stad in de belangstelling: nieuwe ronden, nieuwe kansen...

Opnieuw is een fase afgesloten: de herstructurering van de stad in het verlengde van de geïnstitutionaliseerde stadsvernieuwingspraktijk heeft een dynamische prikkel gekregen door de opgebloeide belangstelling voor de stad als geheel.

De stad, een lange periode onzichtbaar, is weer terug in ons 'collectieve geheugen'.¹ Vanuit vele invalshoeken wordt ze bekeken en begeerd. Eenzijdige politiek- economische concepten (compacte stad) lijken niet langer het credo. Er is weer veel mogelijk !

Ook Zuid profiteert van deze nieuwe, florissante perspectieven, met name als het gaat om de Kop van Zuid. Illustratief is de brochure 'Linker Maasoever in ontwikkeling' (1985), een co-productie tussen Stadsontwikkeling en Grondbedrijf. Allerlei, tot op dat moment, ad-hoc initiatieven langs de 10 km lange rivieroevers tussen de oude kernen Charlois en IJsselmonde zijn in kaart gebracht. Over de betekenis voor beide rivieroevers wordt geschre-

ven:

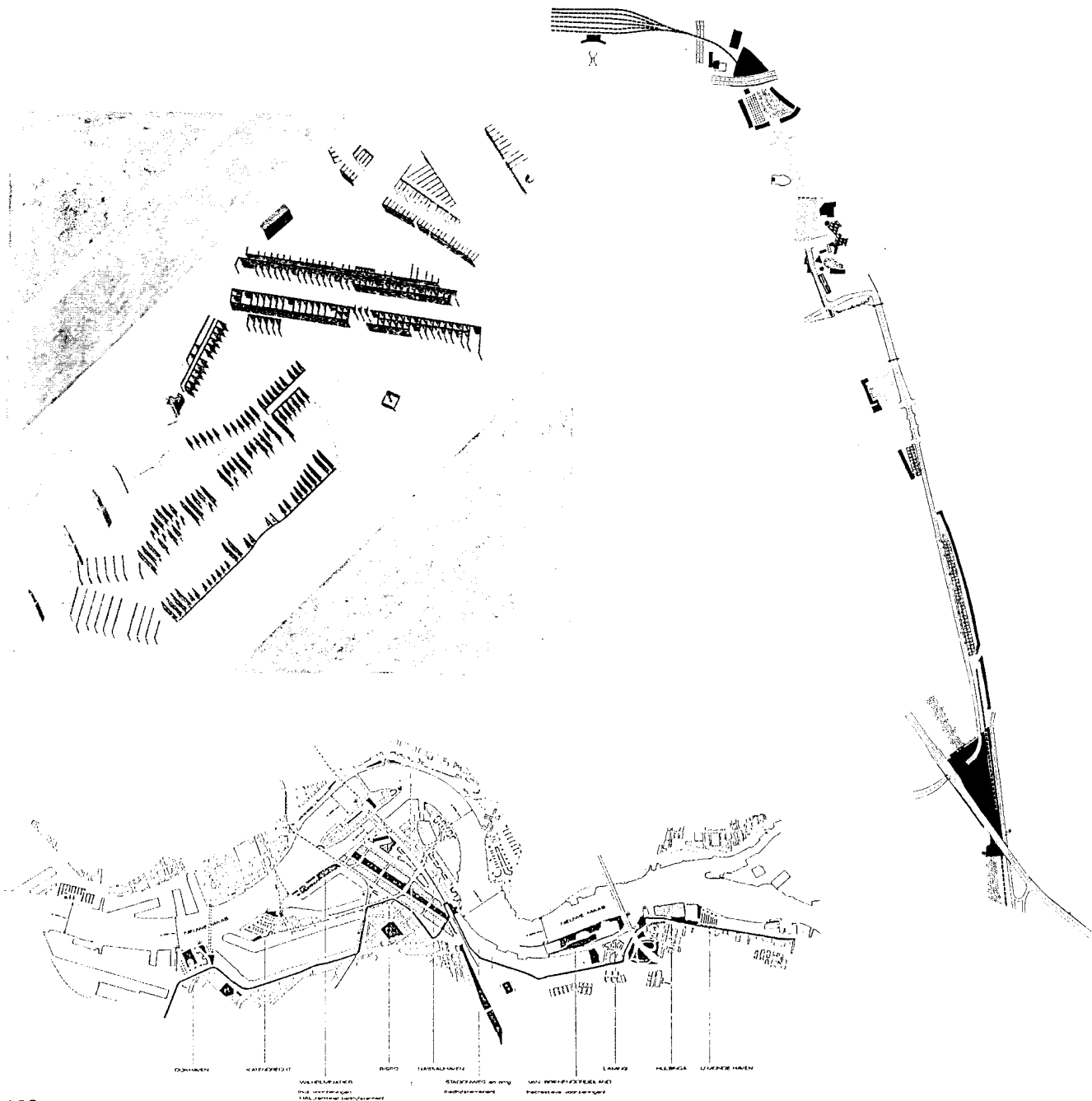
'Op het niveau van geheel Rotterdam beschouwd valt te constateren dat de ontwikkelingen op de Linker Maasoever parallel lopen aan een proces dat zich ook op de Rechter Maasoever voltrekt. In samenhang met deze ontwikkelingen schuilt ook een nieuwe gedaante van het spanningsveld tussen de beide stadsdelen. De rivier wordt steeds meer het hart van de stad. Beide oevers bieden volop mogelijkheden hieraan op positieve wijze vorm te geven'.²

Het voortvarende zoeken naar een stadsvisie vormt voor een deel een reactie op de dominante positie van de woonfunctie in het stadsvernieuwings- en herstructureringsproces gedurende tien jaar, maar wordt ook gevoed door de opkomst van het sociale stimuleringsbeleid, zoals dat in Rotterdam en andere grote steden opgang doet. Stadsproblematieken worden onderkend: 'de relatief eenzijdige sociaal-economische structuur van Rotterdam, de grote (en groeiende) werkloosheid, het lage scholingsnivo en de milieudruk waaraan de stad is blootgesteld'³. Daarnaast vormt de toe-

1.OASE 24, themanummer *Stedelijke Identiteit en Collectief Geheugen*

2.*Linker Maasoever in ontwikkeling, SO/GB-productie 1985*

3. *Gemeente Rotterdam, Werkprogramma Stadsontwikkeling 1987*



links:

AIR festival Kop van Zuid 1982, inzending Aldo Rossi

Brochure 'Linker Maasoever in ontwikkeling' (1985, SO/GB)

Spoortunnelprijsvraag 1988, inzending Rem Koolhaas

genomen politieke betekenis van de stedelijke en economische ontwikkeling van Rotterdam een aanleiding om zich te bezinnen op de 15 jaar oude 'Rotterdamse aanpak'. In 1987 wordt deze betekenis verwoord in de nota's 'Vernieuwing van Rotterdam' en 'Nieuw Rotterdam'.

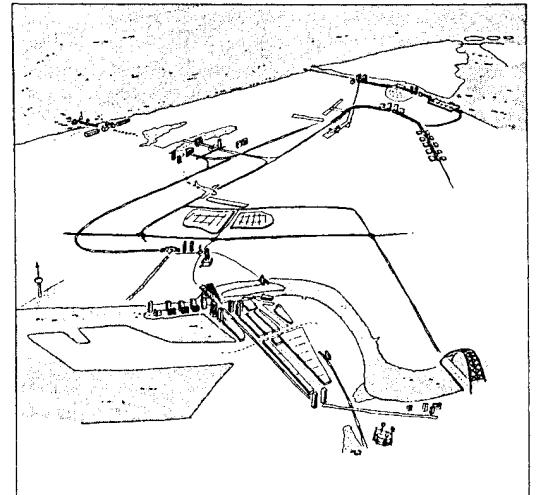
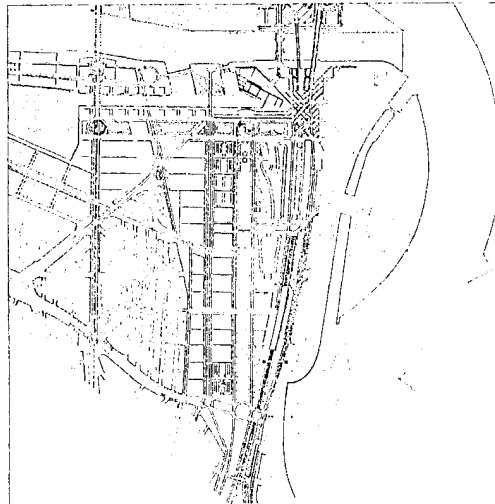
In het verlengde hiervan worden in het collegeprogramma voor de periode 1986-1990 beleidsdoelen geformuleerd als:

- het verhogen van de attractiviteit van de stad
- het versterken van de stedelijke economie
- het verbeteren van de stad als woonplaats

rechts:

Spoortunnelprijsvraag, inzending Joan Busquets

Kop van Zuid in de Randstad (uit: Urbanistica 93, Rotterdam Rivitalizzazioni e nuove centralità)



Een nieuw elan wordt over de stad uitgestort. Revitalisering, tweesporenbeleid (zowel aansluiten bij nieuwe ontwikkelingen als aandacht voor zwakke schakels) en integrale benadering vormen sleutelwoorden, die vooral het particuliere initiatief moeten stimuleren tot een bijdrage aan de realisatie van de gemeentelijke beleidsdoelen.

Binnen dit veld van maatschappelijke ontwikkelingen en veranderingen speelt de dienst Stadsontwikkeling een belangrijke rol. Na een langdurige impasse grijpt zij de kans om binnen de aanzwellende aandachtsgolf voor de

stad een sterke positie te heroveren. De voortvarende aanpak van de nieuwe directeur Riek Bakker lijkt oude pat-stellingnames te kunnen doorbreken ('Wat je tekent krijg je..')⁴.

De Dienst presenteert in 1987 een Werkprogramma, dat de beleidsdoelen van het college ruimtelijk vertaalt. Er wordt benadrukt dat het gaat om een (in ontwikkeling zijnde) benaderingswijze en niet om een vastomlijnde visie. Het Werkprogramma als mogelijke aanloop naar een Stadsplan wil de gedachtenwisseling tussen de diverse partijen die in de stad werkzaam zijn, verbreden.

4. J. Nycolaas, *Stedebouwkundig ontwerpen Rotterdam*, p 7, Delft 1988

Speerpunten uit het Werkprogramma

DE SPEERPUNTEN



GEBIEDSGEBONDEN WERKTERREINEN

- 1. De rivier en het buitendijks gebied
Waterstad
Parkendriehoek
Kap van Zuid
Extra aandacht
- 2. De binnenstad
Waterstad
City vierkant
Spaarnet
Extra aandacht
- 3. De noordrand van de stad.
- 4. De haven- en industrieterreinen op de linker oever.
- 5. De groene as van de Esch, Kralingse bos en Ratte

THEMATISCHE WERKTERREINEN

- 6. Stadsvernieuwing en beheer
- 7. De kwaliteit van de buitenruimte
- 8. Woonmilieudifferentiatie
- 9. Het stadsplan

LANGE LIJNEN

- Rivieren en kanalen
- Dijken
- Snelwegen
- Stadsstraat
- Spaarnet
- Metro
- Uitbreiding metronet
- Hofpleinlijn
- Bestaande verbinding
- Nieuwe verbinding

*DBP-medewerkers
Stadsontwikkeling
district Zuid*

rechtsonder:

De 9 puntenkaart

*1. de 19e en vroeg 20e
eeuwse havenwijken*

*2. de woongebieden ten
zuiden van de Maasha-
ven en Putselaan*

*3. de 'zelfstandige' wij-
ken Pendrecht, Zuidwijk
en Lombardijen*

*4. de wijken IJsselmon-
de en Beverwaard
zones:*

5. rivieroever

6. stadsrand

7. spoorlijnzone

8. Waalhaven oostzijde

9. Zuidplein

linksonder:

*Speerpunten uit het
Werkprogramma*

3. Werkprogramma

Stadsontwikkeling 1987

*4. Stedebouwkundig ont-
werpen Rotterdam,, p 7
(1988)*

*5. Districtsbeleidsplan
Zuid, p1 (1987)*



PLANNEN

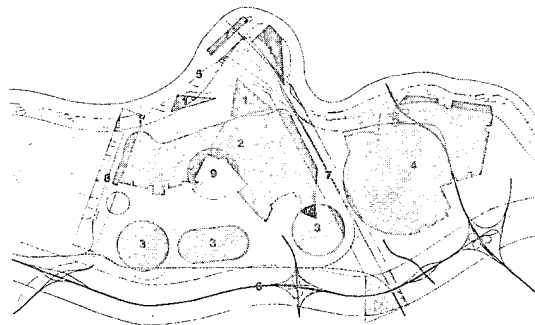
Districtsbeleidsplan Zuid : een nieuwe le- zing

Bij Stadsontwikkeling wordt op districts-nivo een poging gedaan Zuid opnieuw te definiëren en een ruimtelijk beleidskader te ontwikkelen, waarin aangesloten wordt bij een tweesporenbeleid (aandacht voor zowel functie-verandering als beheer). In 1987 wordt het Districtsbeleidsplan (DBP) naar buiten gebracht.

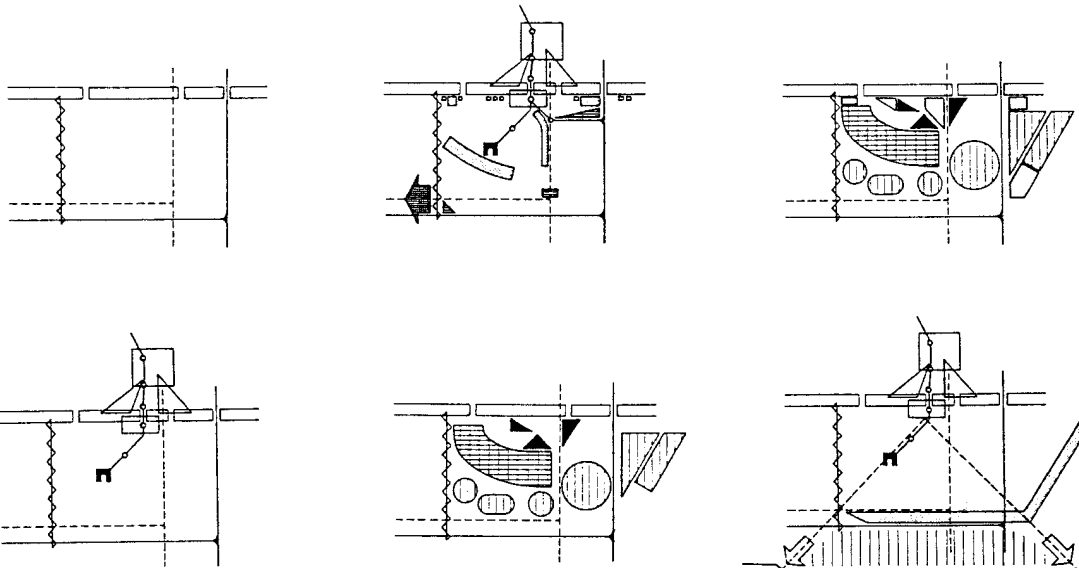
In de inleiding van dit Districtsbeleidsplan Zuid verklaart J. Nycolaas dat door middel van open ontwerponderzoek de stad opnieuw gelezen en geïnterpreteerd moet worden en naar vermogen de structuur worden verhelderd:

"Er ontstaat een nieuwe ordening, waarin sterke gebieden, probleemgebieden, onverwachte potenties en structurerende elementen zichtbaar worden. De stad wordt tot een dynamisch en manipuleerbaar fenomeen. De eigen ontwikkelingsgang van de stad is er, maar, en daar gaat het vooral om, de mogelijkheden en de zones worden zichtbaar waar nieuwe ontwikkelingen denkbaar en nodig zijn".⁵

Uiteenlopende analyses als historisch-topografische, ruimtelijke en functionele analyses (op diverse schaalniveaus) zonder hiërarchische verhoudingen, hebben bij het over elkaar leggen van de verschillende lagen en de onderlinge confrontaties onder meer geleid tot een nieuwe ordening van de problemen (de 9-puntenkaart).



Zo zijn tal van ogenschijnlijk autonome processen alsnog in een breder kader geplaatst. Bijvoorbeeld hoe de aanleg van een Zuidelijk Randpark en een ruimtelijk-economisch concept van de havenlijn zich verhouden binnen



**DBP Rotterdam Zuid:
destrip**

1. De ondergrond van Rotterdam Zuid: auto-wegen, spoorwegen, overgangsgebied langs Waalhaven

2. De bovengrond: eerste ringwijken, vooroorlogse wijken en naoorlogse wijken

3. Nieuwe woningbouwlocaties

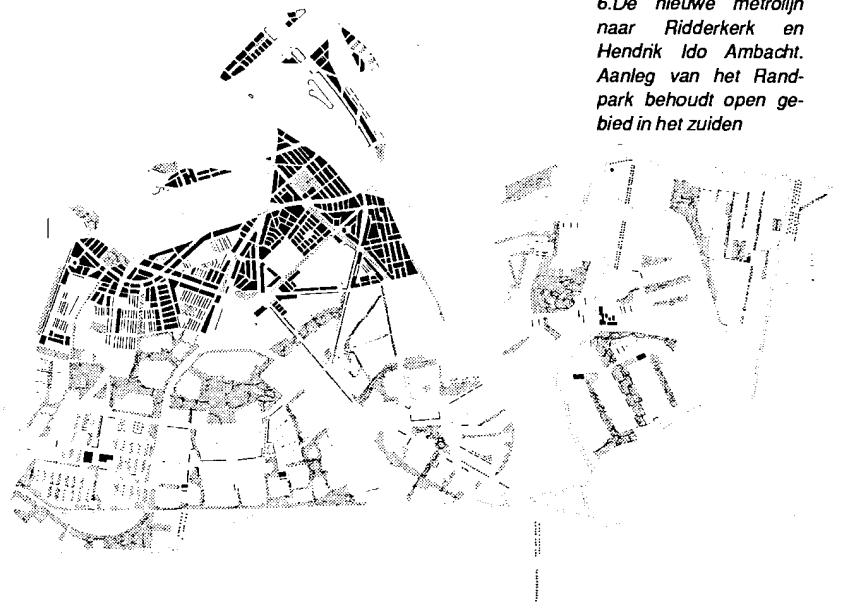
4. De sprong over de rivier. Metro, cityquadrant, waterstad, parkendriehoek, Kop van Zuid, Zuidplein (poort)

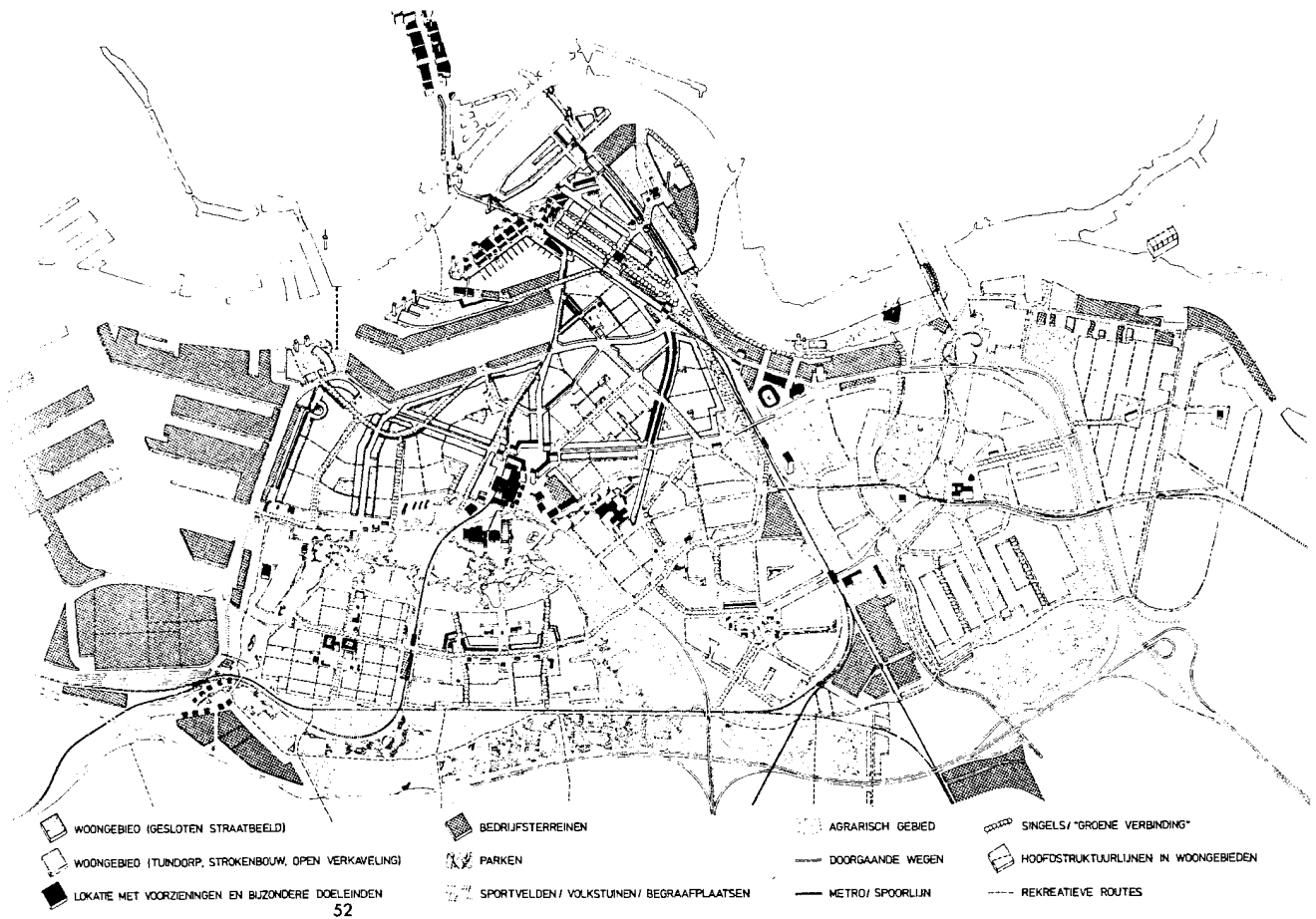
5. Langs de Maasoever. Woningbouw, herstructurering en aanleg bedrijfterreinen, groen

6. De nieuwe metrolijn naar Ridderkerk en Hendrik Ido Ambacht. Aanleg van het Randpark behoudt open gebied in het zuiden

de stadsrandproblematiek. Infrastructurele knelpunten worden gedefinieerd en de noodzaak van langzaam-verkeersroutes vanuit de stad naar park en landschap worden benadrukt. Recreatieve en economische mogelijkheden kunnen in onderlinge weging worden geoptimaliseerd en hoeven elkaar niet te bijten.

De plankaart geeft een beeld van de ruimtelijke en functionele structuur van Rotterdam Zuid. De belangrijkste structuurbepalende elementen van per definitie bovenwijkse betekenis zijn aangegeven. Een abstracte strip vat de essentie van de gewenste ontwikkeling samen.⁶





52

Plankaart

links:
 Ruimtelijke structuur
 van Zuid
 (Samenhang van dijken,
 stadsstraten en groen)

6 en 7. DBP Zuid, p 59

Een nieuwe metrolijn in zuid-oostelijke richting met een enorm potentieel van bevolkingsconcentraties vergroot deze openheid. Evenals andere infrastructurele ingrepen : verbreding van de Brienoordbrug, de bouw van de Spoortunnel, de eventuele aansluiting op de TGV en bovenal het ontwerp voor een tweede stadsbrug (Plan T. Koolhaas). De nieuwe voorstellen voor de Kop van Zuid zijn overgenomen in het Beleidsplan. Voorzichtig wordt

geopperd dat Zuid haar marginaliteit moet blijven koesteren: 'want ligt daar niet de bron van de stad?'.⁷

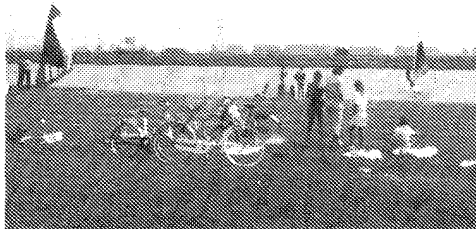
Deze grondige inventarisatie en hernieuwde 'lezing' van Zuid bevestigt nogmaals dat het toekomstig arbeidsveld voor dit stadsdeel zal liggen op het gebied van beheer.

Zuid is namelijk uitgelegd, biedt misschien wel ruimte voor het probleem van de beperkte Rotterdamse groeimogelijkheden, maar dan

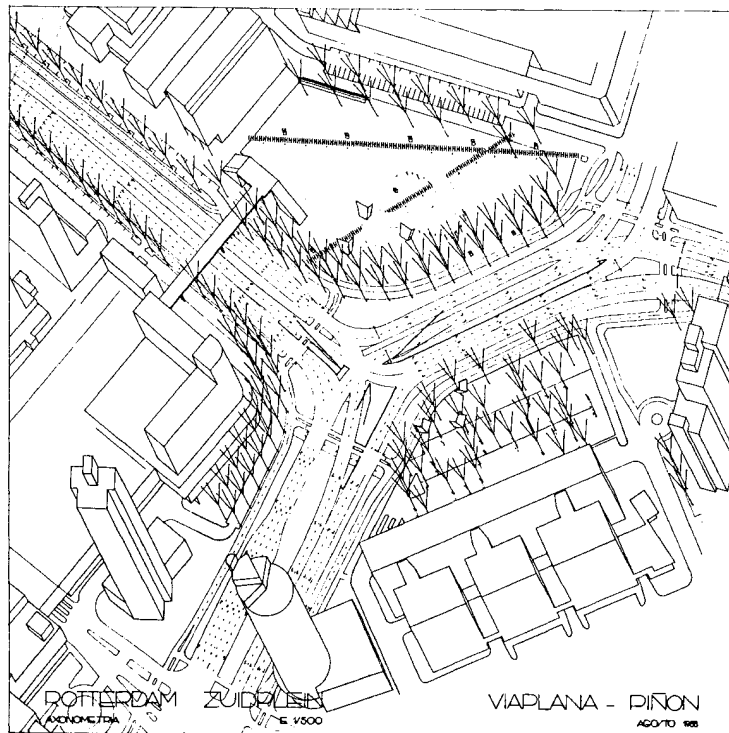
bevinden we ons al weer over de gemeentegrens. Dit soort mogelijkheden zullen daarom bekeken moeten worden binnen het opgebloeide Randstaddenken.⁸

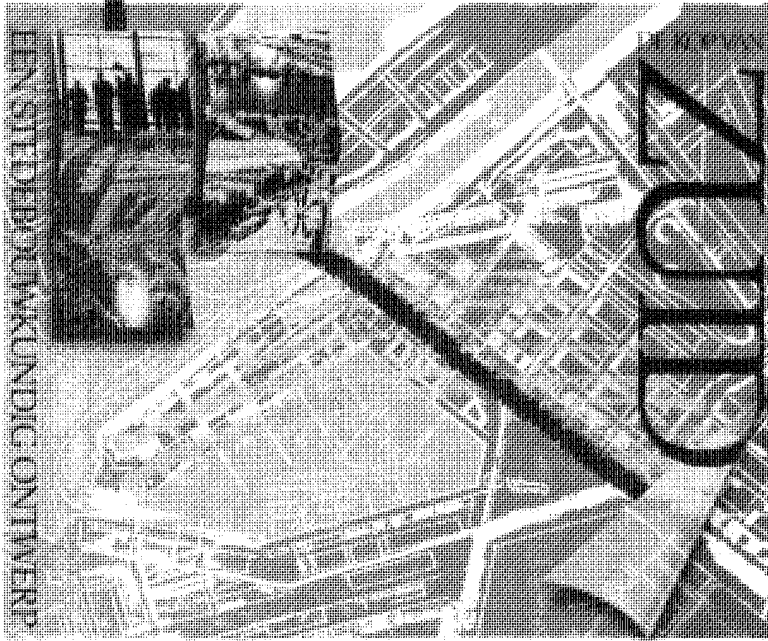
Tenslotte vormt Zuid het zuidelijk deel van de Zuidvleugel van de Randstad. Het zoeken naar nieuwe bouwlocaties zal binnen dit kader moeten plaatsvinden: verstedelijken in de richting van Dordrecht, het openhouden van een groen IJsselmonde-hart, aansluitend op het recreatieve Zeeland zijn nu nog open vragen.⁹ Samenvattend zijn voor Zuid de volgende beheersthema's aan de orde:

- *de relatie Zuid-Kop van Zuid* (de Kop als bruggehoofd tussen het centrum en Zuid, de afstemming in functionele zin tussen de programma's voor Feijenoord, Zuidplein, Ahoy en de Kop van Zuid)
- *verbetering van de openbaar vervoersstructuur*
- *karacterisering van 'rest' en probleemgebieden* (onderzoeken van mogelijkheden)
- *'stadsrandzone'*
- *demarcatielijn tussen stad en haven*
- *problematiek van de 4e ringswijken* (hoe om te gaan met Pendrecht / Zuidwijk)
- *aandacht voor de openbare ruimte*



8. "In tegenstelling tot wat soms gedacht en gesteld wordt is de Randstad niet de optelling van de centra van de grote steden, met elk hun eigen specifieke functie in het dan ontstane geheel, maar bestaat de Randstad uit de verzameling van de randstadkanten van de steden." (Stadsontwerp in 's Gravenhage, T. Ruimschotel, p.63)





links:

Zuidelijk Randpark: recreëren tussen snelweg en stad

Pleinenprijsvraag: winnend ontwerp Viaplana-Pinon voor de openbare ruimte van Zuidplein

9. Deze thema's zal het district Zuid in eerste instantie inbrengen bij het door Stadsontwikkeling te ontwikkelen Stadsplan . De Kop van Zuid maakt overigens sinds een jaar deel uit van het district Centrum.

10 en 11. Plantoelichting Kop van Zuid (Teun Koolhaas Associates)

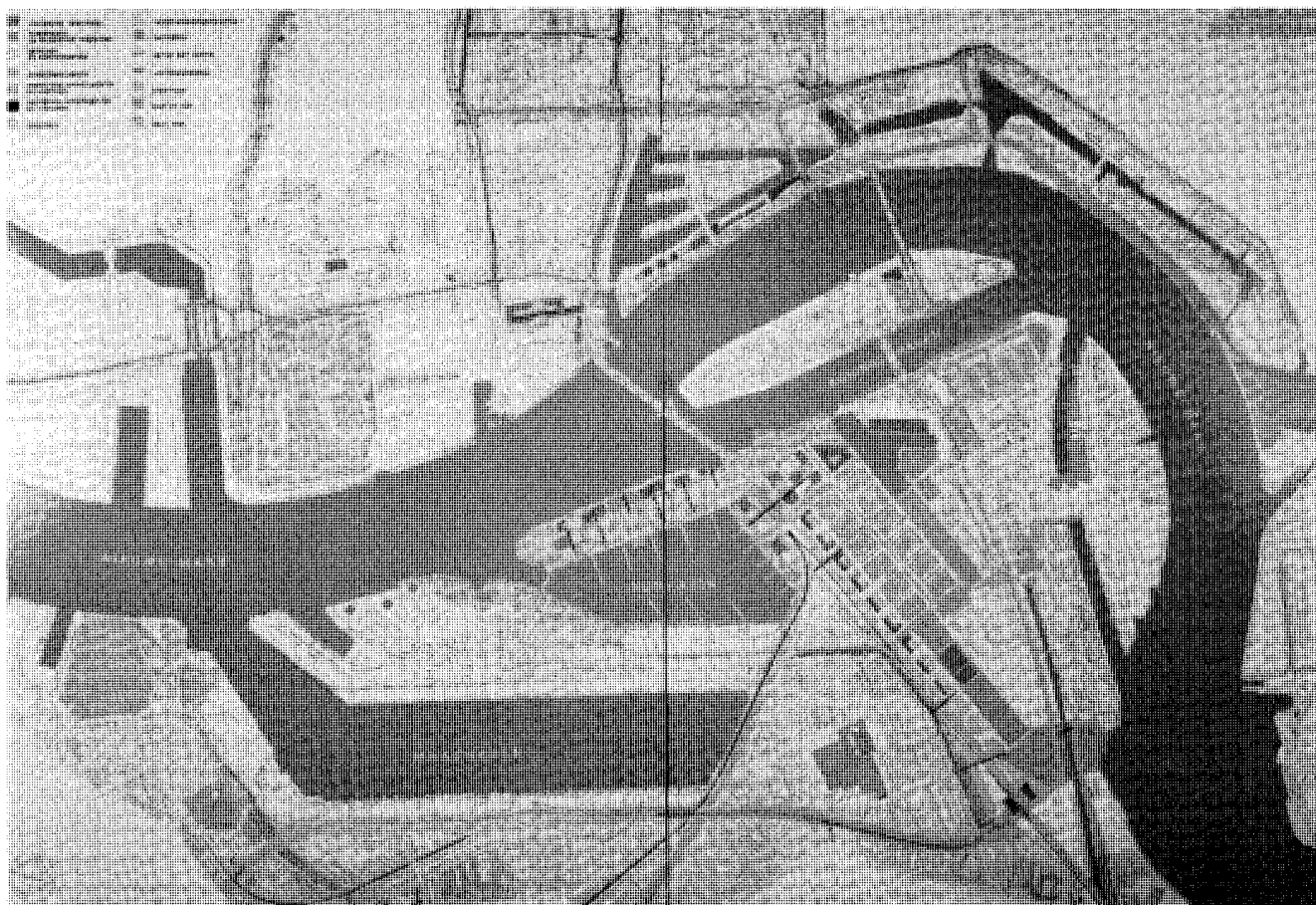
Plan Kop van Zuid: Shake hands !

Voor dit gebied met haar beladen historie (Pincoffs-deal, discussies over Willemstracé, spoortunnel en eroscentrum) werd in 1985 een projectgroep ingesteld, nadat in de voorafgaande periode nauw overleg had plaatsgevonden tussen Stadsontwikkeling en de Bewonersorganisatie van Feijenoord (BOF.) Deze samenwerking resulteerde in een structuurschets, waarin naast aandacht voor dwarsverbindingen met omringende wijken, de verkeersstructuur en een park op de gedempte Spoorweghaven, het hoofdaccent op de woonfunctie lag: een binnenstedelijke bouwlocatie van 4.000 woningen. Van dit woningaantal zijn tot nu toe 800 woningen gere-

aliseerd, waaronder de Peperclip. De nieuwe bouwblokken werden in de lengterichting van het gebied, langs de Rosestraat, neergezet. Met recht kunnen we spreken van een gevolgde salami-strategie. De tegelijkertijd groots opgezette AIR-manifestatie voor de Kop van Zuid had geen directe resultaten. De discussie over de invulling van het gebied bleef namelijk lang steken bij een op de structuurschets gebaseerd verkavelingsmodel, dat als onderhandelingsinstrument naar het Rijk toe, financiële steun moest opleveren om de exploitatietekorten in de grondexploitatie op te vangen.

Maar als rond 1985 het stedelijke planning-sklimaat verandert, wordt een meer integrale aanpak mogelijk: de Wilhelminapier keert terug binnen de plangrenzen, het wonen krijgt minder nadruk, stedelijke functies krijgen een plaats en de Kop wordt in een breder verband bekeken (Linker Maasoever, stad en Randstad).

De gemeentelijke uitbesteding aan het bureau Koolhaas en het uiteindelijke plan vormt de doorbraak in een moeizaam onderhandelingsproces: van officiële zijde wordt groen licht gegeven voor het laten overspringen van centrumontwikkelingen naar de Linker Maasoever. Alsnog kan die felbegeerde, ongedeelde -of dubbelstad ontstaan...



In juni 1987 wordt het plan Koolhaas, in opdracht van de gemeente, gepresenteerd. Het plan is sterk geïnspireerd op Amerikaanse metropolitane waterfrontontwikkelingen, het sterkst herkenbaar aan de uitwerking van de Wilhelminapier.

Het overheersende uitgangspunt luidt dan ook dat, mits de overheid voorinvesteringen pleegt, beleggers, projectontwikkelaars en bedrijven de rivier over zullen steken om centrumontwikkelingen in de Kop van Zuid mogelijk te maken. Een groot stedelijk waterfront op de Linker Maasoever moet het stadscentrum aan de rivier complementeren en suggereert een onverdeeld centrum.

Een nieuwe stadsbrug vormt de 'concrete, maar vooral ook psychologische schakel tussen Noord en Zuid, en overspant de Maas als bevrijdende ruimte in het hart van de stad. De brug schraagt als het ware de centrale Noord-Zuid verbinding, Rotterdam Avenue, de nieuwe slagader van Rotterdam'.¹⁰

Deze Avenue maakt deel uit van een ontsluitingsas tussen het vliegveld in het noorden, de Coolingsingel en de Kuip dan wel het Zuidplein. Langs de Avenue wordt eveneens bedrijfsontwikkeling gedacht.

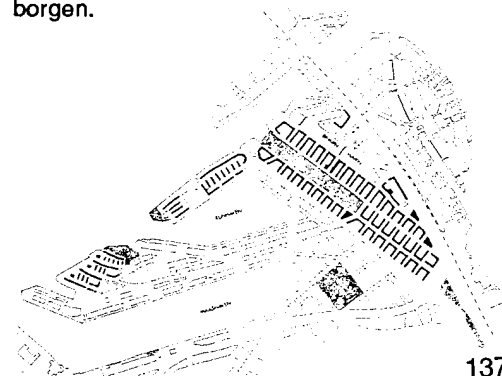
Ondanks de accent verschuiving van wonen naar stedelijke functies als werken en recreëren, blijft een aanzienlijk deel voor het wonen gereserveerd (zowel sociale als vrije sector).

De woonmilieudifferentiatie is in sterke mate bepaald door de situatieve ligging: metropoli- taan en hoog aan de rivier of havenbekkens; klassiek, laag tot middelhoog in het restge- bied. In het plangebied is een doorlopende groenstructuur in de vorm van parken en lan- nen opgenomen, eveneens sterk gericht op de Nieuwe Maas.

Het model staat, volgens de ontwerpers ga- rant om voor tientallen jaren de grote lijnen aan te geven, waarlangs het proces moet ver- lopen en biedt tevens genoeg flexibiliteit om het particuliere initiatief over de brug te laten komen. De hoofdopzet is zo eenvoudig, 'dat deze bij wijze van spreken op de achterkant van een enveloppe geschetst kan worden'. Diverse deskundigen, die ervaring hebben met dergelijke ingrijpende operaties zijn bij het planproces ingeschakeld en hebben de opdracht de opdracht de woningmarkt te ver- kennen en een zorgvuldig bouwprogramma te ontwikkelen, dat de bovengenoemde flexibili- teit van het lange-termijn proces moet waar- borgen.

rechts:

*Gemeente Rotterdam,
Structuurschets Binnen-
haven/Spoorweghaven-
gebied, 1984*



ZUID: EEN SAMENVATTING



Voorstad tussen droom en daad

Deze studie heeft met name de verhouding planconcepten-kaartbeeld behandeld. De tekeningen die de hoofdstukken afsluiten maken zichtbaar wat van de diverse planconcepten uiteindelijk in daadkracht is omgezet.¹¹

De samenvattende kaart toont hoe het huidige Rotterdam Zuid kan worden gelezen als een optelsom van fragmenten van stadsconcepten, vaak teruggebracht tot een sobere uitvoering van het actuele maatschappelijke vraagstuk op Zuid: huisvesting van, sociaal-economisch gezien, lage- en middenklassen van de bevolking. Maar ook is te zien hoe, ondanks de gesignaleerde breuk tussen droom en daad en het ge-experimenteer met stadsconcepten, toch een ruimtelijke eenheid is ontstaan. Deze stedelijke samenhang kan worden verklaard door enerzijds de ringsgewijze opbouw die die stadsdeel opdeelt in onderling duidelijk herkenbare onderdelen en anderzijds de aanwezigheid van lange lijnen die deze onderdelen verbinden.

De woongebieden op Zuid zijn te onderscheiden in drie deelgebieden:

1. de 19e en vroeg 20e eeuwse havenwijken Feijenoord, Noordereiland, Katendrecht en Afrikaanderwijk
2. de wijken met vroege volkshuisvestingsexperimenten Charlois, Carnisse, Tarwewijk, Bloemhof, Hillesluis en Vreeijk

3. de na-oorlogse uitbreidingsgebieden, grotendeels opgezet volgens het idee van de gelede stad Pendrecht, Zuidwijk, Lombardijen, Groot-IJsselmonde en Beverwaard

Deze deelgebieden, als jaarringen rondom de Kop van Zuid gelegen, verschillende onderling sterk van karakter, maar kenmerken zich door een interne consistentie.

Voor een deel van de vooroorlogse wijken leidt de ondergrond, het patroon van kavels en sloten, op het tweedimensionale vlak tot samenhang in de verkaveling. In de na-oorlogse wijken is deze relatie met de ondergrond afwezig. De ordening van de zelfstandige woonwijken wordt nu ontleend aan een hiërarchische ordening in functies (de Beverwaard vormt hierop een uitzondering met een verkaveling gebaseerd op het slotenpatroon).

In het vooroorlogse deel zijn het vooral de dijken die de stadsdelen als ruimtelijke elementen aan elkaar rijgen. In verschillende gedaantes duiken ze op als structurerende elementen en vormen een ruggegraat. Voorbeelden hiervan zijn de Beijerlandse laan (Boulevard Zuid), Groene Hilledijk en Zuidhoek. De enige doorlopende dijk is echter de deltadijk, de overige dijken zijn doorsneden. Ook in- en uitvalswegen vormen lange lijnen, leidend naar de oeververbindingen en de Ruit of zorgend voor het noodzakelijk dwarsverband (gordelringen in oost-west richting): bre-

11.. "Want tussen droom en daad liggen wetten en praktische bezwaren", W. Elsschot

de groenprofielen uitmondend in begeleiden- de wandbebouwing (stadsstraten), waarachter de tuindorpen schuilgaan. Deze wegen hebben vooral betekenis voor het doorgaand verkeer, voor bewoners van Zuid leveren ze eerder overlast op en vormen ze barrières/grenzen. Daarnaast zijn er de grootschalige elementen als de rivieroever/havenkades, spoorlijnen en snelwegen, die Rotterdam Zuid zijn contour geven, maar die tegelijkertijd ook het introverte karakter van dit stadsdeel versterken.

De kaart onthult wederom de sterke aanwezigheid van haven en tuin, maar zegt weinig over het dagelijks leven op Zuid. De Linker Maasoever, eens bedoeld voor de huisvesting van havenarbeiders, aangetrokken vanuit het agrarisch achterland, heeft nog steeds te kampen met het negatieve imago dat deze geforceerde ontstaansgeschiedenis met zich heeft meegebracht. Het Deelder-citaat op de omslag spreekt wat dit betreft boekdelen.

Zuid, nog steeds met een dominante woonfunctie, een eenzijdige bevolkingssamenstelling, te weinig culturele voorzieningen en op deze wijze de smalende opmerkingen vanaf de overkant van de rivier steeds weer bevestigend. Achter de waterkering dus genoeg randvoorwaarden voor het ontkiemen van dit voorstadkarakter en het schijnbaar onlosmakelijk verbonden negatieve imago:¹²

' Het gaat in Zuid om werken, werkeloos zijn, boodschappen doen en je op weg bevinden tussen deze zaken. Er is heel veel doorgaand verkeer, vele rijen breed, hardrijdend of in file. Een voorstad.'

12. P. Verschuren, Ontwerpers Overleg 18 december 1985

De geschiedenis van Rotterdam Zuid is gelardeerd met plannen die dit stadsdeel afwisselend als een zelfstandig deel van Rotterdam, of als een, weliswaar door de rivier van het stadscentrum gescheiden, onverbreekelijk onderdeel van de centrale stad te beschouwen.

Het na-oorlogse concept van de uiteengelegde stad schetste de stad als een afgerond geheel, overigens streng gezoneerd, met een uitgebreid net van infrastructuur.

Het Zuidplein is binnen dit concept te beschouwen als een zeer functionele, bovenwijkse voorzieningenconcentratie, van een vormgeving die dit denken sterk weerspiegelt. De afhankelijkheid van de centrale stad is voor Zuid altijd als probleem ervaren. Dit uitte zich in een voortdurend beklemtonen van enerzijds de underdogpositie, maar ook in het doelbewust schetsen van de eigen trots, het eigen karakter van Zuid. Ook hier stuit men op het Zuidplein: dit knooppunt zou moeten uitgroeien tot een eigen centrum voor Zuid, gelegen op het geografische middelpunt van de Linker Maasoever.

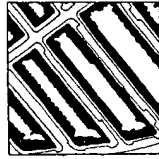
Het nieuwe denken op stadsniveau lijkt te breken met deze ingeburgerde vooroordelen. In het Districtsbeleidsplan Zuid wordt Zuid gedefinieerd als de geografische zuidkant van één stad Rotterdam. Waarbij Rotterdam, en met name Zuid dat eens voltooid leek te zijn, geen begrensde stad meer is.

Allereerst zijn er de plannen voor de Kop van Zuid waarbij het stedelijk centrumgebied over de rivier springt. Voor Zuid betekent dit dat de gerichtheid op het Zuidplein zal verminderen en dat de Kop van Zuid een nieuwe centrumfunctie zal gaan vervullen, gelegen aan de rand van het stadsdeel.

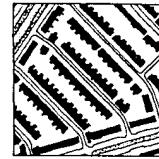
Daarnaast blijkt de zuidelijk rondweg A15 niet langer een vanzelfsprekende beëindiging van de bebouwing. Aan de andere kant liggen richting Dordrecht talloze mogelijkheden voor ontwikkelingslijnen ter versterking van de zuidvleugel van de Randstad. Hiermee krijgt Zuid ook een betekenis op regionaal niveau. De aanleg van nieuwe infrastructuur versterkt deze positie: de bestaande en de nieuw geplande metrolijn, de aanleg van nieuwe infrastructuur: verbreding Brienoordbrug, de bouw van de spoortunnel, de aansluiting op de TGV en het ontwerp voor een tweede stadsbrug.

Na uitvoerige verkenning en lezing van de Linker Maasoever wordt duidelijk dat het stadsdeel gebreken kent, maar ook evenzoveel nieuwe mogelijkheden. Met in meer of mindere mate bescheiden middelen kan de stedelijke samenhang worden verbeterd, waarbij de vernieuwde Kop als leeswijzer kan functioneren.

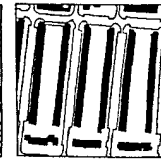
gesloten bouwblokken 4 lagen
straat-binnenrelin
afrikaanderwijk



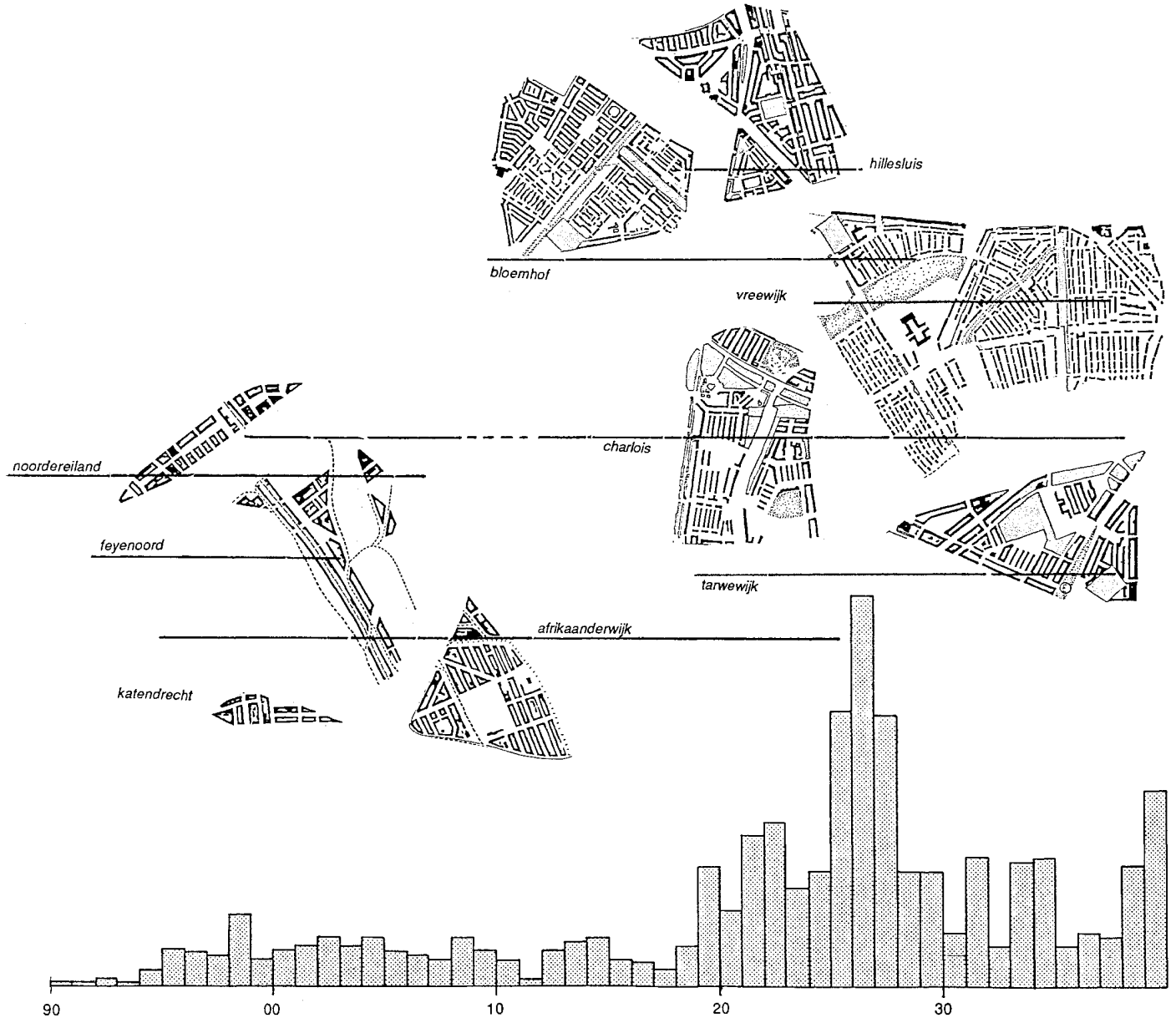
open bouwblokken tuindorp
eengrinswoningen
vreewijk



open bouwblokken 4 lagen
straat-binnenrelin
carnisse



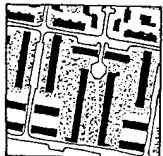
Historische ontwikkeling Linker Maasoever



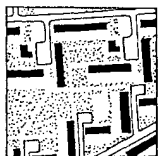
noordorp
eengezinswoningen in het groe
wielewaal



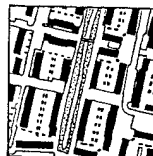
open bouwblok met
gemeenschappelijk binnenruimte
gemengd woonmilieu
pendrecht



open verkaveling in het groen
verschillende woningtypen en bouwhoogtes
lombardijen



open bouwblokken
eengezinswoningen
beverwaard



torens, strokenbouw
gedifferentieerd woonmilieu
kalendrecht



Literatuur

Hoofdstuk 2

- F. Palmboom, *Rotterdam, verstedelijkt landschap*, Rotterdam 1987
- H. Meyer, *Operatie Katendrecht; democratisering van het sociaal beheer van de stad*, Nijmegen 1983
- G. Hansen, B. Jacobson en S. Muster, *De uitleg van Rotterdam Zuid 1880-1980*, doctoraalscriptie Kunsthistorisch Instituut Utrecht, Utrecht 1980
- J. Verheul, *Het voormalig Charlois en Katendrecht, alsmede het verdwijnend landschappelijk schoon in en om den Charloisschen Polder te Rotterdam*, Arnhem 1933
- J. Verheul, *IJsselmonde, Ridderkerk en Barendrecht, alsmede verdwenen en nog bestaande merkwaardigheden in het oostelijk gedeelte van het eiland IJsselmonde*, Rotterdam 1935
- L.J.C. Ravensteijn, *Rotterdam in de 19de eeuw*, herdruk Schiedam 1974
- L.F. Teixeira de Mattos, *De waterkeringen, waterschappen en polders van Zuid-Holland*

Hoofdstuk 3

- U. Barbieri (red.), *De Kop van Zuid*, Rotterdam 1982
- F. de Jong (red.), *Stedebouw in Nederland; 50 jaar BNS*, Zutphen 1985
- H. Mol, *Het leven van een havenarbeider*, Nijmegen
- L.J.C. Ravensteijn, *Rotterdam in de 19de eeuw*, herdruk Schiedam 1974
- G. Hansen, B. Jacobson en S. Muster, *De uitleg van Rotterdam Zuid 1880-1980*, doctoraalscriptie Kunsthistorisch Instituut Utrecht, Utrecht 1980
- J. Nieuwenhuis, *Mensen maken een stad; Uit de geschiedenis van de dienst Gemeentewerken 1855-1955*
- BNS, *Stedebouw in Nederland, 50 jaar BNS*

Hoofdstuk 4

- R. Geurtsen, *Geschiedenis stedenbouw en ruimtelijke planning*
- G. Feenstra, *Tuinsteden en volkshuisvesting in Nederland en buitenland*, 1920
- R. Blijstra, *Rotterdam, stad in beweging*, Amsterdam 1965
- Molière, Verhagen en Kok, *Uitbreidingsplan Linker Maasoever (toelichting)*, Rotterdam 1921

- F. Palmboom, *Rotterdam, verstedelijkt landschap*, Rotterdam 1987
- J. Nieuwenhuis, *Mensen maken een stad; Uit de geschiedenis van de dienst Gemeentewerken 1855-1955*, Tijdschrift voor Stedebouw en Volkshuisvesting, jaargang 1921
- Gemeentelijke Woningdienst, *Outlines of extension and housing*, Rotterdam 1924
- G. Hansen, B. Jacobson en S. Muster, *De uitleg van Rotterdam Zuid 1880-1980*, doctoraalscriptie Kunsthistorisch Instituut Utrecht, Utrecht 1980
- Granpré Molière, Verhagen, Kok, *Toelichting Uitbreidingsplan Linker Maasoever*, 1921

Hoofdstuk 5

- H. Engel, E. van Velzen, *Architectuur van de stadsrand; Frankfurt am Main 1925-1930*, Delft 1987
- W. Beeren (red.), *Het Nieuwe Bouwen; Voorgeschiedenis*, Delft 1982
- W. Beeren (red.), *Het Nieuwe Bouwen in Rotterdam 1920-1960*, Delft 1982
- R. Geurtsen, *Geschiedenis stedenbouw en ruimtelijke planning*
- L. van Ravesteijn, *Rotterdam in de twintigste eeuw*, Rotterdam 1940
- Tijdschrift voor Stedebouw en Volkshuisvesting, jaargang 1923

Hoofdstuk 6

- U. Barbieri (red.), *Architectuur en planning; Nederland 1940-1980*, Nijmegen 1983
- R. Blijstra, *Rotterdam, stad in beweging*, Amsterdam 1965
- U. Barbieri (red.), *Stedebouw in Rotterdam 1940-1981*, Amsterdam 1981
- W. Beeren (red.), *Het Nieuwe Bouwen in Rotterdam 1920-1960*, Delft 1982
- Gemeente Rotterdam, *Discussienota Pendrecht/Zuidwijk*, Stadsontwikkeling Rotterdam 1987
- M. Reitsma, *De inbreng van Stadsontwikkeling in de na-oorlogse wijken*, Rotterdam 1988
- Gemeente Rotterdam, *Uitbreidingsplan Linker Maasoever*, Verzameling 1949 volgnr. 50,125
- A. Bos e.a., *De stad der toekomst, de toekomst der stad*, Rotterdam 1946

H. Meyer, K. Waarheid, *Historische analyse Zuidwijk*, afstudeerscriptie TU Delft, afd. Bouwkunde, Delft 1988
D. Louwerse (red.), *Groen in Rotterdam*, Rotterdam 1985
H. Meyer e.a., *De beheerste stad*, Rotterdam 1980
S. Spiekerman, S. v.d. Gaag (red.), *Raderwerk*, Delft 1981

Hoofdstuk 7

Gemeente Rotterdam, *Uitbreidingsplan Centrum Zuid*, Verzameling 1954 volgnr. 132, litt. a
Gemeente Rotterdam, *Uitbreidingsplan Centrum Zuid '60*, Verzameling 1961 volgnr. 76, litt. a
Gemeente Rotterdam, *Toelichting op het uitbreidingsplan-in-onderdelen "Centrum Zuid '60"*
Gemeente Rotterdam, *Afbouw van het Zuidplein begint*, voorlichtingsbrochure, Rotterdam 1987
D. Lambert, H. van Dijk, *Er is maar één Rotterdam*, artikel in Archis nr.8, aug. 1987
Gemeente Rotterdam, *Toelichting op het plan-in-hoofdzaak "Groot-IJsselmonde"*
Gemeente Rotterdam, *Bestemmingsplan Groot-IJsselmonde 1979*
Gemeente Rotterdam, *Uitbreidingsplan in hoofdzaak Groot-IJsselmonde*, Verzameling 1956 volgnr. 175,292
H.D. Bakker, Winkelcentrum 'Zuidplein ' te Rotterdam, artikel in Bouw nr. 46, 1973
H. Meyer e.a., *De beheerste stad*, Rotterdam 1980
R. Blijstra, *Rotterdam, stad in beweging*, Amsterdam 1965
U. Barbieri (red.), *Stedebouw in Rotterdam 1940-1981*, Amsterdam 1981

Hoofdstuk 8

H. de Haan, I. Haagsma, *Stadsbeeld Rotterdam*, Amsterdam 1982

Gemeente Rotterdam, *Nota herstructurering oude havengebieden*, Stadsontwikkeling, Rotterdam 1976
F. de Ruyter, M. Meys, *Stadsvernieuwing Rotterdam 1974-1984*, Rotterdam 1984
10 wijken
Gat in de markt
U. Barbieri (red.), *Stedebouw in Rotterdam 1940-1981*, Amsterdam 1981
F. de Jong (red.), *Stedebouw in Nederland; 50 jaar BNS*, Zutphen 1985

Gemeente Rotterdam, *Bestemmingsplan Beverwaard*, Stadsontwikkeling Rotterdam 1977
Bureau Mol & Reijenge, Tettero, *Beverwaard, woongebied voor Rotterdammers*, Rotterdam 1977

Hoofdstuk 9

Gemeente Rotterdam, *Linker Maasoever in ontwikkeling*, Brochure Stadsontwikkeling/Grondbedrijf, Rotterdam 1985
Koolhaas Associates, *Kop van Zuid*, Brochure 1987
Gemeente Rotterdam, *Werkprogramma Stadsontwikkeling*, Rotterdam 1987
H. van Dijk, *Stedebouw als verleidingskunst*, in Archis nr.5 1987 Oase 24, themanr. "Stedelijke identiteit en collectief geheugen"
Gemeente Rotterdam, *Brochure Linker Maasoever in ontwikkeling*
U. Barbieri (red.), *De Kop van Zuid*, Rotterdam 1982
Urbanistica 93, *Rotterdam rivitalizzazioni e nuove centralita*
A. Devolder (red.), *Tracé spoortunnel, negen concepten*, Rotterdam 1988
S. Cusveller, A. Devolder (red.), *Drie pleinen, zes ontwerpen*, Rotterdam 1988

O god alsjeblieft niet op Zuid! Daar woonden de boeren, dat wist een kind. Aan de Overkant was het niet pluis. Nooit geweest óók. Wie daar werd geboren droeg een zwaar kruis. Het maakte de kans van slagen in het leven meteen een stuk kleiner, zo niet gelijk al tot nul gereduceerd. Nee, alles was beter dan Rotterdam Zuid, nest van Feijenoord-supporters.

