

# Rotterdam, verstedelijkt landschap

'De stelling van Rykwert, dat een stad zich niet met psychologische zaken laat vergelijken, behalve met de droom, is daarom zo evocatief, omdat er juist in de droom sprake is van een in elkaar schuiven - een doordringen - van zaken waarvan wij gewend zijn geraakt aan te nemen, dat zij alleen naast elkaar of na elkaar bestaan.'

Aldo van Eyck, Forum, juli 1967<sup>2</sup>

Rotterdam is een intrigerende stad: vol ongerijmdheden, vol onverwachte contrasten. Aan het eind van een stadsstraat schuift een zeeschip voorbij. De stad wordt bovendien gekenmerkt door een enorme dynamiek. Nieuwe gebouwen komen uit de grond als tulpen in het voorjaar; gebouwen van nog geen eeuw oud verkrumelen onder de sloperskogel tot gruis.

Stedebouwkundig gezien heeft de stad bepaald een weerbarstige kant. De plattegrond van de stad vertoont een nauwelijks ontwarbare klunwen van door elkaar heen schietende lijnen en vlakken, waarin slechts willekeur lijkt te heersen - een indruk die als je in de stad bevindt herhaaldelijk wordt bevestigd.

Het gebrek aan eenduidigheid maakt een beschrijving van de stedebouwkundige structuur van de stad tot een gewaagde, maar aantrekkelijke onderneming: waarin ligt nu - in ruimtelijk opzicht - haar eigenheid? Hoe kun je die beschrijven, en in tekeningen weergeven?

De vergelijking van de stad met de droom, die Van Eyck in bovenstaand citaat aanhaalt, biedt daarbij een interessant aanknopingspunt. Net als de droom, zo stelt Van Eyck, zijn steden 'kaleidoscopisch, chaotisch en voortdurend aan gedaanteverandering onderhevig'. Net als in de droom, laten ervaringen uit alle tijden hun sporen na, schijnbaar willekeurig door elkaar, alsmaar veranderend, onverwacht de kop opstekend en elkaar beïnvloedend. Net als in de droom, verliezen tijd en ruimte hun scherpe begrenzing, en voltrekken de gebeurtenissen zich voor een groot deel buiten een bewuste sturing om.<sup>3</sup>

Ieder ontwerp, ieder stedebouwkundig concept, ziet zich geplaatst tegenover deze kaleidoscopische werkelijkheid - en wint aan betekenis naarmate het daar beter aan weet te beantwoorden.

De enorme dynamiek en pragmatiek, die de Rotterdamse stedebouwkundige praktijk eigen is, is een deel van die werkelijkheid. Tegelijkertijd belemmert deze pragmatiek in haar kortademigheid soms het zicht op de complexiteit ervan, op een tijdspanne en een ruimte die verder reiken dan de actuele opgave. Hoe deelopgaves bijdragen aan de stedebouwkundige kwaliteit van de hele stad is vaak moeilijk te beoordelen. De stad verzet zich tegen een snel en makkelijk inzicht in wat die kwaliteit is, hoe de stad als geheel nu eigenlijk in elkaar zit. Wel zijn er in de loop van de tijd allerlei concepten over de hele stad in omloop geweest: het Basisplan, de wijkgedachte, de vingerstad, de compacte stad etc. Deze concepten hebben aan diverse ingrepen richting gegeven, maar stonden in hun streven naar eenduidigheid, in hun zoeken naar één samenbindend motief voor de hele stad, dikwijls op gespannen voet met haar kaleidoscopisch karakter.

(...)

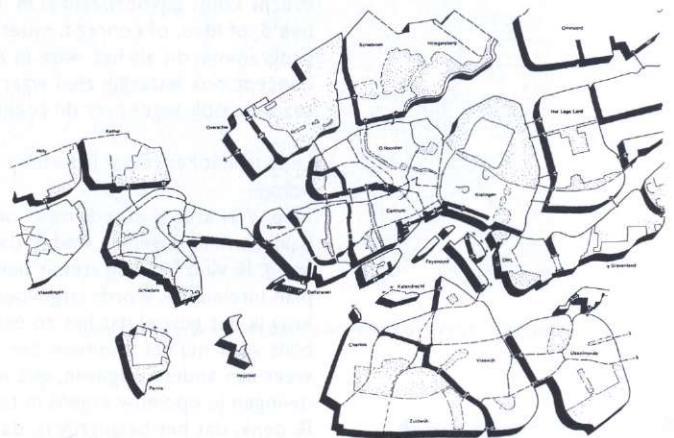
## De gelaagdheid van de stadsstructuur

De complexiteit van de Rotterdamse stadsstructuur wordt in grote lijnen bepaald door de interactie van drie factoren:

- ten eerste de dynamiek van de delta, die tot uitdrukking komt in het



Het systeem van kavels, sloten en wegen



Rotterdam als agglomeratie van eilanden in het 'rivierstelsel' van de verkeersmachine



De verkeersmachine over Rotterdam aangegeven zijn:

- de bundels van autowegen, spoorlijnen en kanalen, met de daarvoor ingesloten enclaves: tesamen een enorm oppervlak! (het donkere raster)
  - de belangrijkste onderliggende lijnen in het onderliggende stadslandschap:
1. het nieuwe 'stadsvierkant' van Weena, Coolingsingel, Westblaak, Mauritsweg, en het Hofplein als simpel kruispunt in de noordoost hoek;
  2. de waaier west, volledig van de rest van de stad losgeknipt;
  3. de waaier noord, die de koppeling verzorgt van de gebieden aan weerszijden van de snelweg;
  4. de waaier oost, met een vergelijkbare betekenis;
  5. het 'labyrinthisch' gedeelte aan weerszijden van de Rotte: links het Oude Noorden, rechts Rubroek en Crooswijk;
  6. het min of meer regelmatige stratenstelsel ten westen van het stadsvierkant, met 'verstoringen' door de loop van het Schiekanaal, en aan alle kanten ingeklemd door de verkeersmachine;
  7. Spangen, een ster-symmetrie tussen dijk, kanaal en spoorlijn;
  8. Zuidplein en Zuiderpark, een poging tot een stersymmetrie als nieuw middelpunt voor het optel-achtige Zuid;
  9. een vergelijkbare structuur in Groot-IJsselmonde.

1. Deze dagen verschijnt het boek 'Rotterdam, verstedelijkt landschap' van Frits Palmboom. Het bevat een beknopte doch rijkgeïllustreerde analyse van de Rotterdamse stadsstructuur vanaf de ontstaansgeschiedenis van de stad tot en met het na-oorlogse Basisplan en de stadsvernieuwing. Daarbij wordt van het begin af aan de hele agglomeratie Van Brienoord tot Hoek van Holland in beschouwing genomen. Erwin Zantman maakte, gedeeltelijk op basis van een concept-versie van het boek, een korte compilatie. Hierin ligt de nadruk op de benaderingswijze die het boek voorstelt en op de richting die aangegeven wordt voor verder onderzoek.
2. In hetzelfde nummer van Forum staat ook een engelstalige versie, die iets uitgebreider en eigenlijk nog mooier is:  
 'Rykwerfs suggestion that a town, if it looks like anything psychological at all, looks more like a dream than anything else, is suggestive in many ways. For it is in the nature of dreams that things - all things - escape from the rigid meanings assigned to them; cross their own frontier; merge and are significantly reshuffled; that absolutes and quantitative antonyms (false polarities) - this concerns me especially - are deflated and rendered meaningless and, finally that order and chaos, continuity and discontinuity, the determined and indeterminate are rendered gratifyingly ambivalent.'  
 Forum, juli 1967.

kronkelende verloop van de rivieren, van kreekruggen, oeverwallen, etc.;

- ten tweede het proces van indijking, ontginning en verstedelijking; dit vindt zijn uitdrukking in het sterk vervormde systeem van kavels, sloten en wegen, en in het patroon van straten en bouwblokken dat zich daar op ent;
  - en ten derde de ontwikkeling van de verkeersmachine, die hier als een zelfstandig, nieuw 'rivierenstelsel' overheen ligt.
- Al deze patronen liggen als 'lagen' over elkaar heen. De lagen staan in steeds wisselende verhoudingen tot elkaar. Soms zijn oude patronen onder de nieuwe verdwenen, maar vaak liggen ze nog aan de oppervlakte. Soms voegen oude en nieuwe patronen zich naar elkaar, maar vaak liggen ze dwars over elkaar heen. Tal van onverwachte combinaties en contrasten zijn hiervan het resultaat.
- Op het niveau van de hele stad is er dus geen vaste relatie of hiërarchie tussen de lagen. Er is niet één patroon overheersend en sturend ten opzichte van de anderen; ze zijn allemaal gelijktijdig aanwezig en werkzaam.
- Hierin verschilt Rotterdam sterk van bijvoorbeeld een stad als Den Haag, waar het patroon van strandwallen sturend werkt ten opzichte van alle andere lagen, en van een stad als Amsterdam, waar het patroon van kavels, sloten en wegen zo eenvoudig en grootschalig is, dat het in bijna alle uitbreidingen aan een relatief helder stratenpatroon ruimte biedt en de 20ste eeuwse verkeersmachine 'moeiteloos' in zich opneemt.
- Om die reden is het moeilijk om een homogene 'hoofdstructuur' voor de stad aan te wijzen. Er is immers niet één leidend ruimtelijk thema voor de hele stad, maareen veelheid aan thema's:
- naast de Maas zijn er de Rotte, Schie en Hollandse IJssel
  - naast het rivierfront is er de uitgestrekte 'waterstad'
  - naast de Ruit is er het diffuse stelsel van stadsstraten
  - naast het 'grid' ten westen van de binnenstad is er het uitgestrekte labyrinth aan weerszijden van de Rotte
  - naast de verlopende waaiers zijn er de grote regelmatige droogmakerijen
  - naast het centrum zijn er de vele historische dorpskernen
  - naast het Zuidplein en de grote ster-symmetrieën zijn er de 'binnenwerelden' van de tuindorpen

– enzovoorts, enzovoorts.

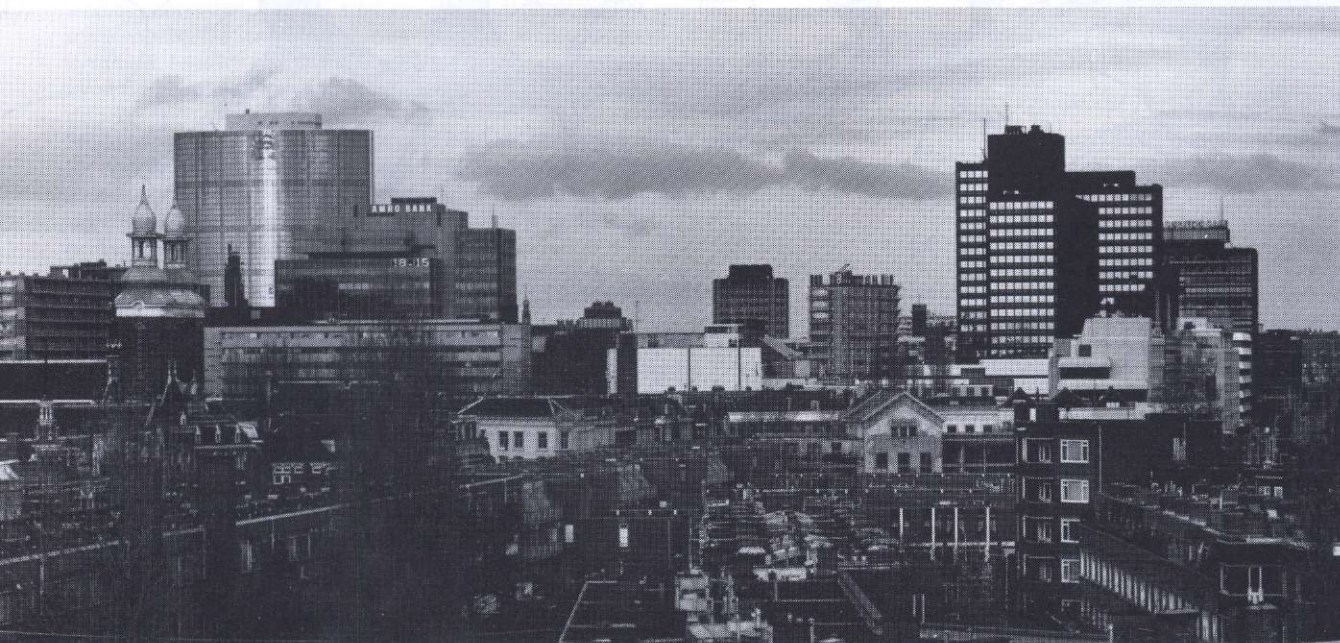
De veelheid aan thema's is mede het gevolg van de enorme directheid en pragmatiek, waarmee in ieder stadium de landschappelijke ondergrond is uitgebuit - tot op het roofofbouwachtige af.

Gedeeltelijk heeft dit geleid tot de onafzienbare huizenzee met lange smalle straten, waarmee het systeem van kavels, sloten en wegen te gelde is gemaakt. Maar op veel andere plekken is te zien welke fantastische mogelijkheden deze 'uitbuiting' biedt.

Op grote schaal wordt het geïllustreerd door de wijze waarop er van de Kralingse Plas en de Bergse Plassen gebruik is gemaakt; op kleinere schaal zien we het op honderden plekken verspreid door de stad: de villa's aan een vijver, een woning aan een oude dijk of in een voormalige dorpskern, een woonboot onder een wilg of een woonbuurt aan de haven, een torenflat aan plas, park of Maas ...

Deze voorbeelden tonen de enorme potentie die er verscholen ligt in de heterogeniteit en de 'losse', gelaagde opzet van de stad. Zij laten zien hoe allerlei ongelijksoortige elementen in een nieuwe verrassende relatie tot elkaar kunnen komen te staan, en hoe dit tot een grote diversiteit aan stedelijke milieus kan leiden.

Silhouet van het centrum



3. Met name de opvatting van tijd, die in de droom-vergelijking opgesloten ligt, wekt mijn interesse. In tegenstelling tot een opvatting, waarin tijd regelmatig in gelijke eenheden voortschrijdt, en waarbij iedere geleefde dag in het rijk der geschiedenis wordt bijgezet, is tijd in de droomvergelijking juist iets heel beweeglijks, waarbij de geschiedenis op allerlei verschillende manieren in het heden werkzaam kan zijn. Ik denk dat een dergelijke 'niet-lineaire opvatting van continuïteit' bij een beschouwing van de stad uiterst vruchtbaar kan zijn.

## De delicate verhouding van deel en geheel

De stedebouw heeft zich, zodra ze de stad als geheel betrof, vaak ten doel gesteld de stad homogeen te maken. Men kan zich afvragen, of het opvoeren van het scala aan verschillen en het intensiveren van de onderlinge confrontaties niet even legitiem is ...

De confrontatie van de verschillende 'lagen' leidt echter niet automatisch tot kwaliteit. De heterogene stadsstructuur bezit naast interessante potenties, ook een grote kwetsbaarheid. Deze heeft te maken met de delicate verhouding van deel en geheel.

De verschillende delen variëren aanmerkelijk van structuur en karakter. De structuur van het geheel wordt bepaald door de ingewikkelde manier waarop die delen bij elkaar liggen. Er is - zoals al beschreven - geen constante, hiërarchische verhouding van het geheel tot de delen. Het geheel laat zich dan ook nauwelijks tot een eenvoudig schema herleiden, laat staan tot een geometrisch schema.

Dit beïnvloedt de manier waarop je je in de stad oriënteert. Oriëntatie verloopt niet zozeer via een mentale reductie van de stadsstructuur tot een simpel schema, dat je in je hoofd meedraagt en toepast op de situaties die je ontmoet. De leidraad voor oriëntatie is veel



meer gelegen in de herkenning van een opeenvolging van bijzondere plekken. Ieder concreet detail kan daarin meespelen: een opvallend gebouw, een bomengroep, een lichtreclame, een singel. De eigenheid van de delen en de herkenbaarheid van de onderlinge verschillen leveren de aanknopingspunten. Hierin schuilt een deel van de kwetsbaarheid van de heterogene stadsstructuur: de kwaliteit van het geheel is sterk afhankelijk van wat er in en tussen de delen plaatsvindt.

De praktijk van stadsontwikkeling en stadsvernieuwing illustreert dit duidelijk. Vooral die gebieden die van oudsher al ingewikkeld in elkaar zitten komen qua stedenbouwkundige structuur nogal gehavend uit de stadsvernieuwing tevoorschijn. Maar ook in de minder complexe gebieden treedt soms een wat slordige vervlakking van typische kwaliteiten op. Vooral op architectonische niveau gaat de stadsvernieuwing niet erg veel genuanceerder met de 19-de eeuw om dan het Basisplan. Daarnaast treedt op de breukvlakken tussen de delen, en op de lijnen die door de verschillende delen heenlopen, een zeker verlies aan controle op. De raakvlakken tussen het herbouwde centrum en de omliggende wijken, en de gebieden waarin de verkeersmachine flink tekeer gaat, scoren in dit opzicht hoog.



Villa's aan een vijver

Zo vraagt juist de heterogene stadsstructuur om een bewustzijn - een 'concept' - ten aanzien van de stad als geheel. Is er een 'concept' denkbaar, dat het werk aan deelopgaves en het werk aan de hele stad op elkaar betreft, zonder afbreuk te doen aan de potenties en de kwetsbaarheid van de heterogene structuur?

Een eerste vereiste hiervoor is het herkennen en benoemen van de eigenheid van de verschillende delen en de lijnen die hen samenbinden. In het boek zijn daar aanzetten voor gegeven. Zij beperken zich voorts tot de verschillen in de landschappelijke ondergrond, tot de opdelingen door toedoen van de verkeersmachine, en tot het benoemen van een aantal karakteristieke patronen in de hoofdwegstructuur.

De typering van de verschillende delen zou veel verder uitgewerkt kunnen worden. Hoe verschillen de gebieden naar stijl en leeftijd? Hoe ligt daar de samenhang tussen het type bebouwing, de stedelijke ruimte en de architectuur? Is daar een zekere systematiek in te ontdekken?

Een verfijning in deze richting zou de herkenbaarheid van de analyse kunnen vergroten, en zou haar beter hanteerbaar kunnen maken als referentiekader en als inspiratiebron voor het inpassen van nieuwe ingrepen.

Een tweede vereiste is het benoemen van die plekken die zich juist aan een eenduidige typering onttrekken. Dat zijn er in Rotterdam vermoedelijk een heleboel. Van belang is daarbij ook te benoemen waarin hun tegenstrijdigheid gelegen is. Het kunnen unieke knopen binnen een specifiek deelgebied zijn, maar ook plekken waar de verschillende gebieden met elkaar botsen of waar de verschillende lagen met elkaar in conflict komen. Deze plekken vragen veel meer om een individuele en experimentele benadering, waarbij elke keer een actieve interpretatie van de hele stedelijke omgeving nodig is. Het maken van een dergelijk onderscheid vraagt op zich om een analyse van de stad als geheel.



Westzeedijk: Waterkering, verkeersweg, 19-de eeuwse kasten, torenflat, stadspark, en aan de horizon tekens van de haven

Rotterdam geëtaleerd:  
Panorama  
vanaf metrostation Rijnhaven



De inzet is echter niet om in een hiërarchische reeks van groot naar klein te werken, maar juist om het specifieke van het geheel uit de delen naar boven te laten komen.

Deze onderscheidingen en typering onthouden zich nog van het uitspreken van waarderingen, wensbeelden, of voorstellen voor ingrepen. Doel is slechts een verheldering van de discussie daarover, door duidelijk te maken waar we het in ruimtelijke zin nu eigenlijk over hebben; over wat de ondergrond vormt voor de opgaven van dit moment.

Ieder vermoeden over waarom de ruimtelijke patronen er zo uitzien als ze er uitzien, over de regels en de logica die schuilgaan achter wat zich op het eerste gezicht als chaos en willekeur voordoet, vergroot de mogelijkheden om er bij nieuwe ingrepen een bewust spel mee te spelen.

Voor het formuleren van oplossingen is het nodig om het stedelijk leven, het maatschappelijke krachtenveld dat in de ondergrond werkzaam is, in de beschouwing te betrekken. De ondergrond is geen statisch gegeven. Er zijn weinig redenen om aan te nemen dat de Rotterdamse dynamiek zou zijn uitgewoed. Een goede ruimtelijke analyse levert slechts een eerste voorwaarde om het dynamische spel tussen ingreep en ondergrond bewust verder te kunnen spelen, en daarbij het hele scala van losmaken en vastmaken, van verknopen en ontrafelen, van verankeren en ontstijgen, tot in zijn uitersten te ontplooiën en aan te spreken.



Rijnhaven