

Veelheid en fragmentatie

'Realiseert Gij U Rotterdammer, dat vele der dierbaarste

herinneringen aan wat in de Meidagen verloren ging, zich juist hechtten aan

wat - nuchter bezien - slechts tekortkomingen waren van onze oude stad?'

Maurits de Hoog is als stedenbouwkundige werkzaam binnen de maatschap

Villa Nova, buro voor ontwerp en onderzoek te Rotterdam. Hij deed o.a. onderzoek naar plannen op het grensvlak van architectuur en stedenbouw in Amsterdam en werkt momenteel aan een studieplan voor het IJ-meer te Amsterdam en voor de wijk 'Bouwlust' te Den Haag.

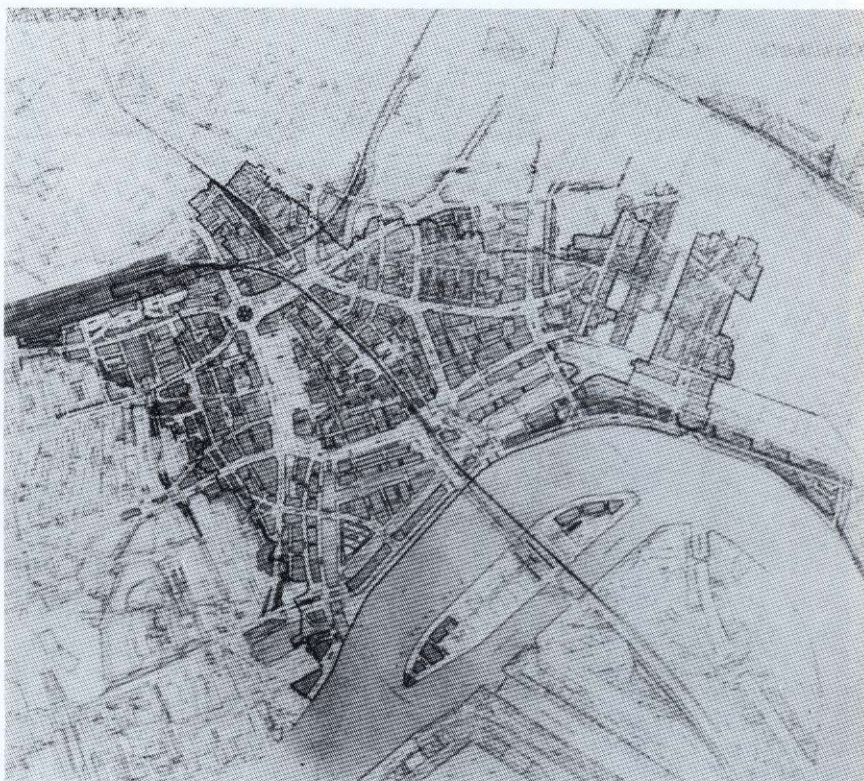


Rotterdam, gezicht op de stad

Het lijkt een gemeenplaats om in het kader van het thema 'stedelijke identiteit en collectief geheugen' te spreken over het bombardement op Rotterdam en over de verschillende wederopbouwplannen voor de binnenstad. De constatering, dat met het bombardement de historische bebouwing werd weggevaagd - en daarmee een belangrijk deel van de objecten en ruimtes die de stedelijke identiteit mede bepaalden en waaraan het collectief geheugen zich hechtte - is 50 jaar na dato goeddeels versleten.

Ik acht het om twee redenen van belang hier toch op in te gaan. In het actuele debat rondom de mogelijke werkzaamheid van begrippen als stedelijke identiteit en collectief geheugen in architectuur en planning circuleren dezelfde begrippen als in het debat rond de herbouw van de binnenstad: *historiciteit* versus *moderniteit*. Deze begrippen, en vooral de tegenstelling ertussen, zijn slechts in beperkte mate geschikt om de ontwerp-inzet van de verschillende wederopbouwplannen te kunnen beschrijven. Ik wil dan ook pleiten voor een andere benadering.

Deze andere manier van kijken naar de wederopbouw van de stad is in de tweede plaats van belang omdat de stad aan de vooravond staat van een minstens zo ingrijpende transformatie als rond de oorlog. Op basis van de geïntroduceerde begrippen plaats ik een aantal kanttekeningen bij de Amerikaanse droom van het huidige college van B & W en illustreer een meer gedifferentieerde benadering aan de hand van de regionale positie van de stad.



W.G. Witteveen, *Wederopbouwplan Binnenstad Rotterdam*, 1941

Breuk versus continuïteit

Het boven geciteerde fragment uit de toelichting op het 'Basisplan voor de herbouw van de binnenstad' (1946) is geschreven vanuit een perspectief van modernisering. Het richt zich expliciet tegen de herbouw van de binnenstad langs de vooroorlogse lijnen. Het wil een *breuk* forceren met de ruimtelijke kenmerken van de historische stad.

Afgezien van het beroep op rationaliteit, dat wordt geplaatst tegenover emoties en herinneringen, is het benadrukken van de breuk ook in een ander opzicht merkwaardig. De hele reeks vooroorlogse transformaties van de binnenstad – van de verbouwing van individuele panden tot aan de complete ombouw van de Coolsingel – wordt buiten beschouwing gelaten. Ook het in de oorlog opgestelde wederopbouwplan van de directeur Gemeentewerken W.G. Witteveen werd in het debat na de oorlog geafficheerd als historiserend, terwijl in dit plan toch een reeks niet-misselijke voorstellen werd gedaan voor wijziging van de ruimtelijke opbouw van de binnenstad. In plaats van een breuk is mijns inziens ook eerder sprake van een radicalisering van het vooroorlogse transformatieproces én van de voorstellen van Witteveen.

De bouw van het nieuwe stadhuis aan de gedempte Coolsingel vanaf 1915 luidde een wijziging in het vestigingspatroon van stedelijke voorzieningen in, die er al vóór de Tweede Wereldoorlog toe leidde dat de Coolsingel van stadsrand tot centrale stadsboulevard

werd getransformeerd. De Hoogstraat, de oude rivierdijk en de lijnen daar dwars op – van het Hofplein via Haagse Veer en Binnenrotte naar de Grote Markt en vandaar via de Kolk naar de rivier – hadden hun structurerende werking op dat moment al verloren. De reeks plannen voor doorbraken en voor de bouw van een nieuw centraal station op de plaats van de te verkassen Diergaarde uit de periode vóór de oorlog, onderstreept de tendens om het centrumgebied van de stad naar het Westen te verschuiven. In de wederopbouwplannen werd deze tendens bevestigd en gesystematiseerd. Dit komt tot uitdrukking in de reeks 'ontwerp-vondsten' in de beide plannen.

Een belangrijke ontwerp-vondst in het plan Witteveen was de aanleg van de Maasboulevard, een stedelijke ontsluitingsweg direct langs de rivier. De traditionele werking van de Boompjes als flaneerzone langs de rivier kreeg zo een nieuwe betekenis. Een vergelijkbare vondst uit het Basisplan was de verbinding van Coolsingel en Leuvehaven. De centrale stadsboulevard werd op deze manier aan de rivier en aan de nieuwe Maasboulevard geschakeld en opgenomen in de reeks van elementen dwars op de rivier. De planontwikkeling rond de Maasbruggen en het Weena in deze periode vertoonde hiermee opvallende overeenkomsten. Ook hier gold dat het Basisplan voortborduurde op ingrepen uit het verguisde plan van Witteveen. Fictief is volgens mij het kwalificeren

van het Basisplan als een schoolvoorbeeld van een 'moderne' ontwerp- en planningsingreep in de stad – geplaatst tegenover het 'historiserende' plan-Witteveen en als inbreuk op de historische situatie. Er is eerder sprake van een grote mate van continuïteit.

Verschillen

De constatering van continuïteit in ontwerpthematiek maakt het noodzakelijk om in plaats van het schema modern-historiserend, andere begrippen te hanteren. Zo kan worden ingegaan op de manier waarop Witteveen en Van Traa omgingen met de identiteit van de stad. Rotterdam en in feite alle uitgegroeide, ontwikkelde nederzettingen kennen noch een eenduidige stadsvorm, noch een homogene sociale structuur. De stad is sociaal en ruimtelijk gefragmenteerd en heeft vele identiteiten. Het is juist deze veelheid aan identiteiten die de stad in cultureel opzicht interessant maakt. Voorzover je kunt spreken van een benoembare stedelijke identiteit, dan betreft dit dus altijd een begrip van de verhouding tussen onderdelen, tussen fragmenten.



C. van Traa, directeur ASRO, Basisplan Herbouw Binnenstad Rotterdam, 1946



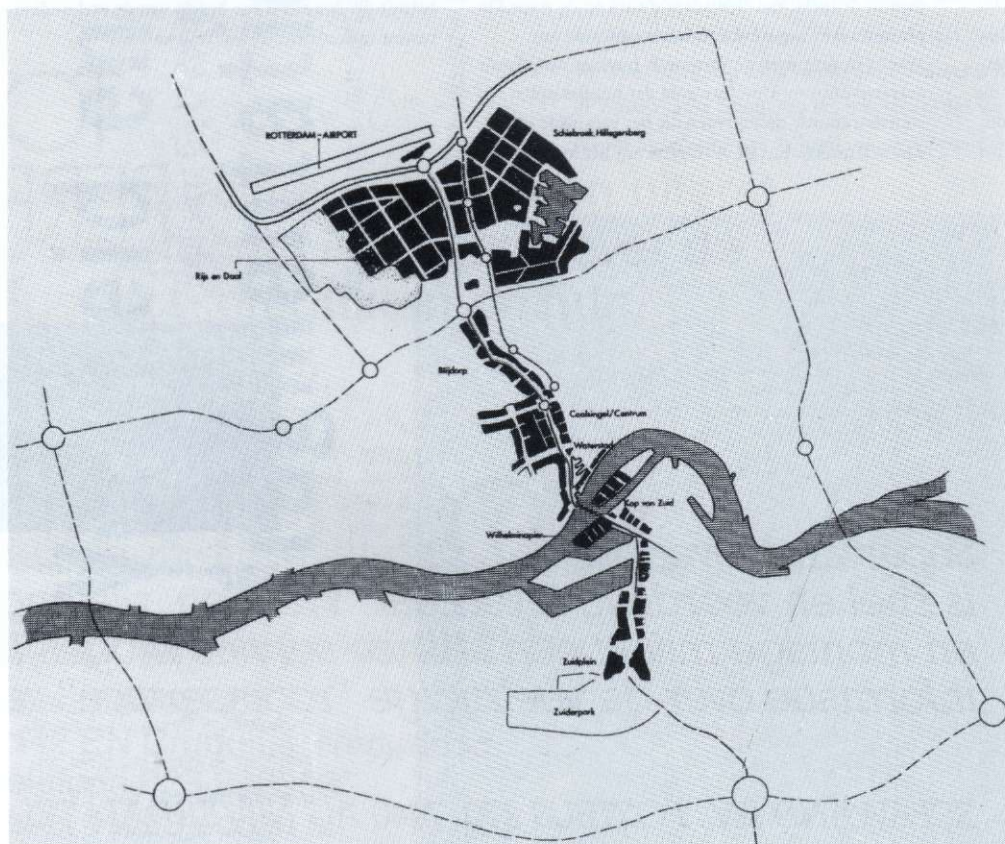
Rotterdam, Coolsingel rond 1920

Het betekent ook dat het collectief geheugen van de stadsbewoners geen homogeen gegeven is. Het collectief geheugen bestaat evenzeer uit brokstukken en flarden. Wat voor de één een vanzelfsprekende dagelijkse ervaring is, is voor de ander verborgen en onbekend. Markten, het uitgaansleven, kerstboomoorlogen, sportevenementen, reizen, naar school gaan, feesten; het zijn stuk voor stuk openbare stedelijke fenomenen met wisselende betekenissen voor specifieke groepen. Sociale en ruimtelijke aspecten vallen hierin op een vaak onvoorspelbare manier samen. De haven in Rotterdam is misschien wel het meest sprekende voorbeeld hiervan.

Het inzetten van de begrippen stedelijke identiteit en collectief geheugen in architectuur en planning impliceert dan ook het zichtbaar maken van verschillen en aandacht voor niet zozeer het algemene, als wel voor het specifieke, voor specifieke kenmerken van fragmenten stad, voor de wijze van schakeling van onderdelen en voor samenhangen op uiteenlopende schaalniveau's.

Berlagiaans versus Zakelijk

Bekijk je van hieruit de Wederopbouwplannen dan is er sprake van opmerkelijke verschillen. De ontwerpssystematiek van Witteveen is geïnspireerd op de stads-esthetische ontwerpprincipes van Berlage en Schumacher. Al voor de oorlog had hij met deze principes in verschillende uitbreidings- en herstructureringsplannen geëxperimenteerd. Kenmerkend zijn de vormautonomie van stadsonderdelen rond symmetrisch georganiseerde elementen en de schakeling van onderdelen door a-symmetrische invoeging van bewegingspatronen en verbindende groenelementen. De gekozen oplossingen in Witteveen's Wederopbouwplan voor het Hofplein en omgeving en voor de entree van de binnenstad rond de Maasbruggen passen volledig in deze systematiek. Met name door de omvang van de compositorische eenheden verschillen ze van de oplossingen die vóór de oorlog voorgesteld en deels verwezenlijkt werden. Het is interessant om te zien dat Witteveen deze systematiek gebruikt om een ingewikkeld richtingen- en oriëntatieprobleem op te lossen aan de oostzijde van



Rotterdam, stedelijke as Zestienhoven-Zuidplein

de stad. De richtingen van de verkavelingen rond de Rotte en in Kralingen worden op elkaar betrokken door middel van een symmetrielijs vanaf het Hofplein.

Het Basisplan van Van Traa draagt de sporen van een 'Zakelijke', dynamische stadsaesthetiek. Symmetrie maakt plaats voor ritme en contrasten. Bewegingscircuits voor verschillende soorten verkeer worden ten opzichte van elkaar verzelfstandigd en krijgen een autonome vorm binnen een orthogonaal basisschema. Deze opvatting sluit goed aan op de ruimtelijke kenmerken van de negentiende en vroegtwintigste-eeuwse wijken aan de westzijde van de stad. Doorbraken en zorgvuldige inpassing in het gedifferentieerde schema voor de binnenstad geven de elementen een nieuwe betekenis op grotere schaal. De ontwerphoudingen van Witteveen en van Van Traa introduceren dus niet alleen een bepaalde, verschillende vormtaal in de stad; tegelijkertijd spelen zij een verschillend spel met 'lokale', situatiegebonden ruimtelijke kenmerken. Ze zetten de stad op

een nieuwe manier in elkaar met specifieke ontwerp-oplossingen voor de samenhang tussen onderdelen.

Deze constatering lijkt me van groot belang voor de richting van het debat rondom de begrippen stedelijke identiteit en collectief geheugen. Immers, als de stad een veelheid aan identiteiten kent en het collectief geheugen uit brokstukken en flarden bestaat, dan is de ontwikkelingsrichting van de stad van hieruit niet eenduidig te bepalen en is een kader nodig, dat richting geeft aan ontwerpbeslissingen.

Stedelijke as

De recente reeks Rotterdamse stedenbouwkundige plannen - van het plan-Waterstad, via Noordrand en de Kop van Zuid tot aan het voorstel voor een nieuwe 'stedelijke as' die deze projecten schakelt - laat een zekere ambivalentie zien, juist waar het gaat om de richting van het ontwerponderzoek. Er is sprake van een weldadige verruiming van het blikveld en een interessante reeks ontwerpvoorstellen precies in

de relatie tussen het ontwerpen aan de vernieuwing van fragmenten en de schaal van de hele stad.

Een belangrijk moment in de verbreding van de ontwerpproblematiek is het zogenaamde 'juni-projekt' uit 1986 geweest. De dienst Stadsontwikkeling werkte hierbij in een geconcentreerde periode aan de problematiek van de stad als geheel. Uitgangspunten waren juist kwaliteiten en potenties van onderdelen. Het atelier leidde tot het benoemen van een reeks 'speerpunten' voor het werk van de dienst, in eerste instantie maar liefst 30 in tal. Dit gold als een enorme stimulans voor een 'open' ontwerpwerkwijze. Het lijkt er echter op dat het belangrijkste resultaat van de nieuwe werkwijze - de ontwerpvoorstellen van 'de stedelijke as' in het werk aan drie van de speerpunten - een omgekeerd effect heeft gehad. In plaats van onderzoek naar de mogelijke relaties tussen de stedelijke as en de andere speerpunten, is de discussie na de uitvinding van de as min of meer gestopt. De stedelijke as lijkt de speerpunten als belangrijkste ontwerp- en planningsinzet van de dienst te vervangen.



Rotterdam, 30-puntenplan, juni 1986

Rotterdam, pretpark Wilhelminapier

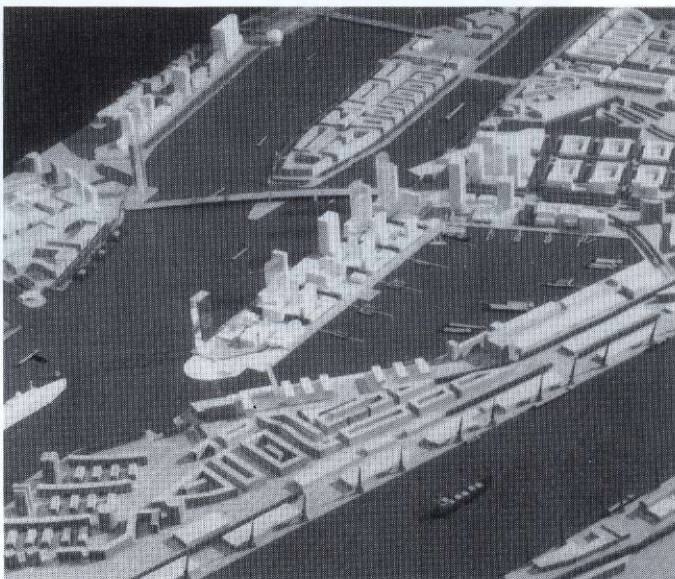


Vierde Nota

Een mogelijke verklaring voor de ambivalentie van de stedelijke as bieden ontwikkelingen in de nationale planning. Min of meer parallel aan de plannenreeks die heeft geleid tot de stedelijke as, is in het kader van het opstellen van de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening een uitgebreide discussie gevoerd. Deze ging over een bruikbaar concept voor het sturen van de herstructurering van West-Nederland in het licht van te verwachten of noodzakelijk geachte ontwikkelingen in de economische structuur. Daarbij hebben twee opties tegenover elkaar gestaan: enerzijds verschillende varianten voor de ontwikkeling van een Randstad en anderzijds de uitbouw c.q. omvorming van de bestaande grote steden. Zo werd in het studierapport 'Ruimtelijke Verkenningen Hoofdinfrastructuur'(1986) van de RPD 1986 een reeks voorstellen gedaan voor de aanleg van een nieuwe infrastructuur met snelwegen en openbaar vervoerlijnen tussen de vier grote steden. In één van de voorstellen is bij Utrecht een groot overstapstation geprojecteerd, waar de nieuwe ring is kortgesloten met het tracé van een nieuwe hoge-snelheidsspoorlijn vanuit Parijs en Brussel naar Hamburg en Scandinavië. Dergelijke voorstellen hebben het niet gehaald. In de Vierde Nota is het pleit uiteindelijk beslecht in het voordeel van de steden. Veel mooie woorden zijn gewijd aan de samenhang tussen steden en tussen stadsgewesten en aan het toenemend belang van de Randstad in internationaal perspectief. Desondanks is de kern van de nota de aanwijzing van een aantal 'stedelijke knooppunten', waaronder Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Utrecht.

In het forceren van de keuze voor de steden als centraal element in de nationale planning hebben de plannen voor stedelijke assen een belangrijke rol gespeeld. Het betrof plannen in meervoud, want naast Rotterdam hebben ook Amsterdam en Den Haag hun stedelijke assen. Amsterdam kent de IJ-as rond een nieuwe stadsautoweg langs het IJ; Den

Rotterdam, Manhattan aan de Maas



Haag de stedelijke as rond de Utrechtse Baan. Stuk voor stuk bieden ze ruimte voor nieuwe 'kansrijke activiteiten' in de bestaande centrumgebieden. In aansluiting daarop worden in de periferie van de steden ontwikkelingen rond infrastructuurknoten afgeremd. Hiermee presenteren de drie grote steden een wervend en eenduidig alternatief voor een Randstad in welke vorm dan ook. Het alternatief van de steden is bestuurlijk en ambtelijk betrekkelijk eenvoudig uit te voeren. Voor de Randstad-optie geldt het tegenovergestelde. Het lijkt erop dat de steden hiermee de sterkste troef in handen hadden. Maar het betekende ook dat in de periode van onderhandeling en discussie over het verstedelijkingsconcept de discussie over de stedelijke as en de daarmee samenhangende plannen werd dichtgespijkerd. Nu onder andere Rotterdam stedelijk knooppunt is geworden en de uit de plannen voortvloeiende financiële claims inmiddels zijn afgewikkeld, kan de discussie over de stedelijke as opnieuw worden geopend.

Stadsplan

Mijn inzet in die discussie sluit aan op de gedifferentieerde strategie voor vernieuwing uit het eerdergenoemde juni-project. Tijdens het ontwerpen aan de 30 daarin benoemde speerpunten kan een breed perspectief voor de ontwikkeling van de stad ontstaan. Interessant wordt dit wanneer evenals in de reeks plannen waarin de stedelijke as ontstond ontwerpvondsten uit verschillende plannen op elkaar worden betrokken. Werkend vanuit de mogelijkheden van onderdelen kan een nieuw beeld van de stad als geheel ontstaan.

Een belangrijk punt hierbij is dat het concept van de veelheid aan identiteiten en de fragmentatie van het collectief geheugen geen vanzelfsprekende en eenduidige richting voor het werken aan de verschillende speerpunten biedt. Er zal sprake zijn - zowel in programmatische als in ruimtelijke zin - van tegenstrijdige mogelijkheden; niet alleen binnen de afzonderlijke speerpunten, maar ook gezien in het kader van de stad als geheel. Je zou echter ook kunnen zeggen dat dit juist de kracht is van het concept in vergelijking met een modelmatige benadering, waarin opties voor de aanpak van een gebied dwingend afgeleid worden uit een schema op een hoger schaalniveau. Het maakt ruimte voor verschillende interpretaties, voor ontwerponderzoek en openbare discussie.

Het opstellen van een stadsplan zou daarvoor een goed kader kunnen bieden, niet in het minst omdat er uiteindelijk op politiek niveau programmatische afwegingen gemaakt zullen moeten worden. De noodzaak van een dergelijk kader kan worden geïllustreerd aan de hand van het voorstel voor het Manhattan aan de Maas op de Wilhelminapier. De stedelijke as is een dominant hoofdelement in het huidige denken over vernieuwing waarin een nieuwe verhouding tussen stad en rivier in een soort embleem is samengevat. Het geprojecteerde Manhattan aan de Maas op de Wilhelminapier werkt daarbinnen op haar beurt als een scharnier. Ik

beschouw het echter vooral nog als een gemiste kans om juist op dit punt - met een verwijzing naar de historische relatie tussen Rotterdam en New York in de gebouwen van de Holland-Amerika-lijn - een hoogwaardige kantoorlokatie te ontwikkelen. Voor hetzelfde geld zou hier, voortbordurend op de historische betekenis van Katendrecht als uitgaansgebied 'aan de overkant', een openbaar pretpark gesitueerd kunnen worden. Het beeld en de dynamiek van een achtbaan kan minstens zo'n fraaie verwijzing naar de dynamiek van de haven zijn als spiegelingen in het water van torens of van een driemaster. Een stadsplan kan het programmatisch kader leveren op basis waarvan een afweging tussen dergelijke voorstellen gemaakt kan worden.

Regionale situering

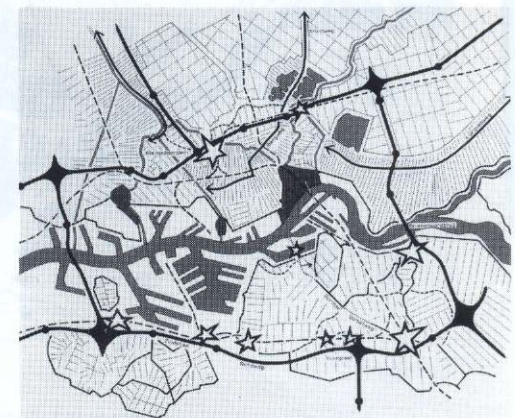
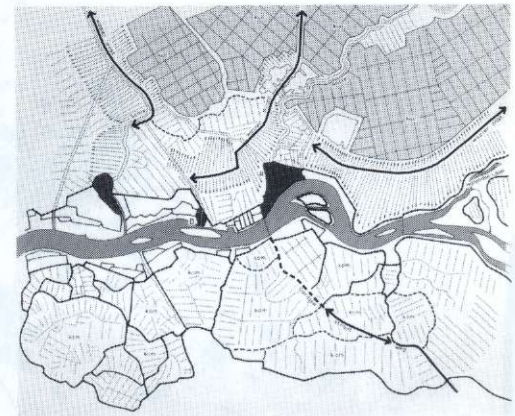
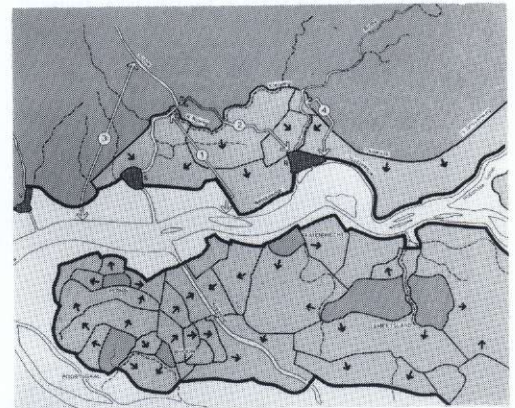
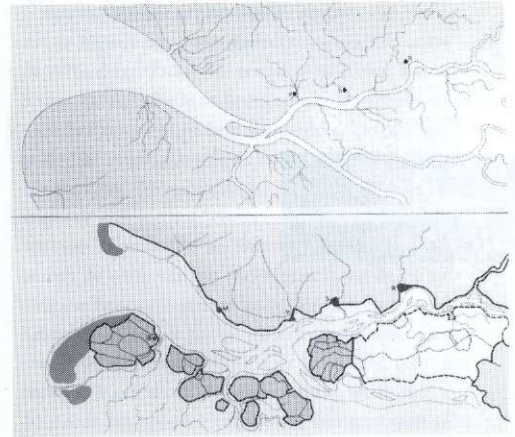
Het belangrijkste aspect van het werken aan een stadsplan zou mijns inziens de problematiek van de regionale situering van de stad moeten zijn. In het debat rond de Randstad beschouw ik de 'winst' van de steden als een gelegenheidsoplossing die op langere termijn geen soelaas biedt.

De problematiek van de regionale situering hangt direct samen met de positie van de stad in de delta van de grote rivieren. In 'Rotterdam, verstedelijkt landschap' heeft Frits Palmboom het ontwikkelingsproces en de vorm van de stad op een uiterst heldere manier in verband gebracht met de kenmerken van de ondergrond en de wijze van ontginnen.

Rotterdam ligt op de rand van de delta. Ten noorden van de stad strekt zich een omvangrijk veengebied uit waarin vervening diepe 'kuilen' heeft doen aftekenen. De landschappelijke onderlegger voor de ontwikkeling van de stad op de noordoever is een zone die door een reeks inpolderingen op de delta is veroverd. Centraal element daarin is de Schielandse Hogezeedijk van Vlaardingen tot Gouda. Ten zuiden van de rivier - in de delta - vormen een reeks eilanden en platen de basis voor ontginning. Dit patroon van autonome eilanden is ook in de vorm van verstedelijking op Zuid herkenbaar.

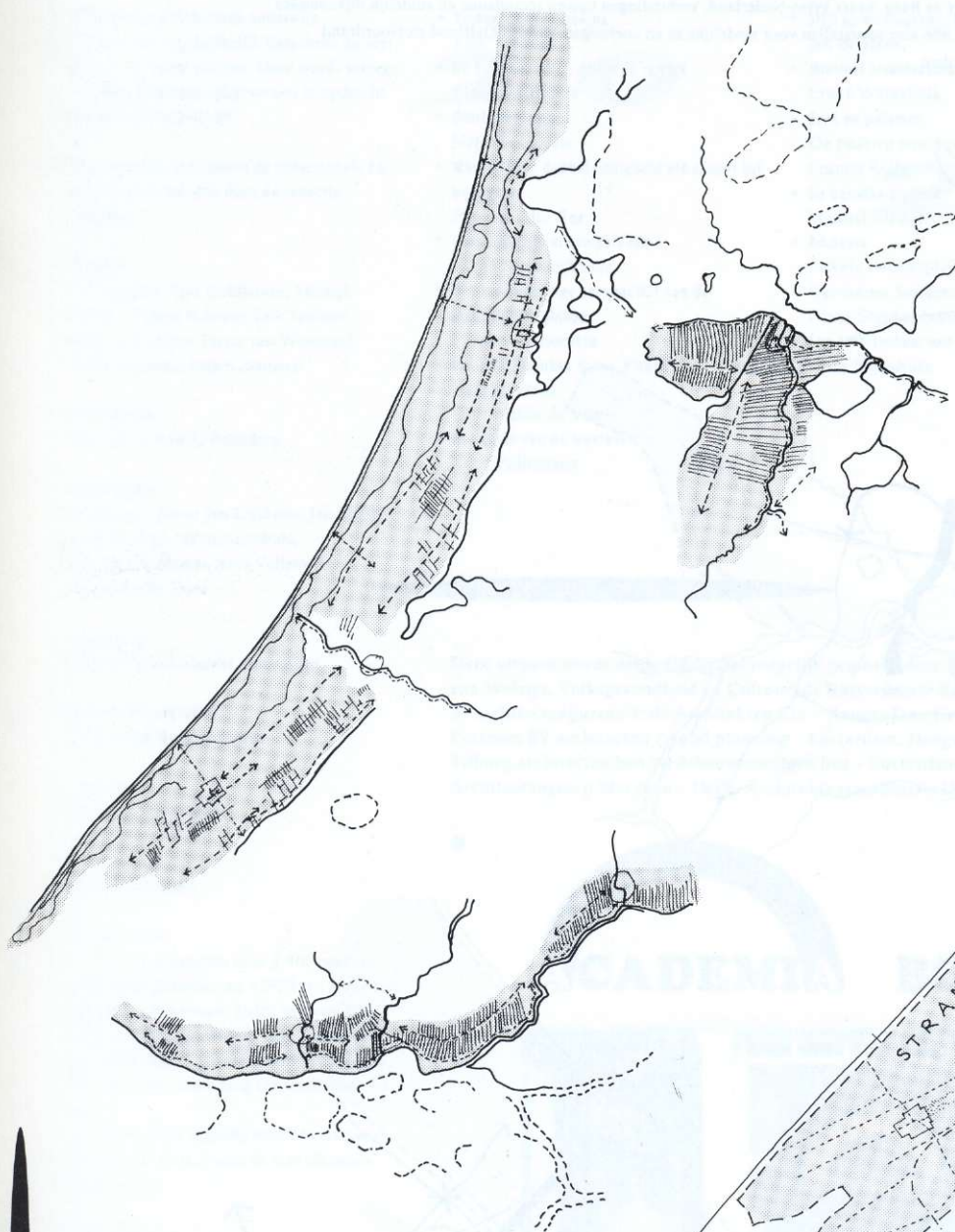
Vergelijk je Rotterdam met andere steden die zijn ontstaan rond dammen in riviervluchten dwars op grotere waterlopen - zoals Amsterdam of Zaandam - dan is een belangrijk verschil dat de Rotte nooit een dominante transportfunctie in West-Nederland gehad heeft. Aan de noordkant is de stad via een gegraven waterloop met de Schie en het waternet van West-Nederland verbonden. Ook in het beloop van snelwegen en spoorlijnen is deze schakeling dominant gebleven. Deze lijnen liggen excentrisch ten opzichte van de stad.

Een reeks veren droeg lange tijd zorg voor de relaties over de rivier. De plaats daarvan werd bepaald door het beloop van dijken en de plaats van nederzettingen op de zuidoever. Pas in de negentiende eeuw ontstond een dominante lijn toen op basis van de plannen van stadsarchitect Rose de verstedelijking en havenontwikkeling op Zuid begon.

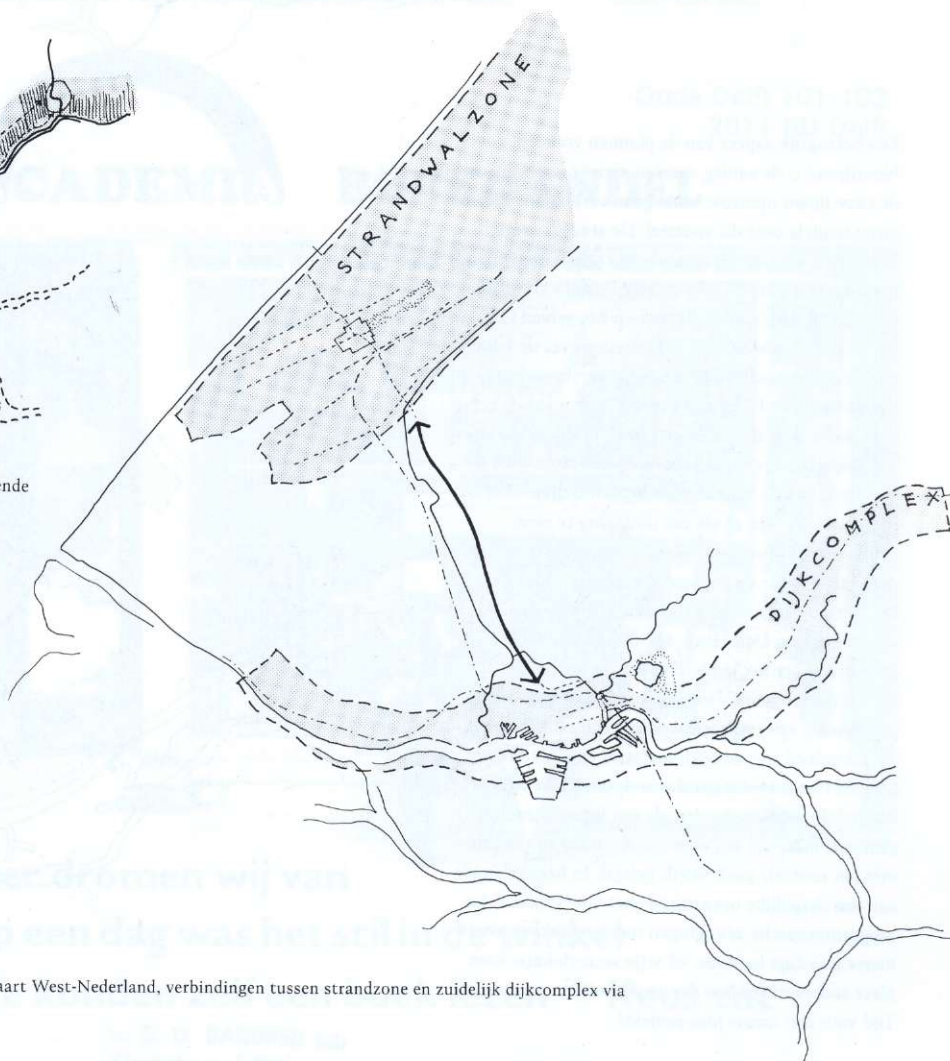




Topografische kaart West-Nederland, fragment



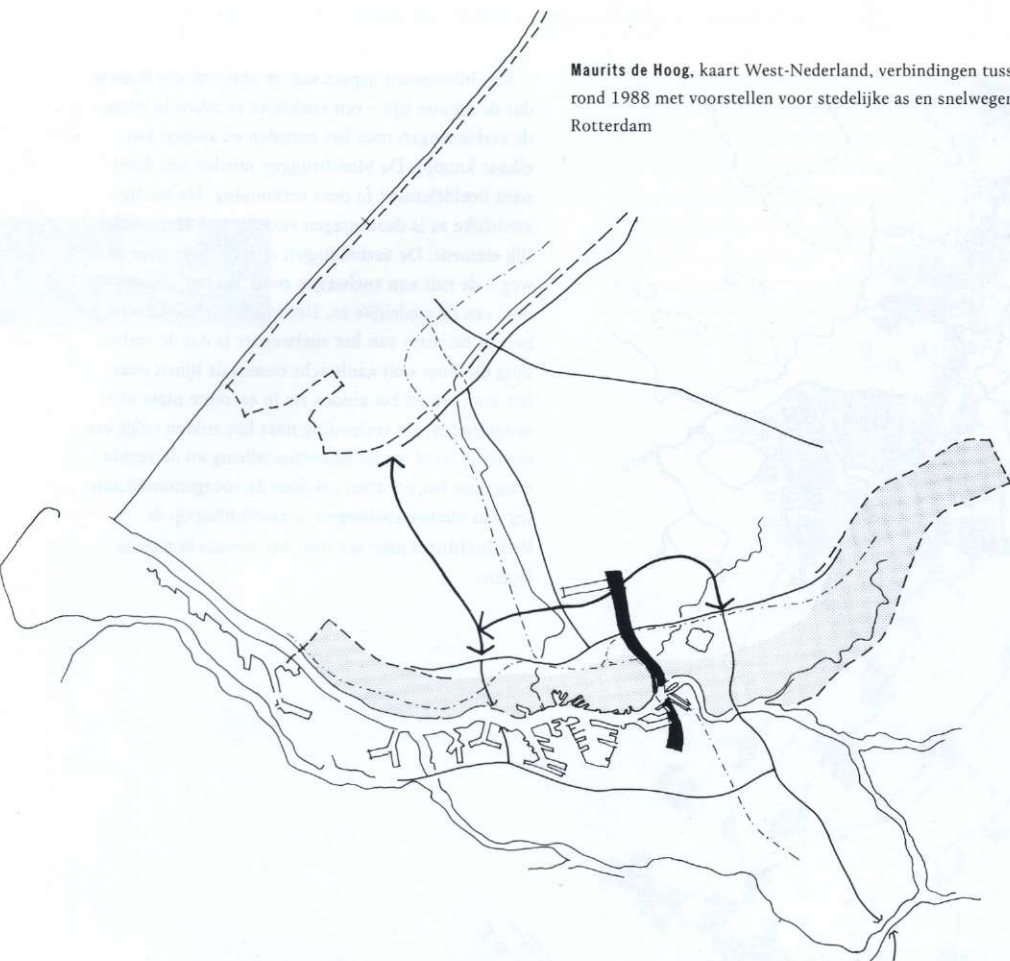
Maurits de Hoog, Kaart West-Nederland, drie structurerende elementen in ondergrond



Maurits de Hoog, kaart West-Nederland, verbindingen tussen strandzone en zuidelijk dijkcomplex via Schie rond 1940

Een interessant aspect van de plannen van Rose is dat de nieuwe lijn – een stedelijke as avant la lettre – de verbindingen naar het noorden en zuiden aan elkaar knoopt. De Maasbruggen werden een dominant beeldelement in deze verknoping. De huidige stedelijke as is daarentegen vooral een intern stedelijk element. De verbindingen met de regio over de weg – de ruit van snelwegen rond de stad – liggen 'los' van de stedelijke as. Het meest opvallend wat betreft de vorm van het snelwegnet is dat de verbinding die Rose ooit aanbracht tussen de lijnen naar het noorden en het zuiden nu in extreme mate uiteengelegd is. De verbinding naar het zuiden volgt een oostelijk tracé via de Brienenoordbrug en de verbinding naar het noorden zal door de voorgenomen aanleg van nieuwe snelwegen in aansluiting op de Beneluxtunnel juist ver naar het westen komen te liggen.

Maurits de Hoog, kaart West-Nederland, verbindingen tussen strandzone en zuidelijk dijkcomplex rond 1988 met voorstellen voor stedelijke as en snelwegen Midden-Delfland en Noordrand Rotterdam



Een belangrijk aspect van de plannen voor de Noordrand is de aanleg van een nieuwe snelweg, die de twee lijnen opnieuw moet gaan verbinden. Ik heb grote twijfels over dit voorstel. De stadsgewesten Rotterdam en Den Haag functioneren in toenemende mate als een eenheid. Op langere termijn zal er dan ook een enorme druk ontstaan op het gebied tussen de twee stadsgewesten. De discussies over de hogesnelheidslijn, sneltramlijnen en de verstopte woningmarkt van Den Haag zijn daarvan nog maar de eerste voorbodes. Het lijkt me niet goed om mogelijke ontwikkelingen als een bedreiging op te vatten voor de identiteit van de stad of voor het landschap. Volgens mij zou beter zijn ze als een uitdaging te zien.

Een interessante optie wat dit betreft lijkt me een ander tracé voor de genoemde snelweg, vanaf de oostelijke tak van de Ruit direct naar het noorden, naar Zoetermeer en Den Haag. Dit maakt een andere opvatting over het landschap tussen Rotterdam en Den Haag mogelijk. Het zou kunnen worden vormgegeven als een centraal park in het intensief verstedelijkt gebied van de agglomeraties van Rotterdam en Den Haag. In dat geval zou de stedelijke as niet behandeld moeten worden als een intern stedelijk element, maar als een element waarmee een relatie met het centrale park wordt gelegd. In het verlengde van een dergelijke opvatting is het voorstelbaar dat programmatische afwegingen met betrekking tot de meest gunstige kantoor- of vrije sectorlokatie compleet anders uitpakken dan in de huidige voorstellen. Tijd voor een nieuw juni-project!

