

ronald van duivenbode, hans lucas, hans timmers

een nieuwe kans



Begin 1985 zal Rotterdam aanvangen met het ondertunnellen van het oude spoorwegviaduct door het centrum. Een belangrijke ingreep voor de stad, belangrijker zelfs dan de recente metro-aanleg. Belangrijk omdat het hier een karakteristiek beeld in de stad betreft, een element dat zelfs het bombardement van 1940 heeft overleefd. Op de discussie over het wederom oprichten van een bruggencomplex met viaduct danwel het nu voorgestelde ondertunnellen van het geheel gaan wij niet meer in. Interessanter is het voor ons de invullingen daarna aan de orde te stellen.

De strook die ontstaat na het afbreken van het oude viaduct is ongeveer drie kilometer lang bij een breedte die varieert van 30 tot 50 meter. De strook is echter in eerste instantie niet als één geheel op te vatten; de eenheid van de strook wordt op een aantal plaatsen belangrijk verstoord door doorsnijdingen van een aantal havens, de Maas en de Blaak. Hierdoor kan de strook op twee manieren opgevat worden:

- Een aantal lokaties die als zelfstandige elementen gezien kunnen worden, met als voordeel dat alle aanwezige randvoorwaarden (zoals: kruisende verkeersaders, havens en Nieuwe Maas) zich – schijnbaar – gemakkelijk laten opnemen.
- Een zich nieuw aandienend fenomeen, een strip, lopend van de Kop van Zuid naar het centrum. De laatste mogelijkheid heeft als nadeel dat, wil je de strook als één geheel lezen, je een aantal zaken zal moeten oplossen: de strip vormt een stedenbouwkundige breuklijn tussen verschillende stadsdelen, en de aanwezigheid van grote fysieke barrières als Maas en Blaak.

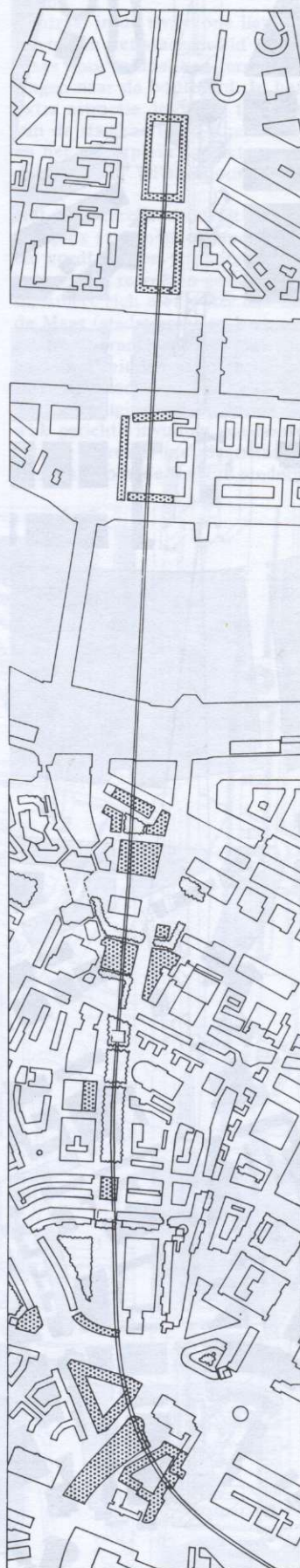
Aardige bijkomstigheden zijn dan wel:

1. het lineaire karakter van de serie lokaties;
2. de constatering dat de strook omgeven wordt door bijna alle bijzondere gebouwen van Rotterdam (een groot aantal torens);
3. de strook loopt van de Kop van Zuid naar het centrum van de stad (Hofplein).

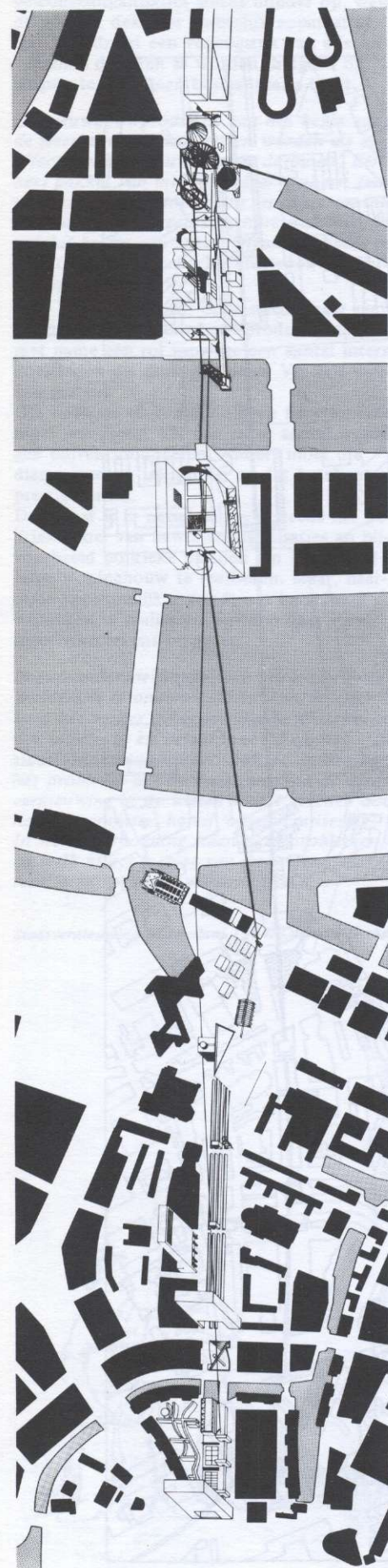
In 1983 hield een projectgroep aan de Academie van Bouwkunst van Rotterdam onder leiding van de mentoren Kees Christiaanse en Herman de Kovel zich bezig met de stedenbouwkundige invulling van dit gebied. Dit project vond zijn ontstaan mede uit een zekere onvrede met het plan, gemaakt door de Rotterdamse Dienst Stadsontwikkeling. Moeten we de voorstellen van deze dienst geloven, dan wordt de stad weer keurig aan elkaar geplakt door op de vrijgekomen lokaties groen of bebouwing te plannen, al naar gelang de technische mogelijkheden. Het plan lijmt het geheel weer aan elkaar vast, alsof er nooit een spoorwegviaduct geweest is.

Een drietal plannen wordt hier gepresenteerd, die elk vanuit een visie op de gehele strook een invulling leveren. De drie plannen zijn kortweg te typeren als:

- Programmatisch contrapuntische opbouw – Ronald van Duivenbode.
- Coulissenplan – Hans Lucas.
- Fragmentarische recrea-strip – Hans Timmers.



ronald van duivenbode programmatisch-contrapuntische opbouw



De lineaire organisatie en het vrijkomen van een aantal lokaties op hetzelfde tijdstip zijn twee fantastische uitgangspunten. Alle middelen zijn ingezet om formele en programmatische bruggen te slaan tussen de nog altijd aanwezige twee stadsdelen van Rotterdam.

Indien de stad wordt opgevat als een piramidale constructie van programma's kan er, uitgaande van een consistent model, op een aantal manieren worden ingegrepen:



Wil de strip als een logische eenheid functioneren, dan zullen er voldoende aanleidingen moeten zijn om grote groepen mensen de functies te laten gebruiken. Het heeft dus geen zin om de bestaande stedelijke structuur op deze lokatie te versterken, dan wel om er een monotoon doorgaand functiepakket in te leggen. Het aardige van de keuze 'bestaand model + 2' is, dat er op programmatisch niveau een contrapuntische relatie* ontstaat tussen het centrum en 'halverwege Rotterdam-Zuid'. Dit sluit aan bij de actuele ontwikkelingen: het centrum wordt voorzien van rustige recreatieve voorzieningen; Rotterdam-Zuid heeft gezien de toekomstige woningbouw een grotere behoefte aan wat meer stedelijke recreatie.

Zichtlijnen spelen een belangrijke rol in het ontwerp: één van het Hofplein naar het Witte Huis en één van het Witte Huis naar de tunnelentree. Het Witte Huis vormt zo een visueel scharnier. Zichtlijnen bepalen vorm en richting van de gebouwen. Een tweede belangrijk aspect is het voortdurend overkluizen van het tunneltraject, zodat het poorttype voor de grotere gebouwen is gekozen.

Sportstrip

In het gedeelte Admiraal de Ruysterweg/Meent, een rustig sportgebied, vindt men: een rollerskatebaan, tennis-, basketbal- en volleybalvelden, vier squashbunkers en een arboretum. Dit laatste levert een zeer dichte bosbebouwing. Het groen krijgt hierdoor een educatief aspect en wordt maximaal geïsoleerd binnen het centrum.

Marktzone

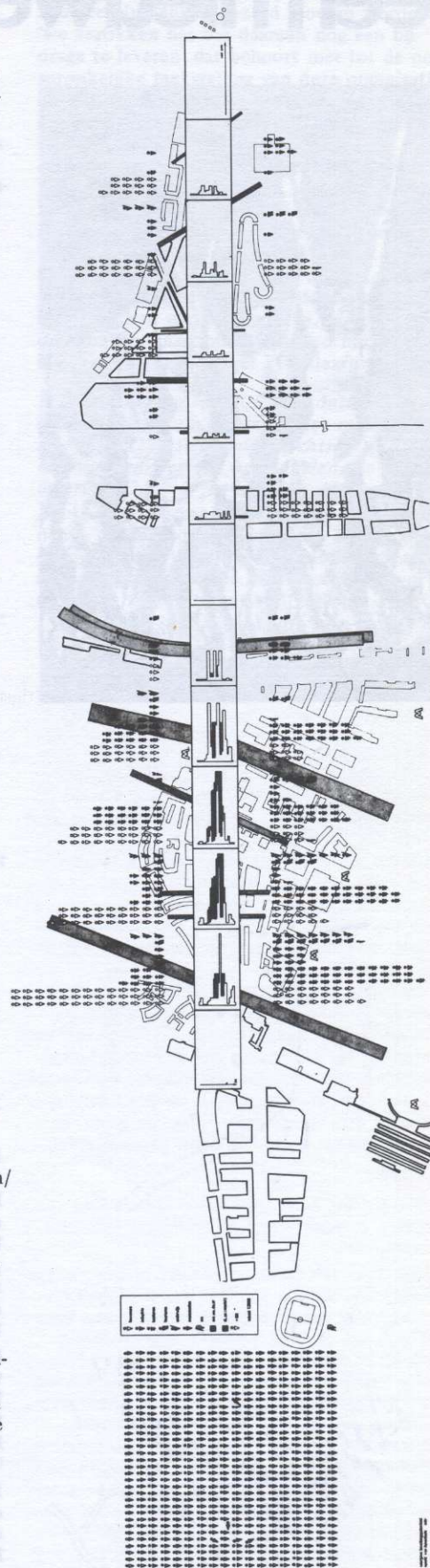
Deze wordt gekenmerkt door een gesloten wand (Boterslootzijde) en een verbrokkelde wand. Een aantal bijzondere gebouwen (Laurenskerk, PTT-toren, bibliotheek, Blom-toren) geven hier een aanzet tot een driehoekig plein. Ter completering zijn een drietal hogere (60m) slabs opgericht, twee woon/winkel gebouwen en één kantoorpand. Dit kantorencomplex aan de Blaak bestaat uit een driehoekig gebouw (in groen marmer, gesloten) en een 'zwevend gebouw', reflecterend en extravert.

Witte Huis gebied

De hier ontstane chaos kan slechts met gelijke middelen worden aangevuld. Het recreatieve karakter krijgt gestalte in een architectuurmuseum: een openluchtgedeelte (station Blaak), zes villa's van zes nog in leven zijnde representanten van architectuurstromingen en de herbouw van café de Unie, met kantoor en het gastronomische deel van het museum.

Rosestraat

Een pretpark, met een mechanisch gedeelte aan de zuidzijde en een geavanceerd, computerized deel aan het water. Een zweefbaan verbindt alle elementen van het plan, en heeft hier een station in één gehandhaafde pyloon van de oude hefbrug.



* Contrapunt: (muziek) verbinding van twee of meer melodien of stemmen op een bepaald motief; thans ook buiten de muziek gebruikt. (Koenen-Drewes, *Verklarend woordenboek der Nederlandse taal*, Groningen, 1983).

hans timmers de recrea-strip

Ook dit plan is een reactie op de plannen van Stadsontwikkeling. Mijn uitgangspunten zijn als volgt: het gebied zo min mogelijk aantasten en het karakteristieke beeld van de strook versterken door middel van kleine toevoegingen en hulpmiddelen. Met andere woorden: het verfijnd opwaarderen van reeds aanwezig zijnde culturele, economische, sociale en historische elementen. Bijvoorbeeld het uitbreiden van het aantal gemeenschappelijke stadsvoorzieningen of het voorzien in naar de wijk gerichte behoeften: parken, musea, recreatieve attracties en sport. Daarnaast zijn er – voornamelijk als gevolg van een chaotische verkeersstructuur die voor irritante doorsnijdingen zorgt – stedenbouwkundige eilandjes ontstaan, ieder met een eigen problematiek. Om tijdens de ontwerpfase niet te veel tot geforceerde ingrepen te hoeven komen ter overbrugging en ter verduidelijking van de 'zichtbare' aaneenschakeling, wordt de onderlinge eenheid gevormd op basis van gedisciplineerde programmatische invulling.

De strip laat zich indelen in vier gebieden, waarop drie disciplines (wonen, werken, recreëren) worden geprojecteerd. Vervolgens worden deze in verhouding over de vier ge-

bieden verdeeld, waarbij binnen elk gebied nog eens een extra verdeling en een uiteindelijke centralisatie plaatsvindt. De belangrijkste discipline, het recreëren, zorgt door middel van actieve en passieve recreatie voor de noodzakelijke balans tussen het overgewaardeerde 'Noord' en het ondergewaardeerde 'Zuid'. Het wordt verdeeld door onderlinge afweging van een aantal voorwaarden: wel of geen centrum-allure, wijk/dorpbehoefte, klimatologische problemen, toekomstige planuitbreidingen, intensiteit van de gebruikswaarde, enzovoorts. Uiteindelijk zal deze strook, waar vroeger water en later een trein liep, een afspiegeling van het 'Rotterdamse' bieden.

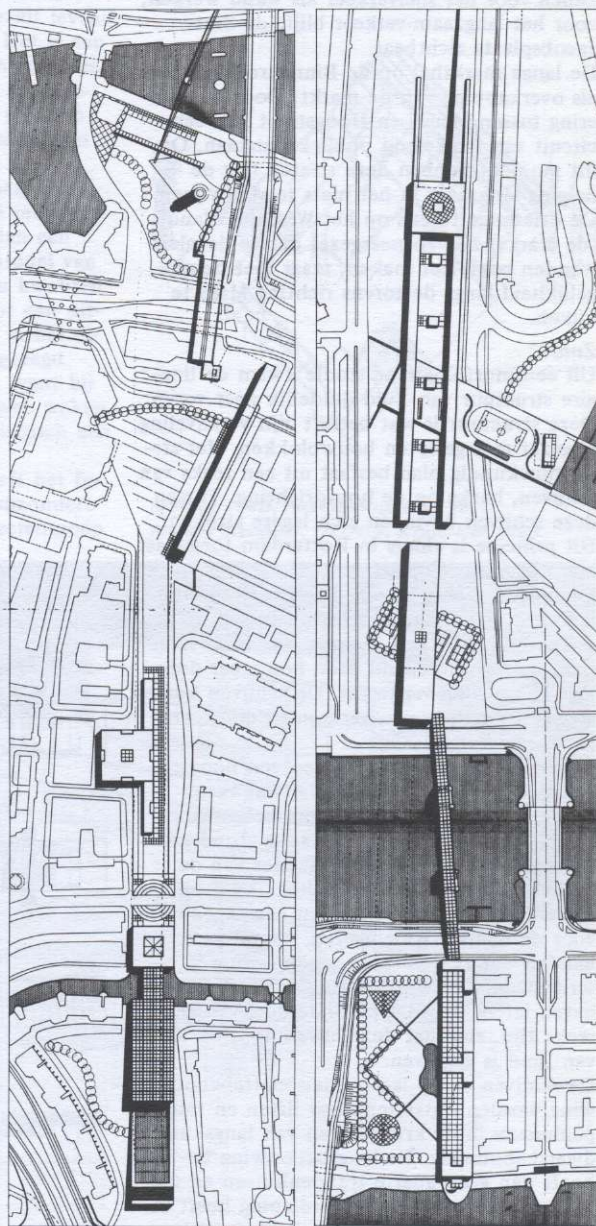
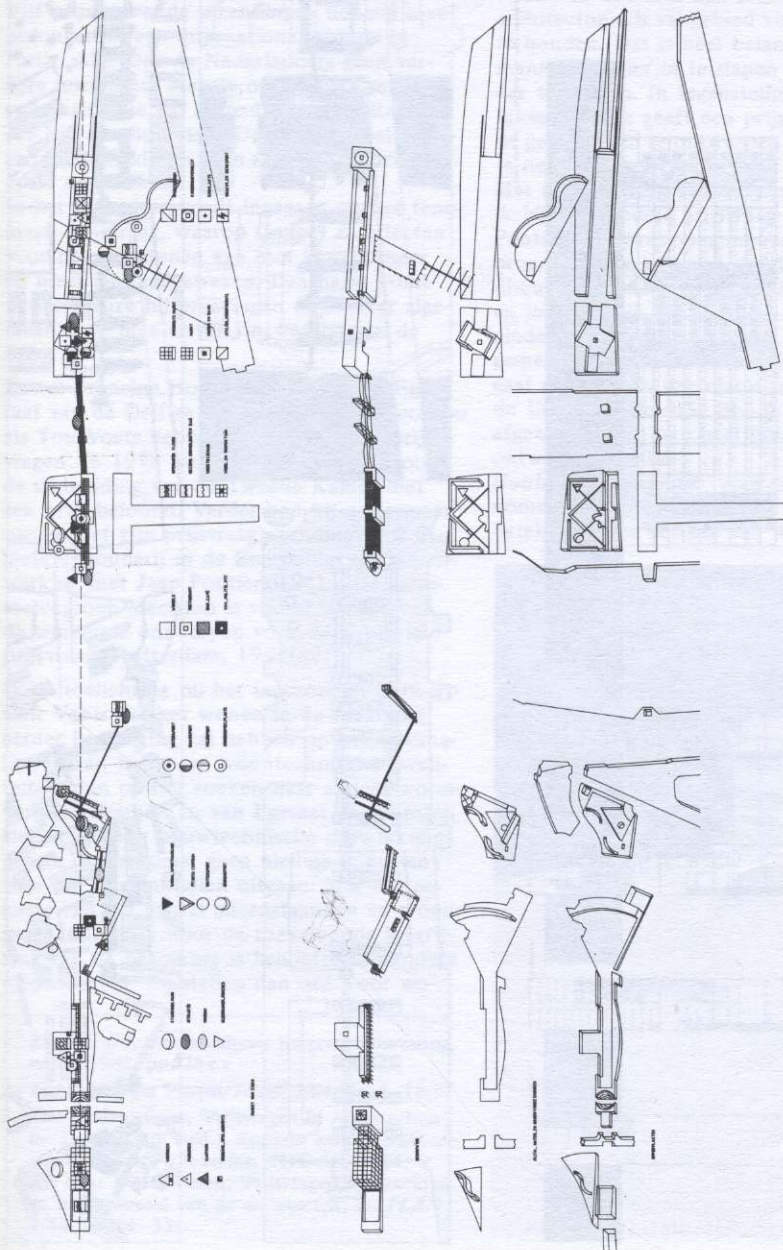
De strip is verdeeld in vier zones: stad, rivier, eiland en wijk. De stadzone is gegroepeerd rond het marktgebeuren en de te maken overdekte promenade tussen Hoogstraat en Meent. Aan het Pompenburg, waar het spoor onder de grond verdwijnt, wordt de aanwezige binnentuin gecompleteerd met een glazen tropische tuin en afgebakend aan de Meent met een woonblok. Dit hele complex – inclusief waterbassin – ligt hellend als gevolg van het afschot van

de spoorlijn. Ter beëindiging van de stadzone dient het trechtervormige marktplein, afgeschermd door een steile wand als eind van de (Hoogstraat)structuur en als spiegel voor het structuralisme aan de overzijde van het plein.

Centraal in de rivierzone ligt een park, in de luwte van het stadsgeweld en gericht op de Maas door middel van terrassen en aansluitingen naar de boulevard. In het park als extra attractie de 'ware' toren, te midden van de staalkaart van torens. Tussen het park en het marktplein ligt het oude Station Blaak, dat als 'brug' en als spoorwegmuseum functioneert.

Het Noordereiland omvat een sport/recreatie-complex (zwembaden, speelweide, stadsterras) en wordt als een vooruitgeschoven post van het actieve recreëren gezien. Het gebouw manifesteert zich met water aan het water van de Maas (stadsterras) en bestaat grotendeels uit transparante ruimtes met aan de koppen en in het midden gesloten lichamen voor diverse nevenactiviteiten.

Ter beëindiging van de strook een naar de wijk gerichte invulling van hoofdzakelijk actieve recreatie met daarnaast wonen en werken. Door de lineaire stedelijke invulling



van de twee bouwlichamen (indoor-sport-complex en woningen) wordt het monotone karakter van Feyenoord doorbroken. De hefbrug blijft behouden als verbinding tussen beide sportcomplexen in de vorm van een indoor-trimbaan. Exploitatie van de binnenhaven voor kleinschalige watersportactiviteiten is met het oog op toekomstige plannen voor de Kop van Zuid wenselijk.

hans lucas **coulissenbebouwing**

Er kan geen sprake zijn van een eenduidige strook. Daarom is voor Noord en Zuid een apart stedenbouwkundig plan ontworpen.

Noord

Per situatie is een bebouwingsvoorstel ontworpen. Een lineaire of aaneengesloten bebouwing ligt niet voor de hand.

Voor het gebied aan het Pompenburg zijn smalle, hoge gebouwen gedacht, die hun richting krijgen door de coulissenwerking, die ontstaat bij het bewegen langs deze bebouwing. Tevens is de richting van de zuidwand van Jan Verhoevens 'ruit' opgenomen en zo meer manifest gemaakt. De drie torens aan de zuidkant van het Pompenburg zullen voor het snelverkeer als wand werken; voor het langzaam-verkeer blijft de Sint-Jacobsplaats zichtbaar.

De lange markthal op de Binnenrotte dient als overkapping van de markt. Door de situering tussen Meent en Hoogstraat kan een circuit van winkelend publiek ontstaan. Op dit moment hebben deze straten nog de neiging langzaam in het niets te verdwijnen. De drie hoge torens op het Westnieuwland (de Markt) zijn zo neergezet dat ze de pleinvanden compleet maken, maar met de mogelijkheid langs de torens richting Maas te kijken.

Zuid

Uit een morfologische studie kwam de lineaire structuur van Zuid duidelijk naar voren. Deze structuur is wat betreft zijn verkaveling opgezet met gesloten bouwblokken. Het stedenbouwkundig plan bestaat uit een reeks van schijven, haaks op de hoofdrichting. Tussen deze schijven bevinden zich lagere stroken. Dit principe is elders in Rotterdam toegepast langs de Westewagenstraat.

Beginnend rechts tussen Rosestraat en Oranjeboomstraat staan de schijven tussen de gesloten bouwblokken. Echter, hoe meer men richting Noordereiland gaat, hoe meer deze lage bebouwing verdwijnt. De schijven komen steeds losser te staan, verbonden door een loopstraat.

De losstaande schijven hebben een hoogte van tien lagen, de schijven die wat vaster zitten zeven lagen en de lagere bebouwing is vier lagen hoog. Op de begane grond en de eerste verdieping zijn gedeeltes van de schijven opengehouden. De hoge schijven op het Noordereiland vormen een tegenwicht voor de nieuwe Willemsbrug, vooral vanwege het feit dat ze zonder randbebouwing in serie staan. De twee schijven bij de Koningshaven laten, doordat zij onderdeel van een reeks zijn, zien dat deze haven door de Kop van Zuid is gegraven.

De schijven en de lagere maisonnettebebouwing worden ontsloten door liften en trappenhuisen in de kruispunten van langs- en dwarsbebouwing. De langsbebouwing heeft dan geen aparte trappenhuisen en de loopstraat op de tweede verdieping heeft zo een functie. Deze loopstraat bevindt zich

aan de kant van de Rosestraat, aangezien de Oranjeboomstraat een drukke verkeersweg wordt na het doortrekken van de Willemsbrug.

