

An architectural site plan of the inner city of Rotterdam, showing building footprints, streets, and public spaces. The plan is rendered in a light, sketchy style with some areas shaded in a light tan color. The title 'Operatie herbergzaamheid' is overlaid in large orange letters. Below the title, the subtitle 'Beleid en stedenbouw voor binnenstad Rotterdam 1974-78' is written in a smaller orange font. Various streets and squares are labeled with handwritten-style text, including 'Hofplein', 'Pompenburg', 'Deffise van', 'Grote Kerkplein', 'Blaak', 'Hoogstraat', 'Markt Looijen', 'BUR. VO...', 'Schiedams dijk', 'Buss. Plein', 'Meent', 'Coorbrugel', 'Coorbrugel', 'Goude Singel', 'Hoogstraat', and 'BUR. VO...'.

Operatie herbergzaamheid

Beleid en stedenbouw voor binnenstad Rotterdam
1974-78

Renate Mous

Rijksuniversiteit Groningen

Masterscriptie Architectuur- en Stedenbouwgeschiedenis

Begeleiding: prof. dr. Auke van der Woud, drs. P.M.J.L.P. Collette

6 januari 2011

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding	3
1.1. Jaren zeventig en de binnenstad van Rotterdam	3
1.2. Ontwerpen in het Basisplan in de jaren zeventig	3
1.3. Onderzoeksvraag en -opzet	6
1.4. Onderzoeksmateriaal	7
2. Kil, eentonig, leeg en onbewoonbaar: opkomende kritiek eind jaren zestig	8
2.1. Een city gevormd naar het modern stedelijke leven 1946-1965	8
Een homogeen stadsbeeld met grote verkeersruimten en binnenstadshoven	9
2.2. Laatste grote lege gebieden van de wederopbouw eind jaren zestig	11
2.3. Een geluid van kritiek op de binnenstad door Wentholt 1968	13
Wentholts vormgevingsprincipes voor een leesbare en herbergzame binnenstad	14
Hogere bebouwingdichtheid door verdichtende hoogbouw	14
Complexiteit en contrasten in de vormgeving van stedelijke ruimten	15
Ruimtelijke geleding van stedelijke ruimten	16
Wentholts binnenstadskritiek ontvangen als onredelijk	17
2.4. Een humaner alternatief voor het kille modernistische ontwerp	18
Experimenten vanaf eind jaren zestig met kleine schaal in naoorlogse woonwijken	20
2.5. Succesvol bewonersprotest tegen saneringsplannen in oude stadswijken	21
2.6. Einde van stadsvernietigende verkeerswerken en verdere uitbreiding city	22
2.7. Conclusie	25
3. Programma voor een herbergzame binnenstad voor Rotterdam 1974-1978	27
3.1. Eerste ingrepen voor een aantrekkelijke binnenstad vanaf 1970	27
3.2. Links programcollege 1974-1978 pleit voor een beter vormgegeven binnenstad	28
3.3. Samenstelling, visie en beleidsnota's stadsbestuur 1974-1978	29
3.4. Programma voor een kloppend hart voor Rotterdam	31
Een binnenstad om in te wonen	32
Een beloopbare binnenstad	34
Een levendige binnenstad	36
Een herbergzame en besloten binnenstad	36
Een binnenstad met veelvormigheid in architectuur	38
3.5. Conclusie	41
4. Operatie herbergzaamheid binnenstad Rotterdam 1974-1978	43
4.1. Ontwerpopgave herbergzaamheid binnenstad van start	43
4.2. Herbergzaamheid gevraagd in ontwerpprijsvragen 1974-1978	44
4.3. Rekrutering van ontwerpkrachten binnen en buiten dienst Stadsontwikkeling	46
4.4. Leuvehaven 1967-1978: zoeken naar een nieuwe bestemming en invulling	47

Een havengebied met een 'Venster op de rivier'	47
Leuvenhaven met een Wereldhandelscentrum als onderdeel van de city	48
Drie ontwerpen voor Wereldhandelscentrum op de Leuvehaven 1971-1974	49
Ontwerpen voor een Wereldhandelscentrum met wonen en recreatie	50
Wereldhandelscentrum als stedenbouwkundig samenhangend geheel	51
Hoogstads ontwerp Leuvehaven 1975 als onderdeel van operatie herbergzaamheid	54
Ontwerp woningbouw Leuvehaven in Hoogstads studie Waterverband 1975-76	55
Studie Waterverband als kader voor St. Jacobsplaats, Churchillplein en Leuvehaven	57
Studie Waterverband opgedeeld en uitgekleeft 1976-78	59
4.5. Reservegebied Weena op de ontwerpagenda van de jaren zeventig	60
Ontwerpen voor nieuw stadscentrum en recreatiepark bovenop het Weena 1975-1977	61
Ideeënprijsvraag Weena-Centraal Station 1977	63
Een kritische jury spreekt zich uit over de prijsvraag	64
De inzendingen voor de prijsvraag: bovenop of langs de verkeersweg?	65
Voorkeur van de jury voor een op Basisplan geënte oplossing	67
Plaatmodel op wens van gemeente verder uitgewerkt	69
Weena als boulevard met ruimtelijke aansluiting op bestaande stad	70
Ontwikkeling Weena en nieuwe opgaven voor de binnenstad	71
4.6. Conclusie	72
5. Conclusie	74
5.1. Herbergzaamheid door vullen van de laatste gaten en een veelvormig stadsbeeld	74
5.2. Herbergzaamheid door ruimtelijk ontwerpen aan de binnenstad	75
5.3. Herbergzaamheid als antwoord op de kritiek eind jaren zestig	76
5.4. Herbergzaamheid vanuit een ander perspectief	77
6. Bronnenlijst	79
6.1. Archieven	79
6.2. Literatuur	80
6.3. Televisiefragmenten	83
6.4. Lezing	83
6.5. Interviews afgenomen door de auteur voor dit onderzoek	83
6.6. Afkomst afbeeldingen	84
Dankwoord	85

1. INLEIDING

1.1. Jaren zeventig en de binnenstad van Rotterdam

De binnenstad van Rotterdam is bekend om de moderne architectuur en stedelijke opzet. Brede verkeerswegen doorkruisen de stadskern met gebouwen van grote schaal en hoogte. Minder bekend is het om de verzamelingen aan woningbouw uit de jaren zeventig tot begin jaren tachtig. In de oude stadsdriehoek werd vanaf midden jaren zeventig aan het binnenwater en aan de voormalige havengebieden Leuvehaven en Oude Haven een aantal projecten gerealiseerd voor in hoofdzaak woningbouw. De woningbouwprojecten hebben allemaal dezelfde ruimtelijke en architecturale kenmerken: oriëntatie op binnenruimten, veelheid aan voetgangersgebieden, hoge bebouwingsdichtheid en in de bebouwing openingen in de gevel, gebruik van hellende vlakken, donkere baksteen in combinatie met kleuren als rood, zachtgeel en blauw. Hoewel het relatief grote oppervlakten betreft, vallen de woningen toch niet echt op. Het zijn bijna onzichtbare enclaves in het stadsbeeld. Een uitzondering hierop is de bebouwing aan de Oude Haven naar ontwerp van P. Blom, waarvan de kubuswoningen over de Blaak in 2009 de status kregen van gemeentelijk monument.

Andere sporen uit de jaren zeventig hebben een nadrukkelijke plek in het Rotterdamse binnenstadsbeeld. De brede stoepen van de Coolingsingel worden nog altijd gesierd door kleine paviljoens die ruimte bieden aan onder meer cafés en kleine boetiekjes. Het gezicht van de oude stadswijken als het Oude Westen, Crooswijk, Feijenoord en het Oude Noorden, die allemaal grenzen aan het stadscentrum, wordt voor een groot deel bepaald door de woningbouw van de stadsvernieuwing in de jaren zeventig.

1.2. Ontwerpen in het Basisplan in de jaren zeventig

De woningbouwprojecten en de paviljoenbouw in de binnenstad vielen niet onder de stadsvernieuwingsoperatie in de jaren zeventig. Het ging om nieuwbouw binnen de bestaande moderne wederopbouwstad. Er is in Nederland moeilijk een vergelijkbare situatie te vinden voor het kader waarin de woningbouw tot stand kwam. De wederopbouw van het in 1940 gebombardeerde Rotterdamse stadshart was in de jaren zeventig nog in volle gang en grote oppervlakten wachtten nog op invulling. Hierin was Rotterdam niet uniek: zo lagen er ook grote delen van het gebombardeerde stadshart van Nijmegen in de jaren zeventig nog braak.¹ Onderscheidend voor de Rotterdamse situatie was echter wel de omgeving waarin de woningbouw en de paviljoens tot stand kwamen: een moderne binnenstad die qua functioneren, ruimtelijke opzet, verkeersorganisatie en grootschalige bebouwing aan alle facetten voldeed van de modernistische opvattingen over stedenbouw.

Tot 1985 lag het wederopbouwplan *Basisplan* uit 1946 aan de basis van de stedenbouwkundige ontwikkeling van de binnenstad. Het was een bijzonder stedenbouwkundig kader dat niet zozeer bestond uit een ontwerp, maar meer uit een samenhangend geheel aan maatregelen. Het was een plan dat flexibel moest zijn en dat ruimte moest houden voor inpassing van nieuwe inzichten over het stedelijk ontwerp als gevolg van maatschappelijke en economische veranderingen. In de toelichting op het *Basisplan* stond het volgende hierover vermeld: "(.):het leven eener stad is zozeer

¹ R. Abma (red.) 1984, 143.

samengesteld en zoo voortdurend in beweging, dat het eenvoudig onmogelijk zou zijn om dit leven in een starre teekening vast te leggen."²

In het *Basisplan* werden om die reden delen open gehouden om later verder uit te werken: de zogenaamde reservegebieden. Maar ook wat betreft de ruimtelijke invulling bood het plan ruimte voor verschillende inzichten. De bepalingen hadden in hoofdzaak betrekking op de organisatie van het verkeer en de zonering van de functies.

Het centrumgebied werd bestemd voor in hoofdzaak kantoor- en winkelvoorzieningen

gebouwd op kavels die ontsloten werden door een hiërarchisch verkeersstelsel voor het autoverkeer. Als er gebouwd moest worden werd een uittreksel van het *Basisplan* gebruikt: de zogenaamde blokkenkaart.³ Over de te bebouwen kavel, het blok, was hierin niet meer vastgelegd dan de hoogte, de vorm van bouwlijnen en de bebouwingsgraad. De precieze architectonische invulling werd overgelaten aan de ontwerpers. Om die reden werd het ook door ontwerpers uit de jaren zeventig ervaren als een rekbaar plan, dat inderdaad ruimte bood aan de inpassing voor nieuwe stedenbouwkundige ideeën.⁴

Tot de jaren zeventig was het *Basisplan* ingevuld met architectuur, verkeerswegen en bestemmingen die paste bij het beeld van een moderne stad. Grote bank- en kantoorgebouwen bepaalden het beeld van de stad. Met de Lijnbaan was met een ingenieuze scheiding van het winkel- en het woongebied een moderne invulling gegeven aan de winkelstraat. Een groot verkeersplein op de Oude Haven verbonden met een verkeerstunnel naar de zuidelijke Maasoever moest de verkeersboulevards Coolsingel, Weena en Blaak uit het *Basisplan* versterken. Ten behoeve van de uitbreiding van het verkeersstelsel en meer kantoren werden eind jaren zestig krotopruijningen van de oude stadswijken voorgesteld. Ook besloot de gemeente in 1967 tot de stichting van een Wereldhandelscentrum op de in onbruik geraakte Leuvehaven.

Nog geen tien jaar later ging het roer om. De gemeente zette de verdere bouw van kantoren stop en bestemde de laatste gaten in de binnenstad tot woongebied. De gemeente gaf in 1976 de opdracht voor de bouw van woningen aan de St. Jacobsplaats, dat in het *Basisplan* nog bestemd was voor gemeentekantoren. Deze omslag zou het begin zijn aan een golf van woningbouwprojecten in de binnenstad in de jaren zeventig en begin jaren tachtig, met als sluitstuk de woningbebouwing aan de Oude Haven in 1984. Al deze stedelijke projecten werden gerealiseerd binnen het kader van het *Basisplan*. Dit kan worden gezien als een bevestiging voor het flexibele karakter van het plan.



Basisplan voor de wederopbouw van Rotterdam, kaart met bestemmingen, 1946

² ASRO 1946, 39.

³ U. Barbieri 1981, 41-42.

⁴ Interview Jan Hoogstad, mei 2010.

1. Woningen Hofdijk,
1976-81



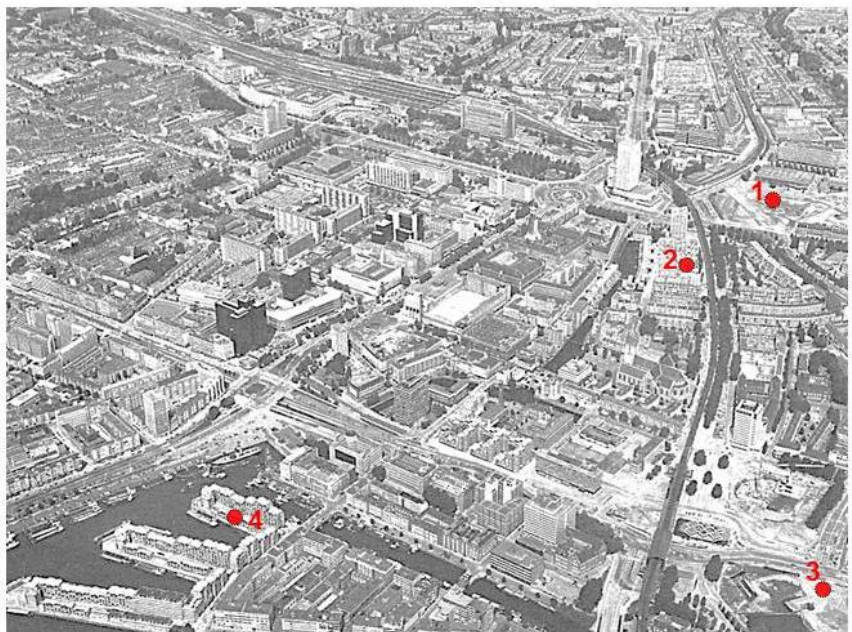
2. Woningen St. Jacobsplaats,
1976-81



3. Woningen Oude Haven,
1978-84



4. Woningen Leuvehaven,
1975-80



Grotere woningbouwprojecten in en nabij de binnenstad van Rotterdam uit de jaren zeventig en begin jaren tachtig, met links van boven naar beneden foto's van de projecten (bron: GAR) en rechts de projecten aangeduid in kaart en foto.

De kaart geeft de stand van de wederopbouw weer in 1965 (uit: M. Aarts, 1995), waarbij de witte gebieden nog onbebouwd zijn.

Op de luchtfoto van de binnenstad uit begin jaren tachtig zijn alle woongebieden op de Oude haven en Hofdijk na gerealiseerd.

1.3. Onderzoeksvraag en -opzet

Dit onderzoek richt zich op de omslag in het denken over en het stedenbouwkundig ontwerpen aan de Rotterdamse binnenstad vanaf midden jaren zeventig. Een stedenbouwkundige ingreep kan nooit enkel begrepen worden vanuit de ideeën van de ontwerpdiscipline of vanuit het beleid waarin het tot stand kwam. Het is veel meer het resultaat van een samenspel aan maatschappelijke krachten en overtuigingen. In dit onderzoek is ervoor gekozen om de omslag in het stedelijk ontwerpen te benaderen vanuit het gemeentelijk beleid voor de binnenstad. In 1974 kreeg Rotterdam een links programcollege met enkel wethouders van de Partij van de Arbeid (PvdA), dat het karakter en functioneren van de binnenstad hoog op de politieke agenda plaatste. Rotterdam moest een herbergzaam stadshart krijgen. Het college hield het niet bij woorden: het schreef tussen 1974 en 1978 een groot aantal ontwerpprijsvragen uit en gaf ontwerpopdrachten voor de nog lege binnenstadslocaties als de St. Jacobsplaats, het Schouwburgplein, aan de Blaak, de Leuvehaven, het Weena en de Oude Haven. Journalist H. Maas sprak in oktober 1975 in *Het Vrije Volk* over 'Operatie herbergzaamheid'.⁵

Met de expliciete aandacht voor de binnenstad in het programma en de veelheid aan opdrachten voor stedelijke gebieden moet de gemeente in de jaren zeventig een belangrijke deelnemer geweest zijn in de verdere wederopbouw van de binnenstad. Als links college zette het hier ook op in. Te lang hadden de bankgebouwen en de kantoren het gezicht van de stad bepaald. De voor Ruimtelijke Ordening verantwoordelijke wethouder J. Mentink zag deze bebouwing als erecties van het Grootkapitaal.⁶ Het was nu de beurt aan de stad zelf om het gezicht van de stad te bepalen.

Het gemeentelijk beleid midden jaren zeventig kan niet op zichzelf gezien worden. In de jaren zestig en zeventig groeide onder sociologen maar ook onder architecten de weerstand tegen de opzet van de modernistische stedenbouw. Zo publiceerde in 1968 de sociaal-psycholoog R. Wentholt zijn onderzoek *De binnenstadsbeleving en Rotterdam*, waarin hij stelde dat de binnenstad onherbergzaam was. Het was ook een tijd waarin bewoners meer en meer weerstand boden tegen grootschalige verkeerskundige ingrepen en modernisering plannen voor de stad. Zij eisten in hun acties meer aandacht voor de slechte woonomstandigheden in de stadswijken.

Het college beantwoordde in 1974 aan de wens van bewoners en critici als Wentholt door de binnenstad met een andere kijk op de agenda te plaatsen. Om dit programma goed te begrijpen, zal in het eerste deel van dit onderzoek de geuite kritiek op de binnenstad eind jaren zestig aan bod komen. Waaruit bestond de wederopbouwkritiek in Rotterdam en door wie werd deze geuit? De nadruk zal gelegd worden op de door Wentholt geuite kritiek, omdat hij net als het college pleitte voor een herbergzame binnenstad. In het tweede deel van het onderzoek staat het programma van het college centraal. Aan welke criteria moest een herbergzame binnenstad volgens het college voldoen? Welke programma's pasten hierbij en hoe kon het stedelijk ontwerp hieraan bijdragen? Het derde deel van het onderzoek gaat over de wijze waarop de gemeente sturing gaf aan het stedenbouwkundig ontwerpen in de jaren zeventig. Waaruit bestond de opdracht in de ontwerpprijsvragen? Deze vraag zal aan bod komen aan de hand van twee casussen: de besloten ontwerpprijsvraag en de

⁵ Het Vrije Volk, 31-10-1975, 4.

⁶ Zie voor meer uitleg over en verwijzing van deze uitspraak hoofdstuk 3, p.35.

daaropvolgende opdrachten voor Leuvehaven en omgeving tussen 1974 en 1976 en de ideeënprijsvraag voor het Weena in 1977.

1.4. Onderzoeksmateriaal

Voor de beantwoording van de onderzoeksvragen heeft de auteur dankbaar gebruik gemaakt van publieke en particuliere archieven: het Gemeentearchief Rotterdam (GAR) voor de meer beleidsgerelateerde vragen en het archief van het Nederlands Architectuurinstituut (NAi) en het archief van oud-districtchef van de dienst Stadsontwikkeling J. W. Vader voor stedenbouwkundige plannen en stukken. Het archief van de dienst Stadsontwikkeling vanaf het jaar 1970 is helaas eind jaren negentig vernietigd. Het archief van Vader was dan ook van grote waarde voor dit onderzoek, ook voor het hierin gebruikte beeldmateriaal. Ook heeft de auteur gesprekken gevoerd met direct en indirect betrokkenen bij het ontwerpen aan de Rotterdamse binnenstad in de jaren zeventig: Vader, J. Hoogstad, A. van Tilburg en S. Gall. De interviews met Van Tilburg en Gall zijn samen afgenomen met Catherine Visser van DAF architecten, die in opdracht van AIR, het architectuurcentrum van Rotterdam, onderzoek uitvoert naar Rotterdamse architectuur en stedenbouw in de jaren zeventig.⁷

Een belangrijk deel van het bronnenmateriaal bestond uit contemporaine artikelen uit de tijdschriften *Wonen TA/BK*, *de Architect*, *Bouw* en *Plan*. Daarbij zijn voor dit onderzoek diverse krantenartikelen gebruikt, die een beeld gaven van de levendig publiek gevoerde discussie over de binnenstad in de jaren zeventig. Tot slot waren wat betreft secundaire literatuur van bijzondere waarde voor dit onderzoek de publicatie *Stadsbeeld Rotterdam 1965-1982*, waarvoor H. de Haan en I. Haagsma interviews met betrokkenen uit die tijd afnamen en de uitgebreide documentatie van stedenbouwkundige plannen in *Stedebouw in Rotterdam: plannen en opstellen 1940-1981*, onder redactie van U. Barbieri.

⁷ Het onderzoeksproject R70 bestaat uit onderzoek naar de jaren zeventig in Rotterdam: R70. Resultaten van dit onderzoek zijn ontsloten via: <http://rotterdamarchitectuurjaren70.blogspot.com/>.

2. KIL, EENTONIG, LEEG EN ONBEWOONBAAR: OPKOMENDE KRITIEK EIND JAREN ZESTIG

Begin jaren zeventig werd de vijftiende verjaardag gevierd van de wederopbouw van de Rotterdamse stad en haven. Deze verjaardag vierde de stad met het festival Communicatie '70 (afgekort tot C'70), waarin zij haar bewoners vol trots de successen van de wederopbouw toonde. Het hoogtepunt was *Havodam*; een reusachtige maquette van de Rotterdamse haven op het dan nog lege Weena. Tegelijkertijd, vanaf eind jaren zestig, waren geluiden van kritiek te horen op de vorderingen en resultaten van de wederopbouw. In het onderzoek van Wentholt uit 1968 naar de binnenstadsbeleving en Rotterdam noemden Rotterdammers hun binnenstad kil, zakelijk en eentonig. Bewoners van de stadswijken klaagden meer en meer over de slechte woonomstandigheden. Het bouwen van nog meer kantoren in de binnenstad verloor aan maatschappelijk draagvlak. De volle lof en trots die aan de basis lag van het stadsfestival C'70 werd blijkbaar niet door iedereen gedeeld. Door wie werd deze kritiek geuit, waar kwam deze vandaan en hoe luidde deze? Voordat deze vragen aan bod komen, zullen kort de ruimtelijke opzet van de Rotterdamse binnenstad en de stand van de wederopbouw omstreeks 1970 besproken worden.

2.1. Een city gevormd naar het modern stedelijke leven 1946-1965



Binnenstad als plek om te werken en te recreëren

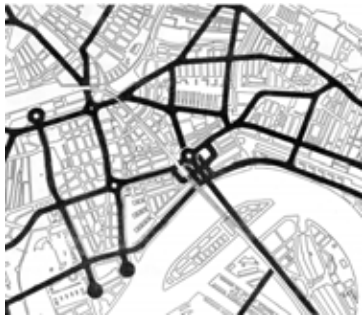
De binnenstad van Rotterdam was omstreeks 1970 een toonbeeld van modernistische stedenbouw. In deze stedenbouwkundige traditie, die in Nederland ontstond in de jaren twintig en dertig van de twintigste eeuw onder de naam *Nieuwe Zakelijkheid* of *Nieuwe Bouwen*, werd gestreefd naar een functionele benadering van stedenbouw. De vorm van de stad moest in deze traditie geen resultaat zijn van esthetische overwegingen, maar een afgeleide zijn van de stedelijke functies van de stad. Aan de hand van onderzoek moest bepaald worden hoe groot de ruimtebehoefte was van wonen, werken, verkeer en recreatie en hoe deze het best ten opzichte van elkaar in de ruimte georganiseerd konden worden. In de ruimtelijke organisatie werd ernaar gestreefd om de functies zoveel mogelijk van elkaar te scheiden.



Luchtfoto's woonbebouwing in nieuwe uitbreidingswijken Rotterdam uit de jaren vijftig, met Klein Polder West boven en Pendrecht beneden.

In de wederopbouw kreeg Rotterdam conform het *Basisplan* 1946 van C. Van Traa een stadskern met in hoofdzaak kantoren en winkels, in de taal van de modernisten de 'city', omringd door de oude stadswijken. In de buitenste ring verrezen uitbreidingswijken voor het wonen als Kleinpolder (1947-52), Pendrecht (1949-52), Zuidwijk (1954-58) en Hoogvliet (1954-67). De binnenstadskern was de plek waar gerecreëerd en vooral gewerkt kon worden. De ruimtelijke opzet van deze city werd gekenmerkt door brede verkeerswegen en open ruimten. Slechts één vierde van het oppervlak van de binnenstad was in de jaren zeventig bebouwd. Voor het bombardement en de brand in 1940 was dat nog ruim de helft.

Een homogeen stadsbeeld met grote verkeersruimten en binnenstadshoven



Tekeningen uit toelichting op *Basisplan* 1946, met boven schema van de brede hoofdverkeerswegen en beneden het Churchillplein (toen: Van Hogendorpplein).

De lage bebouwingsdichtheid had de binnenstad voor een deel te danken aan de brede verkeersboulevards en groot opgezette verkeerspleinen. Een belangrijke positie in dit verkeersstelsel kregen de meerbaanswegen Weena, Coolsingel en een tot Eendrachtplein doorgetrokken Blaak. De belangrijkste verkeersknooppunten in het centrum waren het Hofplein in noord, het Van Hogendorpplein (later het Churchillplein) in west en een nieuw aan te leggen Beursplein in het verlengde van de nieuw te bouwen Willemsbrug in zuid. Door de ruime opzet van de verkeerswegen en pleinen kon het gemotoriseerde verkeer zonder al teveel obstakels door de stad, maar ook de stad in rijden. Eenmaal in de stad kon het verkeer via smallere verkeerswegen naar de plek van bestemming worden geleid. Oost-west georiënteerde ketens van winkelstraten verbonden de verschillende delen van de stad aan elkaar.

Het *Basisplan* was een blokkenkaart, bestaande uit losse kavels. Dit had als groot voordeel dat gelijk met de wederopbouw van de stad begonnen kon worden. Als er gebouwd moest worden, kreeg de architect van de gemeente de betreffende blokken mee.⁸ De invulling van de 'blokken' had tot de jaren zestig gespreid plaatsgevonden. Er was niet sprake van één groot stedelijk project, hiervoor was de opgave ook te groot, maar van een verzameling van bouwprojecten over de oppervlakte van de gehele binnenstad.⁹ De eerste tien jaar van de wederopbouw werd er veel gebouwd tussen de Hoogstraat en de Steigersgracht, aan de westkant van de Schiedamsedijk, op het Wijnhaveneiland, in het Lijnbaangebied en rondom het Binnenwegplein. Het Weenagebied, het gebied rondom het Hofplein en aan de Blaak bleven relatief leeg. Ondanks de veelheid aan bouwprojecten lieten foto's van de binnenstad eind jaren zestig een homogeen geheel zien. De ruimte was een verzameling van krachtige volumes die in schaal en vorm correspondeerden met de ruime rechthoekige kavels van het *Basisplan*.

De lage dichtheid had de Rotterdamse binnenstad ook te danken aan de veelheid aan ruimten in de bebouwing zelf door toepassing van binnenhoven. De stad voor het bombardement in 1940 was er een geweest van nauwe, donkere, slecht onderhouden en opeengepakte straatjes vol met kleine pakhuizen. Hoewel het *Basisplan* geen architectonische bepalingen bevatte, gaf de verkeerskundige opzet aanleiding tot het ontstaan van een nieuwe type gebouwen en stedelijke ruimten. Zo werd er in de toelichting op het *Basisplan* in 1946 een nieuw stadsruimte geïntroduceerd die beter kon voldoen aan de nieuwe wensen vanuit het winkelbedrijf: het 'binnenstadshof'.¹⁰

⁸ Interview A. van Tilburg, april 2010.

⁹ De wederopbouw van de binnenstad tussen 1940-1995 is inzichtelijk weergegeven met kaarten in: M. Aarts (red.) 1995, 34-41.

¹⁰ ASRO 1946, 3.

Een deel van de gerealiseerde bebouwing in de binnenstad tussen 1945 en 1955 zou ook gaan bestaan uit bebouwing rondom een ruim binnenhof ontsloten met een expeditiestraat.¹¹ Met name aan weerszijden van de Mariniersweg en aan de zuidzijde van de Goudse Singel zien we dit bouwtype terug. Door vier tot vijf laagse bebouwingsstroken rondom een ruim binnenhof te plaatsen, ook wel expeditiehof genoemd, konden de winkeliers op de begane grond via expeditiestraten op een gemakkelijke wijze hun winkel bevoorraden. Het ruime



Binnenstad Rotterdam 1967 met een verzameling aan krachtige bouwvolumes, met op de voorgrond Hofplein.

binnenhof zorgde er tegelijkertijd voor dat de woningen op de verdiepingen van voldoende licht, lucht en ruimte voorzien konden worden.¹² Het binnenstadshof was daarmee een modern antwoord op het combineren van woon-, winkel-, parkeer- en ontsluitingsruimten.



Winkel- en woongebied de Lijnbaan begin jaren zestig, met links de winkelstraat met lage winkelbebouwing, rechts één van de hoge woonflats en ertussen een expeditiestraat.

Ook in het woon- en winkelgebied Lijnbaan van Van den Broek en Bakema (1951-1966) werd het winkelen en het wonen ruimtelijk van elkaar gescheiden met de toepassing van binnenhoven. Voor het winkelen kwam er een lange autovrije winkelstraat met aan weerszijden lage winkelbebouwing. Achter de winkelstraat was plek gemaakt voor woonflats van wisselende hoogte, met een maximum van dertien verdiepingen, die gegroepeerd waren rondom rechthoekige ruime groene binnenhoven. Het overgrote deel van het winkelaanbod van de Rotterdamse binnenstad kon in de nieuwe winkelstraat gehuisvest worden. Met

de ingenieuze scheiding van het wonen en het winkelen en de toepassing van blokvormige gebouwen en overwegend gebruik van beton en glas, gold het stedenbouwkundige project als schoolvoorbeeld voor het *Nieuwe Bouwen*, dat internationaal veel navolging zou krijgen.¹³

¹¹ M. Aarts (red.) 1995, 43.

¹² ASRO 1946, 3.

¹³ Over de architectuur en stedenbouw van de wederopbouw van de Rotterdamse binnenstad tussen 1940 en 1960 is meer te lezen in: F. Kauffmann 1982, 77-92 en C.M.J. van de Ven 1977, 10-24.

Een ander innovatief bouwtype dat tot stand kwam binnen het kader van het *Basisplan* was het Groothandelsgebouw van H. Maaskant en W.J. van Tijen (1949-53). Met de typologie van bedrijfsverzamelgebouw was Rotterdam niet onbekend; ook het Antlantic Huis naar ontwerp van P.G.



Groothandelsgebouw op een leeg Weena in 1955.

Buskens (1928-30) in het Scheepvaartskwartier bood ruimte aan een verzameling van bedrijven met gedeelde faciliteiten. Nieuw was de schaal waarop dit gebeurde. Het bouwvolume van het Groothandelsgebouw maakte de stad in één klap ruim 150.000 vierkante meter aan kantoorruimte rijker. Deze grote schaal had het gebouw overigens vooral te danken aan het grote oppervlak, want het kreeg 'maar' zeven verdiepingen en een hoogte van circa veertig meter. In de binnenhoven vond de ontsluiting voor het verkeer plaats die over hellingbanen naar de parkeerplaatsen geleid kon worden.

In de gebouwen zelf werd gebruik gemaakt van de nieuwste bouwtechnieken en materialen als beton, glas en prefab-elementen. Met de toepassing van nieuwe bouwtechnieken werd niet alleen de gewenste schaalvergroting en versnelling van het bouwproces mogelijk, ook kon de gebouwen de benodigde licht, lucht en ruimte gegeven worden. Zo was het met beton mogelijk om groter en vooral hoger te bouwen, waardoor de lichtvoorziening in de kantoren en woningen gegarandeerd kon worden en op de grond ruimte overgehouden kon worden voor groene binnenruimten of brede verkeersaders. Met de grote schaal, de nadruk op werken en recreatie, de ruimtelijkheid en de toepassing van de modernste materialen en technieken kan gezegd worden dat de Rotterdamse binnenstad rond 1970 beantwoordde aan de eisen van de moderne tijd. Niet zozeer een gewenste vorm, maar de eisen gesteld vanuit het modern stedelijk leven leidden tot de keus om te bouwen op grote kavels, het verbannen van het wonen uit het centrum en het aanleggen van brede verkeersaders door de stad.

2.2. Laatste grote lege gebieden van de wederopbouw eind jaren zestig

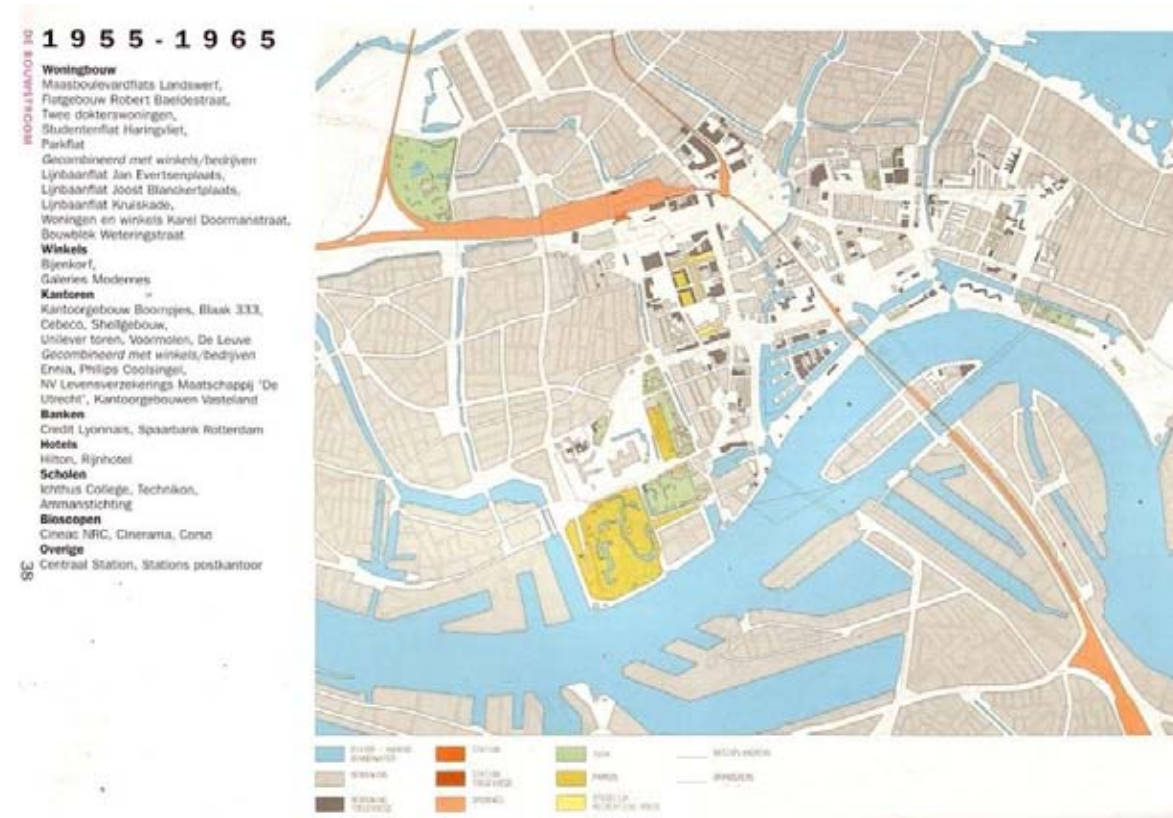
De successen en de laatste onbestemde gebieden

In de jaren vijftig en zestig was het gevoel van trots en optimisme over de resultaten van de wederopbouw van Rotterdam groot.¹⁴ Deze resultaten logen er dan ook niet om. In een moordend tempo was de arbeidersstad in twintig jaar tijd opgebouwd tot een moderne stad met een haven van wereldformaat. Zo werd medio jaren zestig de laatste hand gelegd aan de Lijnbaanflats, was in 1969 het concertgebouw de Doelen gereed en werd er hard gewerkt aan de aanleg van het metrostelsel. Maar misschien nog wel grotere bergen werk werden er verzet in de Rotterdamse haven, dat midden jaren zestig met de status als grootste haven ter wereld uitgebreid werd met de Maasvlakte. En Rotterdam was hier trots op. In het terugkerende Rotterdamse stadsevenement ter viering van de wederopbouw, opeenvolgend Ahoy in 1950, E55 in 1955, Floriade in 1960 en C'70 in

¹⁴ H. de Haan, I. Haagsma 1982, 16.

1970, was het succes van de haven altijd een belangrijk onderdeel van het programma.¹⁵ Zo maakte J. van Looyen voor C'70 een maquette met een oppervlakte van 5000 vierkante meter waarop de hele Rotterdamse haven in detail en natuurgetrouw weergegeven was.

Tegen 1970 leek het einde van de wederopbouwopgave van Rotterdam in zicht te komen. Toch waren toen nog grote oppervlaktes in het centrum onbebouwd. Een deel van deze gebieden was in het *Basisplan* opengelaten om later mee aan de slag te gaan, dit vanuit de overtuiging dat de stad



Kaart met nieuwbouw in binnenstad Rotterdam tussen 1955-65, met het Weena en omgeving van Blaak nog leeg als reservegebieden van het Basisplan (uit: M. Aarts (red.), 1995).

over verschillende generaties vorm moest krijgen. Nog niet aan de beurt gekomen waren de noordoostelijk gelegen gebieden van het Weena en de St. Jacobsplaats en het zuidoostelijk gelegen gebied rondom de Oude Haven.¹⁶ Maar ook kleinere binnenstedelijke ruimten wachtten nog op invulling. Zo waren er begin jaren zeventig nog lege plekken te vinden aan de Blaak, het Churchillplein en de Maasboulevard. Hier kwamen eind jaren zestig ook nog gebieden bij. Zo kwam het Heliporrtterrein, waar tussen 1953 en 1965 een tijdelijke helihaven gevestigd was en een paar jaar daarna dienst had gedaan als Ahoy-terrein, begin jaren zeventig ook braak te liggen. De Leuvehaven verloor eind jaren zestig met de verplaatsing van de havenfunctie naar het westen, de functie van binnenhaven. In afwachting van nieuwe invulling en bestemming deed een groot deel van deze gronden dienst als tijdelijke parkeerruimte.

¹⁵ P. de Winter 1988, 9.

¹⁶ Kaarten met een lijst van de naoorlogse bouwproductie tussen 1930-1995 in de binnenstad van Rotterdam zijn te vinden in: M. Aarts 1995, 34-41.



Lege gebieden in het centrum van Rotterdam omstreeks 1976, met links Hofdijk in gebruik als parkeerplaats en rechts bomen op St. Jacobsplaats, 1976.

2.3. Een geluid van kritiek op de binnenstad door Wentholt 1968

Gemis aan beslotenheid, warmte en intimiteit

Zo vlak voor wat de laatste fase van de wederopbouw leek te worden, was er in Rotterdam naast lof over het bereikte, een kritisch geluid te horen over de vorm van het modern opgezette stadscentrum. Of zoals Wentholt dat verwoordde: “(..) onbestemd gevoel van onbehagen dat dit toch niet is geworden wat van een belangrijk stadscentrum wordt verwacht.”¹⁷ In 1968 schreef hij een boek over de door hem gesignaleerde problematiek van de binnenstad: *De binnenstadsbeleving en Rotterdam*. Aan de hand van een enquête onder 125 Rotterdammers en een analyse van de binnenstad bekeek Wentholt waar dit gevoel van onbehagen precies vandaan kwam.

Als redenen voor het gevoel van onbehagen noemden de respondenten van Wentholts onderzoek diverse motieven die direct betrekking hadden op het uiterlijk van de stad. Tot de genoemde bezwaren behoorden: kaalheid, zakelijkheid, de wijidheid van de straten, lelijkheid, massiviteit van de gebouwen, de veelheid aan lege en open ruimten, eentonigheid en een gemis aan beslotenheid. Meer specifiek werd gevoeld een gemis aan groen, kleine plantsoentjes, pleintjes, verrassingen en onverwachte accenten.¹⁸ Nogal wat kritiek, die kort samengevat kon worden met dat de ruimte in de binnenstad eentonig was en teveel aan ruimte had, waardoor deze als kil beleefd werd.

Wentholt verklaarde op zijn beurt de kritiek van de respondenten door te stellen dat de open en gelijkvormige opzet van de binnenstedelijke ruimte onvoldoende kon beantwoorden aan de psychische behoefte aan geborgenheid, ruimtelijk-culturele identificatie en, wat hij noemde, ‘collectieve warmte’. Een stedelijke ruimte moest herbergzaam zijn door het geven van beslotenheid, warmte en intimiteit, ofwel de mens helpen om zich thuis en op zijn gemak te voelen. Dat Rotterdam dit comfortabele thuisgevoel niet kon bieden, verweet Wentholt voor een belangrijk deel aan de stedelijke opzet. Hierin zou sprake zijn van een teveel aan ruimte, te weinig afwisseling van schaal, een overheersen van logge volumes en een te grote monotonie in het stedelijk aanzien.

Wentholt legde de verklaring van het gebrek aan differentiatie en de vele ruimten in een combinatie van objectieve en subjectieve factoren. De jaren vijftig en zestig was nou eenmaal een tijd van bereikbaarheid voor autoverkeer, schaalvergroting en standaardisering, waarin gekozen werd voor oplossingen die pasten binnen de ideologie van licht-lucht-ruimte en het moderne

¹⁷ R. Wentholt 1968, 13.

¹⁸ R. Wentholt 1968, 36-38.

functionalisme.¹⁹ Het probleem was dat in Rotterdam deze ideologie te sterk en stug doorgevoerd was. De prioriteit had teveel gelegen bij de utilitaire functie, wat ten koste ging van de psychische functie. Overwegingen die met de gevoelswereld te maken hebben, die net zo goed tot het vak stedenbouw behoorden, kregen aldus Wentholt geen ruimte. De stedenbouwer moest volgens hem ook weer een vertegenwoordiger worden van niet direct-zakelijke of functionele belangen, namelijk het maken van een prettige en aantrekkelijke ruimte.²⁰

In zijn kritiek op de te zakelijke benadering van de modernistische stedenbouw stond Wentholt niet alleen. De publicatie van Wentholt over de belevenis van Rotterdamse binnenstadsruimte maakte onderdeel uit van de vanaf de jaren vijftig opkomende interesse binnen de zachte wetenschappen voor de relatie tussen stedelijke ruimte en de menselijke beleving.²¹ Vanaf de jaren vijftig spraken sociologen van een negatieve invloed die de recentere ontwerpen, de naoorlogse groots opgezette woonwijken met strokenbouw, zouden hebben op de ontwikkeling van de mens en zelfs de maatschappij. De discussie onder sociologische wetenschappers leek zich net als Wentholt voor een groot deel te richten op de monotonie en grote schaal van de modernistische stedenbouw.

De door sociologen geuite kritiek ging wel verder dan die van Wentholt en werd bijvoorbeeld in een maatschappelijk kader geplaatst. Stedelijke ruimten in de nieuwbouwwijken zouden niet alleen onherbergzaam zijn, maar de mens een verloren gevoel geven.²² De ruimtelijke opzet stond niet meer symbool voor de onbegrensde mogelijkheden van de nieuwe maatschappij in de jaren vijftig, maar voor de nieuw ontdekte negatieve effecten van de opkomende massamaatschappij, zoals anonimiteit, verzakelijking, eenzijdig materialisme en prestatiegerichtheid.²³ De open ruimten die zo kenmerkend waren voor de moderne stedenbouw werden als leegte ervaren werden, waarin men zich verloren voelde. Zelfs zo leeg, dat de mens er geen betekenis aan gaf door actief en intensief gebruik.²⁴

Wentholts vormgevingsprincipes voor een leesbare en herbergzame binnenstad

Hogere bebouwingdichtheid door verdichtende hoogbouw

Om de stad warmer en beslotener te maken, deed Wentholt een aantal ruimtelijke aanbevelingen voor de binnenstad. In de eerste plaats was dit een hogere bebouwingdichtheid, die onmisbaar was voor de levendigheid van het stadsleven.²⁵ Ten behoeve van een hogere dichtheid moesten aldus Wentholt de nog lege plekken van de binnenstad ingevuld worden en de bestaande stedelijke ruimte van de binnenstad dichter opgezet worden. Bij dit laatste doelde Wentholt niet in de eerste plaats op ingrepen in de publieke ruimte, als vernauwing of opvullen van stedelijke ruimten, maar meer op beter bij de stad passende stedelijke volumes.

In de Rotterdamse binnenstad bestond aldus Wentholt een wanverhouding tussen de straatoppervlakten (leegten) en de bouwoppervlakten (vullingen). Deze wanverhouding was ontstaan doordat de naoorlogse schaalvergroting onvoldoende was doorgevoerd. Er werd gebouwd op grote kavels langs breed opgezette verkeersboulevards, maar de bebouwing werd niet hoger dan een laag

¹⁹ Ibidem, 48.

²⁰ Ibidem, 64.

²¹ C. van Winkel 1999, 26-46.

²² C. van Winkel 1999, 45-46.

²³ Ibidem,, 41.

²⁴ Ibidem,, 39.

²⁵ Ibidem, 94.

van vier tot vijf. Dit terwijl, zo stelde Wentholt: “het perspectief van het menselijk oog van het totale gezichtsveld verlangt dat brede horizontale open ruimten in evenwicht worden gebracht door veel hogere gevulde verticale volumes”.²⁶ De horizontale schaalvergroting, had in zijn ogen niet tot een benodigde corresponderende verticale schaalvergroting geleid.

Het was niet zo dat Wentholt de keus voor een veelheid aan oppervlak voor het autoverkeer ten opzichte van een kleinere bebouwingsoppervlak niet veroordeelde. Een sterk verkeersgericht plan beschouwde hij als een basisfout in de stedenbouw. Aan de andere ontbrak het bij de stedenbouwers van twintig jaar geleden aan ervaring om te weten wat de gevolgen waren van het openbreken van een stadshart met grote verkeersaders.²⁷ Wel kon er nu nog wat gedaan worden aan het ‘laissez-faire’ beleid met betrekking tot de opvulling van het plan, de bebouwingsoppervlakten: “Is het niet mogelijk de lege breedte- oppervlakten te verkleinen, het is in Rotterdam nog wel mogelijk op een wezenlijk aantal ver-zichtbare punten de gevulde hoogte-oppervlakken te vergroten.”²⁸ Dit onderdeel van de stedenbouw, de geleding en vormgeving van de driedimensionale ruimte op het niveau van de stad, het volume van de stad, moest meer aandacht krijgen.

Complexiteit en contrasten in de vormgeving van stedelijke ruimten

Wentholt bepleitte meer contrasten aan te brengen in de vormgeving van de binnenstadsruimte. Hiermee kon de ruimte beter aansluiten bij het structureringsvermogen van het menselijk oog.²⁹ Zo pleitte hij ervoor om naast de lege open ruimten hoge verticale elementen in de vorm van hoogbouw te plaatsen. En hierbij moest niet gevreesd worden voor hoogbouw van grootstedelijke afmetingen van vijftien tot twintig verdiepingen of meer, zolang de volumes maar goed in het visuele geheel van de binnenstad geïntegreerd werden.³⁰ Hierbij doelde hij op het aanbrengen van compenserende horizontale geledingen of een gevarieerde dieptewerking, om zo te voldoen aan de behoefte van de menselijke waarneming aan een zekere complexiteit en differentiatie en detaillering van het blikveld.³¹ Met zijn pleidooi voor ‘visueel aantrekkelijk’ vormgegeven hoogbouw wilde Wentholt benadrukken dat het herbergzamer maken van de binnenstad, wat voor hem betekende dat de mensen zich er op hun gemak konden voelen, voor hem niet per se gelijk stond aan het bouwen in kleinere afmetingen.

Lege ruimten keurde hij niet af, alleen moesten deze gecompenseerd worden met ruimten van hogere ruimtelijke dichtheid. Zo beschouwde Wentholt de Coolsingel als centrale grote ruimte in de nieuwe binnenstad als een positief element in de ruimtelijke geleding. Het kreeg de functie van stadsplein, maar het ontbrak aan allure omdat het niet omringd werd door stedelijke beslotenheid waarmee het groots en weldadig kon contrasteren.³²

²⁶ Ibidem, 96.

²⁷ R. Wentholt 1968, 46,116.

²⁸ Ibidem, 142.

²⁹ R. Wentholt 1968, 96 e.v.

³⁰ Ibidem, 97.

³¹ Ibidem, 154..

³² Ibidem, 135.

Ruimtelijke geleding van stedelijke ruimten

Wegen, grenzen, districten, knooppunten en landmarks

Wentholt verwees in zijn ruimtelijke aanbevelingen voor de stad terug naar het 'empirische pionierswerk' van Amerikaanse stedenbouwer K. Lynch, die in *The Image of the City* (1960) pleitte voor 'imageability,' of anders gezegd 'leesbaarheid' in de stedelijke ruimte.³³ Wentholt stelde net als Lynch dat een goed leesbare ruimte de gebruiker hielp een mentale kaart (image) van de stedelijke ruimte te maken, om zich zo te kunnen oriënteren en een gevoel van geborgenheid te ervaren. Een goed leesbare ruimte bestond aldus Lynch uit de volgende elementen: wegen, waarneembare grenzen, districten met eigen identiteit of karakter, knooppunten en landmarks als oriëntatiepunten in het stadsbeeld.

Vanuit de criteria van Lynch keek Wentholt naar de binnenstad van Rotterdam eind jaren zestig.³⁴ Hij kwam tot de conclusie dat de grenzen van het binnenstadsgebied diffuus en ongevormd waren. Het zorgwekkendst was de zuidwestgrens, waarin de binnenstad zonder enige visuele aanwijzing overliep in de Maas. Ook de overloop van stedelijke ruimten binnen de stadsgrenzen deed rommelig aan en was onoverzichtelijk. Dit kwam voor een belangrijk deel door een aantal dode lege plekken, waardoor de Coolingsingel, de Lijnbaan en de Witte Withstraat losse concentraties bleven van het binnenstadsleven. Een belangrijk verbeterpunt zag Wentholt in de vormgeving van de pleinen, die nu teveel als verkeersruimten en te weinig als punt van samenkomst van stedelijke ruimten en daarmee als oriëntatieruimte functioneerden. Het Hofplein en Churchillplein moesten ook de functies krijgen van markering van de entree tot het centrum, bijvoorbeeld door de plaatsing van omringende hoogbouw.³⁵

Volgens Wentholt was met de moderne ontwerpbenadering in de wederopbouw van Rotterdam, met als uitgangspunt de binnenstad als concentratie van stedelijke voorzieningen, onvoldoende aandacht besteed aan het maken van de stad tot een aantrekkelijke plek. Wentholt beschouwde in zijn kritiek de grote schaal en de ruimtelijkheid die zo eigen was aan de Rotterdamse binnenstad als een gegeven waarmee nou eenmaal gewerkt moest worden. Zijn kritiek was daarmee geen directe aanval op het *Basisplan* als kader voor de wederopbouw van de binnenstad. Om binnen dit gegeven de stad toch herbergzamer van karakter te maken, lag de oplossing volgens Wentholt in een intensievere bebouwing van de bouwoppervlakten, het liefst met hoogbouw die in vormgeving contrastrijk was. Zo konden niet alleen de lege open ruimten gecompenseerd worden met dichte bebouwing, maar ook visuele oriëntatiepunten in het stadsbeeld aangebracht worden.

³³ Ibidem, 138.

³⁴ Ibidem, 115.

³⁵ Ibidem, 127.

Wentholts kritiek op herbouw van Rotterdam onredelijk



Artikel van R. Fledderus over Wentholt, uit de Nieuwe Rotterdamse Courant maart 1969.

Wentholts binnenstadskritiek ontvangen als onredelijk

Door de oplossing te zoeken in een vormgeving van de vullingen van de bouwooppervlakten, de blokken, adresseerde Wentholt zijn kritiek indirect aan de stedenbouwkundige ontwerpers. Het *Basisplan* deed immers alleen maar uitspraken over de stadsplattegrond en hield de ruimtelijke invulling van het plan over aan de stedenbouwer. Teveel ruimten van het plan waren opengelaten en te weinig was met de bebouwing aansluiting gevonden met grote schaal van de stadsplattegrond. Toen de Rotterdamse burgemeester

W. Thomassen in 1968 het eerste exemplaar van het boek in ontvangst nam, legde hij de kritiek gelijk naast zich neer. Hij noemde de kritiek onredelijk, omdat de stad Rotterdam met de minimale middelen toch veel bereikt zou hebben.³⁶

Ook architect-stedenbouwkundige R. Fledderus sprak in een artikel in de *Nieuwe Rotterdamse Courant* in 1969 over onredelijke kritiek van Wentholt.³⁷ De architect, die voor hij een eigen bureau startte, verbonden was geweest aan de dienst Stadsontwikkeling, vond het oneerlijk de zogenaamde mislukkingen toe te rekenen aan de deskundigen, alleen al omdat deze te maken hadden met een beperkt budget. Zo zei Fledderus: "Stedenbouwkundigen noch architecten konden beslissingen forceren die visuele verrijking van het stadbeeld konden bevorderen." Als het de binnenstad al zou ontbreken aan concentratie, levendigheid, herbergzaamheid en visuele aantrekkelijkheid, wat de schrijver zelf sterk betwijfelde, was dit niet te wijten aan het *Basisplan* of hoe de ontwerpers hier invulling aan gaven. Nee, de samenleving gaf vorm aan de stad, en dit proces heeft nou eenmaal tijd nodig. Het enige positieve dat Fledderus te melden had over het onderzoek was dat het de discussie open gooide of Rotterdam op de goede weg was met de ontwikkeling van de binnenstad.

De burgemeester en de oud-gediende van de dienst gingen beiden niet inhoudelijk op Wentholts kritiek in. In plaats daarvan reageerden ze verontwaardigd op het feit dat Wentholt kritiek had durven geven. De laatste opmerking van Fledderus doet vermoeden dat er voor Wentholts publicatie in 1968, de eerste twee decennia van de wederopbouw, geen sprake was geweest van open discussie over de stedelijke invulling van het *Basisplan*. Fledderus zei wel blij te zijn dat de discussie geopend was, maar stelde tegelijk dat de architecten en stedenbouwers hierin vooral buiten schot moesten blijven. Het argument dat architecten niet de ruimte hadden om visuele motieven een rol te laten spelen, is moeilijk te geloven in een stad waarin juist ruimte werd gegeven voor experimentele stedenbouw als de Lijnbaan. De reactie van Thomassen kan beter begrepen worden vanuit de trots voor de snelheid waarin Rotterdam zich had op weten te bouwen tot een stad die met een metro en haven van wereldformaat kon meedoen met de 'grote jongens'.

³⁶ H. de Haan, I. Haagsma 1982, 22

³⁷ Nieuwe Rotterdamse Courant, 1-3-1969, 2.

2.4. Een humaner alternatief voor het kille modernistische ontwerp

Pleidooi menselijke maat in de stedenbouw: Forumleden Bakema en Van Eyck

Niet alleen binnen de sociale wetenschappen bestond in de jaren zestig in Nederland kritiek op de functionele en zakelijke benadering van modernistische stedenbouw. Een groep architecten en stedenbouwers spraken zich al vanaf eind jaren vijftig uit voor een 'humanere' vorm van ruimtelijk ontwerp.³⁸ Nederland was volgens de groep meer en meer onbewoonbaar aan het worden. Om dit tegen te gaan moesten niet meer de functies, maar de 'menselijke maat' bepalend zijn voor het ontwerp van de ruimte. Dit pleidooi voor humaner ontwerpen verwoordde architect A. Van Eyck in het artikel 'Het verhaal van een andere gedachte' in het tijdschrift *Forum* in 1959.³⁹ Het leven in het algemeen en het stedelijk leven in het bijzonder kon volgens hem niet enkel begrepen worden vanuit functies, of hoe hij het noemde, door analytisch te denken. De modernistische ontwerpopvatting was te formeel. Het leven was veel complexer, was niet enkel te vatten in functies, en deze complexiteit moest weer als basis gaan dienen voor het ontwerpen van stedelijke ruimten.

De kritiek op de functionele stedenbouw kwam al op in de jaren vijftig tijdens de tiende editie van de Congrès Internationaux d'Architecture Moderne (CIAM); het internationale discussieplatform voor moderne architectuur. Een generatie jonge architecten, die zich later zouden verenigen onder de naam *Team X*, spraken zich tijdens dit congres uit tegen de massale, ruim opgezette en 'onmenselijke' vorm van de modernistische stedenbouw. In het bouwen was teveel aandacht geweest voor het functioneren van de stad, waarbij voorbij gegaan was aan de behoefte van de mens. De stedelijke ruimte opgebouwd uit grote geometrische bouweenheden gegroepeerd in een open ruimte werkte misschien wel vanuit functioneel opzicht, de woningen werden namelijk voorzien van voldoende licht, lucht, ruimte en ook nog eens groen, maar was geen plek waar de mens zich thuis kon voelen. Twee Nederlandse leden van Team X, de Amsterdammer Van Eyck en de Rotterdammer J.B. Bakema, verwoordden vanaf 1959 hun kritiek als redactieleden in het Nederlandse tijdschrift *Forum*. Andere redactieleden van *Forum*, de 'Forumgroep', waren architecten D. Apon, J. Hardy, G. Boon en H. Herzberger.

Er bestonden verschillende opvattingen over hoe een humaner ontwerp voor de stedelijke omgeving er uit moest komen te zien. Zo hadden de Rotterdamse architect Bakema en zijn Amsterdamse college A. van Eck een heel eigen idee hoe de ruimte een menselijke maat kon krijgen. Bakema, de ontwerper van de Rotterdamse Lijnbaan, leek in zijn benadering trouw te blijven aan de vormtaal en de grote schaal die zo eigen was aan de modernistische stedenbouw. De hoge uit één stuk opgetrokken flats, de ruime opzet door gebruik van binnenhoven en het scheiden van het winkel- en woongedeelte maakten de Lijnbaanflats tot een overtuigend voorbeeld van het modernistische bouwen. Het was een aangepaste variant van het binnenstadshof, de typologie die zo bepalend was voor het ontwerpen in de binnenstad. De door de Forumgroep gewenste menselijke maat bracht Bakema in de Lijnbaan door de flats een verschillende hoogte te geven. Zo wilde Bakema mensen helpen om bewust te worden van de ruimte en zo een eigen verstandhouding te vinden met de totale ruimte. Een ontwerpconcept dat hij ook in wijken toepaste, bijvoorbeeld in zijn nooit gerealiseerde

³⁸ Martien de Vletter 2004, 19-20.

³⁹ A. van Eyck 1959, 196.

ontwerp voor Stad op Pampus.⁴⁰ Volgens Bakema had ieder mens namelijk het recht om een eigen levensopvatting te vormen en zou de architectuur een uitdrukking moeten zijn van de variaties in menselijke gedragingen.⁴¹ De afwisselende hoogten moesten niet alleen de menselijke verhoudingen in de maatschappij verbeelden, maar vooral de mens een houvast geven in het oriënteren in de ruimte.⁴² De beste ruimtelijke condities hiervoor scheppen, de oriëntatie in de ruimte, was volgens Bakema de taak van de ontwerper.

Met deze gedachte, vormgeven van de ruimte vanuit de beleving van de mens, kwam Bakema dichtbij de aanbevelingen van Wentholt, die eveneens pleitte voor visuele herkenningspunten in het stedelijk ontwerp. Bakema koos ervoor de grote schaal van de moderne stad te respecteren, en hier op zijn eigen manier voor de mens houvast in te geven. Wentholt beschouwde de Lijnbaan dan ook samen met de Coolsingel als een positief element in de ruimtelijke geleding van de stad. Hierbij merkte hij wel op dat de flats nog wel hoger gemogen hadden om zo goed te compenseren met de lege ruimte om de Lijnbaanflats.

Bakema's Amsterdamse collega Van Eyck brak veel overtuigender met de bekritiseerde eentonige en massale opzet van de moderne architectuur. Van Eyck was in zijn architectuur op zoek naar een vormtaal die de complexiteit van het menselijk gedrag weerspiegelde, hier als het ware een tegenvorm van was. Dit deed hij door als basis in zijn ruimtelijke ontwerpen dezelfde contradicties en complexiteit van het menselijk leven te nemen. Niets in zijn architectuur kon enkel open of gesloten, klein of groot of binnen of buiten zijn, net als in het menselijk leven nooit iets alleen maar goed of slecht of stom of leuk was. Deze opvatting vertaalde Van Eyck naar ontwerpen die bestonden uit een doordachte en speelse aaneenschakeling van kleinere eenvormige units.⁴³

Een sprekend voorbeeld voor Van Eycks ontwerpbenadering was zijn ontwerp voor het Burgerweeshuis in Amsterdam (1958-1960), waarin de verschillende verblijfruimten afgewisseld worden met open ruimten. De configuratie van kleinere eenheden tot een geheel was ook terug te zien in het werk van de Amsterdamse collega Herzberger. Tot zijn bekendste ontwerpen behoort het Centraal Beheer Achmea gebouw in Apeldoorn (1972), waarin de verzameling van de met elkaar in verbinding staande kleine kantoorruimtes de mens in de organisatie moesten verbeelden. Deze cel-achtige manier van ontwerpen werd later ook wel met structuralisme of configuratief ontwerpen aangeduid.

De structuralisten gaven met hun wens naar een complexiteit in ontwerp een andere invulling aan de menselijke maat dan de Rotterdamse collega Bakema. Zochten Van Eyck en Herzberger menselijke maat in kleinschaligheid en diversiteit, een kenmerk die Wentholt overigens ook graag zag in de door hem verlangde verdichtende hoogbouw in de Rotterdamse binnenstad; Bakema koos ervoor in zijn ontwerp voor de Lijnbaan trouw te blijven aan de grote schaal die in de jaren zestig zo eigen was aan de Rotterdamse binnenstad.

⁴⁰ J.B. Bakema 1965, 42.

⁴¹ J.B. Bakema 1960/61, 119-120.

⁴² Zie meer over de ontwerpfilosofie van J.B. Bakema ook: J.B. Bakema 1964.

⁴³ Zie ook: F. Strauven 1994, 292-295.

Experimenten vanaf eind jaren zestig met kleine schaal in naoorlogse woonwijken

De bekritiseerde modernistische stedenbouw was in Nederland in de jaren zestig vooral te vinden in de naoorlogse stadsuitbreidingswijken. In deze jaren kreeg de door *Forum* gestarte discussie over het gebrek van menselijke maat in de architectuur stedenbouw een nieuwe impuls. Ook nu moesten naoorlogse uitbreidingswijken als het Rotterdamse Pendrecht en Zuidwijk het ontgelden.⁴⁴ De wijken waren opgebouwd uit gelijkvormige rechthoekige eenheden waarin stroken woningbouw rondom een binnenruimte gegroepeerd waren. De kwaliteit van het wonen in deze wijken was laag, omdat de bewoner zich onmogelijk kon identificeren met de kille grote rechthoekige woonblokken en de veelheid aan open ruimte. In plaats daarvan moest in het ontwerp van de woning en woonomgeving meer kleinschaligheid en diversiteit gebracht worden.⁴⁵ Dit zeiden de leden van de stichting *Nationale Stichting Nieuwe Woonvormen*, die architecten en stedenbouwers in 1967 oprichtten samen met onder meer kinderartsen en sociaal-psychologen, geografen en planologen. Een opvallend groot aantal Rotterdamse architecten sloot zich hierbij aan. Zo waren Hoogstad, W. Brinkman, H. Klunder, C. Weeber en N. Witstok lid. De leden van de stichting voelden zich in hun ideaal nauw verwant aan de Forumgedachte en in het bijzonder aan de ideeën van Van Eyck.

De wens naar kleinschaligheid en diversiteit was terug te zien in ontwerpen van leden voor woonwijken, bijvoorbeeld in het wijkje dat de aan de stichting verbonden ontwerpers Klunder, Witstok, Brinkman en J. Verhoeven ontwierpen nabij Rotterdam, namelijk in Berkel en Rodenrijs. De woningen in dit wijkje zijn in kleinere eenheden op een speelse wijze gegroepeerd rondom kleine binnenruimten.⁴⁶ De strakke vormen en de open ruimten van de modernistische woonwijk werden vervangen door een ontwerp met daarin toepassing van grotere hoeken dan negentig graden, kleine groene binnenhofjes en met daaromheen speels geschakelde eengezinswoningen in laagbouw. Het tijdschrift *Bouw* publiceerde in de jaren zeventig een groot aantal projecten voor woningbouw wijken die voldeden aan deze kenmerken. Aan de basis van deze wijken lag een nieuwe stedelijke ruimte: het woonerf. De ruimten waaromheen de woningen gegroepeerd waren, functioneerden niet alleen als ruimtelijke schakel tussen de wegen en de openbare groenstructuur van de wijk, maar als ontmoetings- en verblijfruimte voor de buurt ook als een belangrijke schakel tussen het individu en de gemeenschap.⁴⁷

Rotterdam was één van de weinige Nederlandse steden, zo niet de enige, waarin de ontwerpvoorstellen van de modernistische stedenbouw aan de basis lag van het ontwerp van de gehele binnenstad. Net als in een wijk als Pendrecht was in de Rotterdamse binnenstad van eind jaren zestig een veelheid aan strokenbouw rondom binnenruimten te vinden, gegroepeerd in een

⁴⁴ De ideologie van de Wijkgedachte was in 1946 onder leiding van A. Bos op papier gezet in het boek *De stad der toekomst, de toekomst der stad*. De ideologie had een maatschappelijke grondslag, namelijk het creëren van gemeenschap. Om dit te realiseren, aldus studiegroep Bos, moest de stad uit kleine eenheden bestaan van circa 20.000 inwoners en veel kleinschalige wijkvoorzieningen hebben. De kleine schaal en de vele voorzieningen zouden de bewoners weer betrokken moeten maken bij hun omgeving.

⁴⁵ P. Timmer 1983, 38.

⁴⁶ <http://www.archined.nl/recensies/december/bij-nader-inzien-experimentele-woningbouw-berkel-en-rodenrijs/>, geraadpleegd op 13 april 2010.

⁴⁷ Deze definitie van het woonerf is overgenomen van *Studie Woonervern: focus op kwaliteiten*, die Bureau Lofvers, Jutten architectuur en Nio stedelijk onderzoek in 2008 uitvoerden in opdracht van het Stimuleringsfonds voor Architectuur, zie voor een online publicatie op: http://www.architectuurfonds.nl/content/lay/i_009/Layout_08WEB.pdf, geraadpleegd op 23 oktober 2010.

hiërarchisch netwerk van brede ontsluitingswegen voor het verkeer. Het ruimtelijke effect werd nog eens versterkt door een veelheid van nog onbebouwde plekken in de stad. De Lijnbaan moest als humaner alternatief op de formele modernistische stedenbouw met bijvoorbeeld toepassing van hoogteverschillen de mens houvast geven in de ruimte. Toch beantwoordde het zoals gezegd in vorm en opzet aan de belangrijkste uitgangspunten van de modernistische stedenbouw: het scheiden van het wonen, werken en verkeer en het geven van licht, lucht en ruimte aan de woningen.

In het *Basisplan* was met de ruime kavels een goed kader gegeven voor de toepassing van het binnenstadshof, dat een moderne oplossing gaf aan het combineren van winkel-, woon-, parkeer en ontsluitingsruimten. Ook was het *Basisplan* in 1946 gepresenteerd als een flexibel plan, dat ook ruimte overliet voor de toepassing van nieuwere typologieën. Toch leek er tot de jaren zestig in Rotterdam onder architecten geen discussie plaats te vinden over de toepassing van het binnenstadshof of over het bouwen op grote kavels. Of als deze plaatsvond, dan liet deze zich niet vertalen in de ontwerppraktijk.

2.5. Succesvol bewonersprotest tegen saneringsplannen in oude stadswijken

Saneringsnota 1969 en Aktiegroepen

De studie van Wentholt werd gepresenteerd in een periode die gekenmerkt werd door een hang naar maatschappelijke betrokkenheid en verandering. Over het gehele land, maar ook daarbuiten, protesteerden Nieuw Links, Provo's en daaraan verwante groepen tegen de gevestigde orde. Hilde de Haan en Ids Haagsma gaven al in 1982 in *Stadsbeeld Rotterdam 1965-1982* een levendige beschrijving van deze jaren in Rotterdam. De auteurs beschreven aan de hand van interviews met betrokkenen de tijd van de Rotterdamse Provo's en hun ludieke acties, de protesten tegen de ongebreidelde groei van de haven, het ontstaan van de kraakbeweging en de bewonersopstanden tegen de saneringsplannen in de oude Rotterdamse stadswijken.

De Rotterdamse saneringsplannen, uiteengezet in de *Saneringsnota 1969*, betekenden grootschalige sloop van de oude sociale woningen in de stadswijken om plaats te maken voor woningen voor de middenklasse.⁴⁸ De bestaande en vaak economisch zwakkere bewoners zouden daarmee gedwongen worden hun huizen te verlaten. De bewoners gingen in protest, verenigden zich per wijk in zogenaamde 'Aktiegroepen', en haalden 'ludieke' acties uit om aandacht te vragen voor de slechte woonomstandigheden in hun wijk. Zo werd ook het stadsfestival C'70, waarmee Rotterdam in 1970 zijn vijftienvingste verjaardag van de wederopbouw vierde, als podium gebruikt voor hun protest. Eén van de protestpamfletten die de bewoners van de oude stadswijken presenteerden tijdens het festival luidde als volgt: 'Rotterdamse bevolking betaalde duur om burgers te worden van de grootste geHAVENde stad ter wereld: luchtvervuiling, slecht drinkwater en groengebrek. Door van de groothedswaan verblinde regenten van deze stad leven -na 25 jaar "wederopbouw" (van statussymbolen)- in vele wijken nog burgers met hun gezinnen in krotten en erbarmelijke straten, waaraan in 25 jaar niets is gedaan! Kijk achter de loze gevels van C70-. Ga kijken in Crooswijk, 't Oude Westen, 't Oude Noorden en in de ghetto's van deze gastarbeiders.'⁴⁹ De protesten kregen

⁴⁸ U. Barbieri e.a. (red.) 1981, 16.

⁴⁹ Een kopie van het pamflet is opgenomen in: W. Micke 1971, 48.

gehoor en hadden grote gevolgen voor de organisatie van het Rotterdamse stadsvernieuwingsproces. Het befaamde Rotterdamse model voor de stadsvernieuwing, dat in de loop van de jaren zeventig ontwikkeld en geprofessionaliseerd werd, maakte het voor de bewoners mogelijk om direct inspraak te hebben in het herontwerp van hun wijk en woning. De architecten en stedenbouwers gingen hiervoor direct in gesprek met de bewoners.



Coolsingel winter 1963 opengebrouwen voor de aanleg van de ondergrondse metro.

De bewonersprotesten bleven niet beperkt tot de saneringsplannen in de stadswijken. Ook verkeerskundige projecten in de binnenstad ondervonden meer en meer kritiek van bewoners. Zo leek er sprake te zijn van een groeiende ergernis onder Rotterdammers over de aanleg en uitbreiding van het metrostelsel. Midden jaren zestig had de Coolsingel voor de aanleg van de metro nog lange tijd open gelegen. Toen leek de stad de prijs die hiervoor betaald moest worden, die bestond uit een ernstige ontregeling van het verkeer en het stedelijk leven eromheen, nog wel te willen betalen. De heropening van de Coolsingel in 1967 was, getuige een bewaard gebleven televisiefragment, iets om te vieren met een groots openingsfeest dat veel Rotterdammers bijwoonden.⁵⁰ Nog geen tien jaar later maakte een actiegroep in 1974 naar aanleiding van de aanleg van een metrolijn naar het oosten, waarvoor verschillende huizen gesloopt moesten worden, een Rotterdams anti-metrolied.⁵¹ Hoewel dit protest tegen de metro qua omvang en gevolgen niet vergeleken kan worden met die tegen de sanering in de stadswijken, geeft het wel aan dat de bewoners midden jaren zeventig niet meer bereid waren welke prijs dan ook te betalen voor verdere modernisering van de stad.

2.6. Einde van stadsvernietigende verkeerswerken en verdere uitbreiding city

Willemstunnel, Plan2000+ en Structuurnota 1972

De bewoners stonden niet alleen in hun kritiek op de prioriteiten in het werken aan de stad. Ook het gemeentebestuur had in de jaren zeventig twijfels over de ingeslagen weg in de stedelijke ontwikkeling. Dit terwijl het geloof en vertrouwen in het werk van de hiervoor verantwoordelijke gemeentelijke diensten Stadsontwikkeling, Gemeentewerken en de Verkeerskundige dienst lange tijd groot was geweest. Toen Thomassen in 1965 aantrad als burgemeester van Rotterdam, was hij verwonderd over het vertrouwen dat de hoofden van de gemeentelijke diensten genoten van het gemeentelijk bestuur. Het stedenbouwkundig proces was een zaak van de diensten, en als raad en B&W kwam je hier moeilijk tussen, aldus Thomassen in een interview in 1981.⁵² De resultaten van het werk van de diensten logen er dan ook niet om. Met de aanleg van de brede verkeersaders rondom het centrum, de metro en het winkelgebied Lijnbaan werd er alles aan gedaan om de stad te laten

⁵⁰ Zie ook een filmopname van de opening van de metro: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/2f/Verkeerschaos_in_Rotterdam_ten_einde_offici%C3%ABle_heropening_Coolsingel.ogg, geraadpleegd op 9 november 2010.

⁵¹ B. Bakker 1974, 19.

⁵² H. de Haan, I. Haagsma 1982, 16.

voldoen aan de eisen van de moderne tijd. Hetzelfde gold voor de haven, die met de aanleg van de Maasvlakte meer ruimte moest gaan bieden aan de havenactiviteiten en vanaf 1962 de status genoot van grootste haven ter wereld.

Eind jaren zestig kwam er een besef dat de stad ook een prijs betalen moest voor deze modernisering. Al eerder werd beschreven dat onder druk van de bewoners in de stadswijken de grootschalige krotopruiiming, die aan de basis lag van de Saneringsnota 1966, deels werd teruggedraaid. Een ander plan voor de stad dat geen doorgang kreeg was de aanleg van een autoweg van noord naar het centrum over een gedempte Rotte. Onderdeel van deze nieuwe noord-zuidverbinding was een verkeersplein op de plek van de Oude Haven, dat via een verkeerstunnel, die de oude Willemsbrug moest vervangen, onder de Maas verbonden zou worden met zuid.⁵³ Zo stond het vermeld in het *Basisplan* en tot de jaren zeventig was dit plan in grote lijnen ongewijzigd gebleven.⁵⁴ De Willemsverbinding maakte in 1971 onderdeel uit van een geplande verkeerweg langs het water van de Rotte in Crooswijk en het Oude Noorden; het Rotte-tracé.⁵⁵ Voor de uitvoering van dit grootse verkeerstraject moest niet dus alleen de Oude Haven gedempt worden, maar ook huizen in noordelijke stadswijken gesloopt worden.



Tekening nieuw aan te leggen verkeersplein op de Oude Haven met de Willemstunnel onder Nieuwe Maas, 1965.

Van de aanleg van de Willemstunnel op de Oude Haven zag het gemeentebestuur in 1974 na veel publieke en politieke discussies af. De gemeentelijke Commissie voor Ruimtelijke Ordening, Verkeer en Openbare Werken liet weten dat er een oplossing gezocht moest worden waarbij de bestaande bebouwing zoveel mogelijk bewaard moest blijven. Een oplossing die in hun woorden niet zo 'stadsvernietigend' was als de tunneloplossing uit het *Basisplan*.⁵⁶ Behoud van bebouwing woog nu zwaarder dan de snelle afwikkeling van het verkeer. Gekozen werd voor een oplossing waarbij het verkeer niet meer dwars door de stad, maar over een brug en via de Maasboulevard de stad in en uit

⁵³ U. Barbieri e.a. (red.) 1981, 36.

⁵⁴ Ibidem, 34.

⁵⁵ Ibidem, 69.

⁵⁶ Ibidem, 35.

geleid werd. Een oplossing die niet ter harte werd genomen door dienst Stadsontwikkeling, zo was te lezen in het *Rotterdamse Nieuwsblad* in 1972.⁵⁷ Ter voorbereiding van de aanleg van het verkeerstracé waren al veel huizen onteigend en gesloopt. Niet alleen op Noordereiland en



Het nooit uitgevoerde Plan 2000+, met mogelijke ontwikkeling van de Noordelijke Delta tot na het jaar 2000, vervaardigd in 1969 door dienst Stadsontwikkeling, Havenbedrijf en Gemeentewerken in opdracht van B&W.

Stadsontwikkeling, werden rond 1970 door B&W afgeserveerd. Het eerste was het *Plan 2000+* uit 1969. De gemeentelijke diensten schetsten in dit plan de mogelijke ontwikkeling van de gehele Noordelijke Delta tot na het jaar 2000. Het plan was wetenschappelijk van opzet met als basis concrete sociale en economische tendensen.⁵⁹ Centraal in het plan stond het ruim baan geven aan de groei van de havens, industrieën en de woonwijken. Ten behoeve van deze groei waren in het plan grote delen van de onbebouwde en natuurlijke grond van het Noordelijke Delta gebied bestemd als uitbreidingsgebied. De verwachte groei was groot, zo werd er ten oosten een stad gedacht die ca. 500.000 inwoners zou gaan tellen. Dat ten einde hiervoor grote natuurgebieden verloren zouden gaan, leidde al snel tot protesten van milieuorganisaties. Ook burgemeester Thomassen was niet te spreken over het plan, dat hij later in een interview een voorbeeld van megalomaan denken noemde.⁶⁰ De berekende groei sloot blijkbaar niet meer aan bij de realiteit. Het plan heeft dan ook nooit bestuurlijke betekenis gekregen.

Hetzelfde lot trof de door dezelfde dienst opgestelde *Structuurnota 1972*. Als voorbereiding op een structuurplan presenteerden de diensten in deze nota een theoretisch model voor het sturen van het ruimtegebruik in de stad, dat ook wel als het vingerstadsmodel werd aangeduid.⁶¹ Als uitgangspunt voor dit model gold een goede bereikbaarheid van de stedelijke voorzieningen vanuit de woning. Om deze bereikbaarheid te garanderen waren in het plan de winkels en kantoren geconcentreerd in een vergrote city met daaromheen een versterkt openbaarvervoerstelsel. De woonwijken moesten als 'vingers' om dit vervoerstelsel komen te liggen.

De procedure om de nota te vertalen naar een structuurplan werd echter al in 1973 stopgezet. In de eerste plaats omdat er teveel weerstand was tegen de benodigde sloop van de omringende

⁵⁷ *Rotterdams Nieuwsblad*, 28-4-1972, 17.

⁵⁸ *Ibidem*, 69.

⁵⁹ U. Barbieri e.a. (red.) 1981, 13.

⁶⁰ H. de Haan, I. Haagsma 1982, 14.

⁶¹ U. Barbieri e.a. (red.) 1981, 17.

stadswijken ten behoeve van de gewenste uitbreiding van de city, die toen nog begrensd werd door het stelsel van verkeersboulevards. Maar ook het idee om wonen geheel te verbannen uit de binnenstad werd als ongewenst beschouwd.⁶² Opvallend, want de binnenstad als plek om te werken was één van de belangrijkste uitgangspunten geweest van de wederopbouw tot dan toe. Tot slot miste het plan volgens het gemeentebestuur te weinig aansluiting met de actuele problemen van de stad. In het plan werd inderdaad geen oplossing gegeven voor de lage woonkwaliteit.

Het gemeentebestuur had aan de gemeentelijke diensten met het afserveren van het plan voor de aanleg van het verkeerstracé door de stad en het geen bestuurlijke betekenis geven aan de stadsvisies *Plan 2000+* en *Structuurnota 1972* sinds lange tijd een nee laten horen. De plannen van de diensten konden aldus de politiek na vijftig jaar geen aansluiting meer vinden bij de realiteit. Het bestuur van de stad nam de adviezen van de dienst Stadsontwikkeling niet meer 'zomaar' over. De stad en haar bewoners vroegen om een betere woonkwaliteit in de stad, aandacht voor milieu en een halt voor grote verkeerskundige werken, die een vernietigende werking hadden op de stad. Het geloof in een onbeperkte groei van Rotterdam tot een stad en haven van wereldformaat, dat aan de basis had gelegen van de wederopbouw tot dan toe, leek verdwenen te zijn. Voor het eerst sinds de aanvang van de wederopbouw kwam er een besef dat er wel degelijk grenzen waren aan de groei. De gemeente en de bewoners waren niet meer bereid om de hoge prijs te betalen voor de modernisering van de stad. Het beeld van Rotterdam als metropool met een haven van wereldformaat, dat aan de basis lag van het *Basisplan*, verloor daarmee eind jaren zestig aan kracht en betekenis.

Afsluitend een citaat van burgemeester Thomassen uit zijn inleiding op het Plan 2000+, dat op een beeldende wijze de frictie weergeeft tussen enerzijds de op modernisering gerichte wederopbouwmentaliteit van de jaren vijftig en zestig en anderzijds de groeiende behoefte eind jaren zestig aan een doelgerichte aanpak van de 'euvelen' van de stad: "In de wereld, in Europa, is onze stad een gemeente van bescheiden formaat. In ons land noemt men het een grote stad. Ja, er ontstaan zelfs wereldstedelijke elementen. Wie zucht (terecht) omdat de sanering nog op gang moet komen, wie klaagt over de kwaliteit van woningen, straten en drinkwater, heeft (soms) gelijk. Maar hij kan weten dat het gevecht tegen alle euvelen aan de gang is; dat de metro een goede zaak is; dat de Doelen een nieuwe dimensie aan ons stadsleven gaf; dat er vele werken op de gebieden van onderwijs, cultuur en recreatie in uitvoering zijn; dat de parkeergarages worden gewaardeerd; dat wij kortom op weg zijn 'echt' een stad te worden. (..) Maar wie realiseert zich voldoende dat hetzelfde stadsbestuur, dat bergen 'gewoon' werk moet verzetten, tevens het beheer voert over de grootste wereldhaven?"⁶³

2.7. Conclusie

Het vooruitstrevende en op groei gerichte programma voor de wederopbouw sloot eind jaren zestig niet meer aan bij de realiteit. Het werk van de diensten concentreerde zich op de modernisering van de stad, waarin de verkeerstechnische werken een grote plaats innamen. Ook de uitbreiding van de haven stond hoog op de agenda. De realiteit was dat bewoners ontevreden waren over de binnenstad. Het kantorenbestand werd maar uitgebreid, terwijl de woonkwaliteit in hun woonwijken ver

⁶² Ibidem, 17.

⁶³ Geciteerd in: H. de Haan, I. Haagsma 1982, 16.

beneden peil was. Ook had het stadsfestival C'70 bewezen dat het wel wat gezelliger kon in de binnenstad. De problemen van de stad, en niet de haven, moest van de bewoners prioriteit krijgen in het ruimtelijk beleid.

Naast de roep om aandacht voor de sociale en fysieke problemen van de stad, was er in de jaren zestig sprake van een groeiende weerstand tegen de resultaten van de modernistische stedenbouw. Op nationale schaal stelden architecten en sociologen dat de modernistische ontwerpideologie geleid had tot kille en eentonige lege ruimten waarin mensen zich niet meer konden thuis voelen en zelfs gevoelens van eenzaamheid en depressiviteit zouden oproepen. Van een grote Rotterdamse weerstand tegen de leegheid en monotonie van de modernistische stedenbouw leek eind jaren zestig niet echt sprake te zijn.

De sociaal-psycholoog Wentholt erkende dat het in de Rotterdamse binnenstad onherbergzaam was. Hij deed echter in zijn voorstellen ter verbetering niet af aan de zo eigen aan Rotterdam zijnde grote schaal en ruimtelijkheid, mits er maar wel ter compensatie en voor de contrastwerking bijvoorbeeld verdichtende hoogbouw tegenover kwam te staan. Al in de jaren vijftig week de Rotterdamse Forumarchitect Bakema in zijn ontwerp voor de Lijnbaan niet zo sterk af van het modernistische vormtaal als zijn Amsterdamse college Van Eyck, van wie het werk veel meer dan bij Bakema getypeerd werd door kleinschaligheid. Het ruime binnenstadshof en het bouwen op grote kavels werd eind de jaren zestig nog altijd veel toegepast in het stedelijk ontwerp in de binnenstad.

Eind jaren zestig besloot het gemeentebestuur onder druk van de bevolking de plannen voor uitbreiding van haven, centrum en het verkeerstelsel een halt toe te roepen. De diensten kregen na vijftien jaar voortvarend en resultaatgericht werken voor het eerst een nee te horen. Grootschalige verkeerskundige en moderniseringsplannen voor de stad kregen geen bestuurlijke steun meer. In dit klimaat werd in 1974 een nieuwe gemeenteraad gekozen. Het nieuwe bestuur moest leiding gaan geven aan wat de laatste grote etappe van de wederopbouw van de binnenstad zou worden, en deed dit met een stevig beleidsprogramma. Het ontwerp van de binnenstad werd zo in de jaren zeventig onderdeel van de politieke agenda.

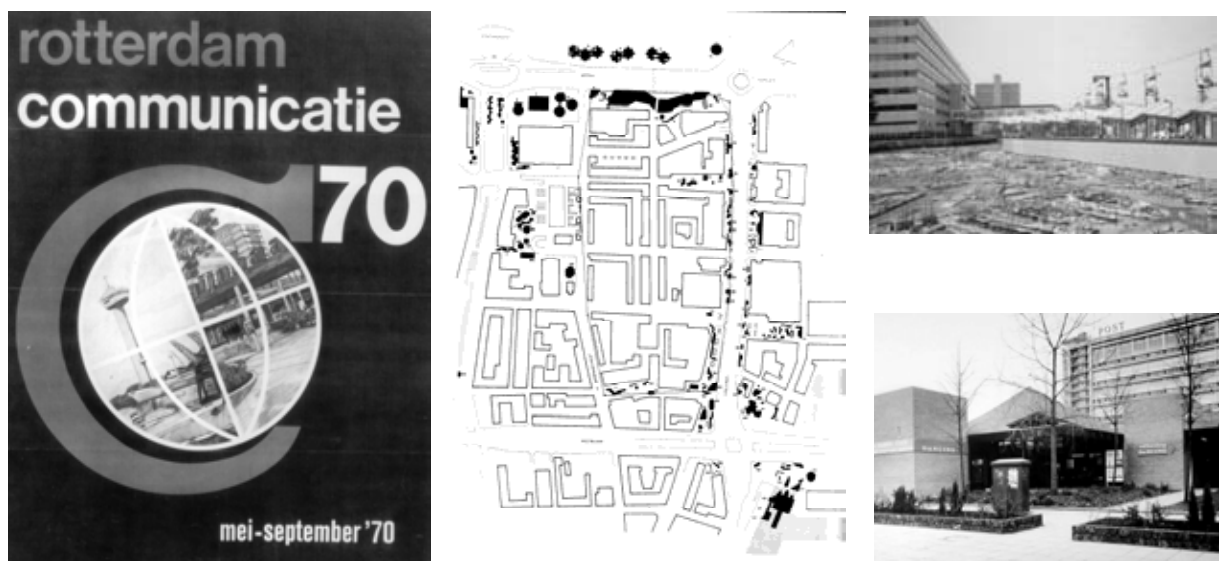
3. PROGRAMMA VOOR EEN HERBERGZAME BINNENSTAD VOOR ROTTERDAM 1974-1978

Mentink: "Je moet wel blaken van optimisme om van het stadshart iets te willen maken, je voelt je soms een muskiet in een nudistenkamp; je weet niet waar je beginnen moet."⁶⁴

3.1. Eerste ingrepen voor een aantrekkelijke binnenstad vanaf 1970

Paviljoens, versmalling Coolsingel, verkeersdrempels en groen

Omstreeks 1970 was het onrustig in de stad Rotterdam. Er was een hang naar verandering. De bouw van nog meer kantoren en de aanleg van grote verkeerswerken in de binnenstad werden een halt toegeroepen door het gemeentebestuur. De roep van bewoners naar een gezelliger binnenstad kreeg al gehoor tijdens het stadsevenement C'70. Er kwamen een kabelbaan en paviljoens aan het Weena en de Coolsingel met daarin ruimte voor cafeetjes en bedrijfspresentaties. De paviljoens op het trottoir van de Coolsingel werden zo goed ontvangen, dat deze eind jaren zeventig op initiatief van de



Stadsfestival C'70 in Rotterdam, met links het festivalaffiche, midden de plattegrond met daarop de paviljoens en de route van de kabelbaan en rechts een havenmaquette op het nog lege gebied van het Weena (boven) en paviljoens eveneens op het Weena naar ontwerp van architect W. Quist.

gemeente vervangen werden door permanente gebouwtjes. Ook op het Schouwburgplein werden er kort na C'70 aan de oostzijde vier horecapaviljoens geplaatst.⁶⁵ Al vóór 1976 was de Coolsingel met twee rijbanen versmald en kreeg de stadsboulevard meer bomen, gras en nieuwe bestrating.⁶⁶ In de omringende stadswijken werd een veelheid aan verkeersdrempels aangelegd. Het betrof allemaal kleine en snel uitvoerbare ingrepen die de stad moesten 'verfraaien'.

De aanzet tot deze ingrepen was al gegeven in de zomer van 1974 met de *Nota Verhoging aantrekkelijk stadscentrum* van toenmalig PvdA wethouder Ruimtelijke Ordening H.W. Jettinghof. De nota was een opsomming van ingrepen die het stadscentrum weer tot een aantrekkelijke ruimte moesten maken.⁶⁷ In een toelichting op de nota liet Jettinghof weten de voorkeur te hebben voor kleine, snel uitvoerbare en goedkope ingrepen om maar zo snel mogelijk resultaat te kunnen bieden.⁶⁸

⁶⁴ T. de Jong 1976, 6-8.

⁶⁵ H. Moscoviter 1997, 31.

⁶⁶ T. de Jong 1976, 6.

⁶⁷ GAR, verzameling der gedrukte stukken 1974, volgnummer 248.

⁶⁸ GAR, notulen handelingen gemeenteraad Rotterdam 1974, 343.

Om dezelfde reden was gekozen de plannen tot de westelijke helft van het centrum te beperken, waartoe het gebied tussen Weena-Pompenburg, Delftse Vaart-Steigergracht, Blaak-Westblaak en Westersingel-Kruisplein gerekend werd. De Coolsingel en de Lijnbaan vielen hier wel onder, maar bijvoorbeeld niet de gedempte Binnenrotte met het spoorviaduct, de binnenhavens en het grootste deel van de Hoogstraat. Het bestaan van onzekerheid rondom de nieuw aan te leggen verkeersverbinding over de Maas en de nieuwe bestemming en inrichting van de oude binnenhavens zal reden geweest zijn om het oostelijk centrumgebied buiten de plannen te laten.

De door Jettinghof voorgestelde ingrepen in het centrumgebied moesten leiden tot meer herkenningspunten, ontmoetingsplaatsen en meer groen, en dan het liefste in relatie tot stedelijke looplijnen.⁶⁹ Concrete plannen in de nota waren onder meer verdere paviljoenbouw op Beursplein en Binnenwegplein, boomaanplant en bloembakken op pleinen en straten, aanleg zit- en speelgelegenheden, afsluiten van de Karel Doormanstraat voor niet-bestemmingsverkeer, verfraaiing van het voetgangersgebied de Korte Hoogstraat/Hoogstraat en aanleg van groene verblijfruimten langs het binnenwater als aanvulling op het voetgangersgebied in het centrum. Dat Jettinghof bereid was om ver te gaan in het geven van voorrang aan de voetganger en het groener maken van de binnenstad, bleek wel uit zijn voorstel in 1973 voor een groen voetgangersparadijs op de Coolsingel.⁷⁰

Om een aantrekkelijke binnenstad te krijgen stelde Jettinghof ook veranderingen van het gebruik binnenstad voor. Zo moest het wonen in en nabij het centrum gestimuleerd worden en moesten meer functies van 'een zo openbaar mogelijk karakter en van een zo groot mogelijke verscheidenheid' gerealiseerd worden.⁷¹ Activiteiten op het gebied van cultuur, sport en andere vormen van recreatie, manifestaties, congressen, het marktwezen en van de horecasector moesten gestimuleerd worden. In de nota werden geen concrete voorstellen gedaan om stimulatie van wonen en recreatieve functies in de binnenstad te stimuleren. De nota bracht Jettinghof een maand voor zijn aftreden als wethouder uit. In september 1974 trad een nieuw college aan, dat net als Jettinghof de binnenstad op de politieke agenda zou plaatsen.

3.2. Links programcollege 1974-1978 pleit voor een beter vormgegeven binnenstad **Aantrekkelijke woon- en leefomgeving**

Tot de eerste zichtbare ingrepen van de nota van Jettinghof behoorden zoals gezegd het planten van nieuwe bomen, de versmalling van de Coolsingel en de bouw van de paviljoens. Tot een fundamenteel nieuwe benadering in het ontwerpen en bouwen aan de binnenstad had de kritiek tot midden jaren zeventig niet geleid. Het was gebleven bij kleine ingrepen. Het nieuwe Rotterdamse gemeentebestuur in 1974 leek de verbetering van de binnenstad wel als een ontwerpogave te zien. Zo sprak de nieuwe wethouder Ruimtelijke Ordening, Verkeer en Openbare Werken Mentink tijdens een raadvergadering in december 1974 de volgende woorden: "Er kan niet langer met de verbetering van de vormgeving van de binnenstad worden gewacht. Directeur Stadsontwikkeling heeft een gesprek gehad met de Bond van Nederlandse Stedenbouwkundigen en de Kring Ring Rijnmond van de BNA,

⁶⁹ GAR, verzameling der gedrukte stukken 1974, volgnummer 248, 1349.

⁷⁰ Het voorstel voor een groen voetgangersparadijs zou Jettinghof al gedaan hebben in de gemeentelijke beleidsnota 1973. Over dit nooit uitgevoerde voorstel van Jettinghof voor de Coolsingel werd geschreven in een artikel van Het Vrije Volk van 31 oktober 1975. De Beleidsnota 1973 is in dit onderzoek buiten beschouwing gelaten, omdat dit buiten de te onderzoeken periode viel.

⁷¹ GAR, verzameling der gedrukte stukken 1974, volgnummer 248, 1349.

en de afspraak dat deze architectenverenigingen zullen inventariseren onder de leden wie voor dit soort werk belangstelling heeft en of men misschien - dat is nog belangrijker - ergens in de laden van de bureaus al plannetjes heeft klaar liggen.”⁷²

Het nieuwe college, met enkel leden van de PvdA, zette in een aantal stevig geformuleerde jaarlijkse beleidsnota's uiteen wat het verstond onder een beter vormgegeven binnenstad. Niet meer de groei en modernisering van de stad en haven, maar de lage woonkwaliteit en het zogenaamde kille karakter van de binnenstad stonden nu op de agenda. Wat betreft het laatste stuurde de gemeente aan op aanpassingen in het karakter en het gebruik van de binnenstad. Nieuwe criteria voor ontwerp en programma van de binnenstedelijke ruimte moesten hiertoe leiden. De inzet was een Rotterdamse binnenstad als aantrekkelijke woon- en leefomgeving, waar niet alleen maar gewerkt, maar ook gewoond, gerecreëerd en op een plezierige wijze verbleven kon worden.⁷³ Hierin sloot het college aan bij de voorstellen die Jettinghof eerder dat jaar had gedaan voor de binnenstad, maar nu werd wel gesproken over de gehele binnenstad. Over wat er mankeerde aan de binnenstad sprak wethouder Mentink een paar jaar na aantreden van het nieuwe college in 1977 in een interview met het tijdschrift *Plan*.⁷⁴ Met kreten als 'krankzinnig Amerikaanse opzet', 'alles is hier plein' en 'afschuwelijke koelkasten van bank- en verzekeringsgebouwen' liet de wethouder weten grote afkeer te hebben van hoe de binnenstad eruit zag.

Het in het tweede hoofdstuk besproken *Basisplan* uit 1946 was in de jaren zeventig zoals gezegd nog altijd een actief ruimtelijk instrument voor de wederopbouw van de binnenstad. Pas in 1985 werd er voor de binnenstad een nieuw plan vervaardigd. De in 1974 door het gemeentebestuur in de beleidsnota's geformuleerde criteria voor de binnenstad moeten daarom als aanvulling op het stedenbouwkundige *Basisplan* beschouwd worden. Welke ideeën had het bestuur over hoe de stad er uit moest gaan zien om deze gezelliger, aantrekkelijker en leefbaarder te maken? Waaruit bestonden de criteria voor de binnenstad en hoe moesten deze zich vertalen in het ontwerpen aan de ruimte van de binnenstad?

3.3. Samenstelling, visie en beleidsnota's stadsbestuur 1974-1978

Wethouder Mentink, beleidsnota's 1975 en 1976 en Rotterdams eerste structuurplan

Tijdens de verkiezingen van mei 1974 verkreeg de PvdA de absolute meerderheid in de gemeenteraad. Het door de raad nieuw gevormde college, waarin alle acht wethouders van de PvdA kwamen, trad in september 1974 aan. De portefeuille voor Ruimtelijke Ordening, Verkeer en Openbare Werken (ROVOW), waar ook de binnenstad onder viel, kwam zoals gezegd in beheer van jurist Mentink. Een interview met Mentink dat in 1977 gepubliceerd werd in het tijdschrift *Plan* kreeg als kop: 'ik wil over mijn graf heen regeren.'⁷⁵ In dit interview liet Mentink weten een politicus te zijn die het bereiken tastbare en zichtbare resultaten hoog had staan.⁷⁶

⁷²Geciteerd in: F. Hooijmeijer 2001, 23.

⁷³Deze termen gebruikte het college van '74-'78 in de beleidsnota voor 1975 en 1976.

⁷⁴H. Bakker, T. van Hoorn 1977, 25-32.

⁷⁵Ibidem, 25.

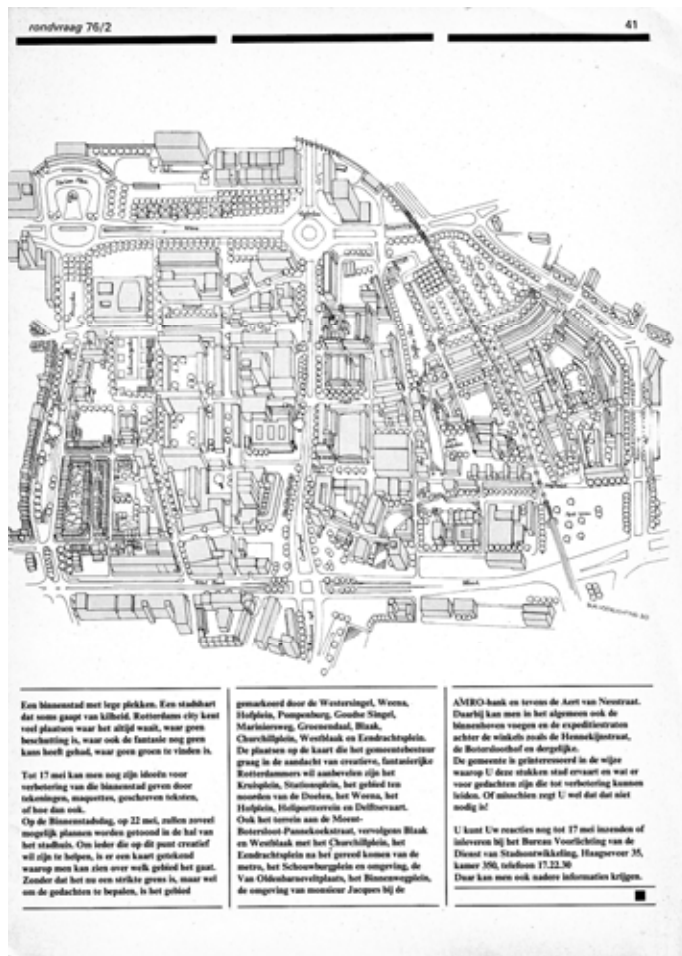
⁷⁶Ibidem, 28.

Een afzonderlijke portefeuille kwam er voor Stadsvernieuwing en die viel onder de verantwoordelijkheid van wethouder J.G. van der Ploeg. In november 1974 nam A. van der Louw de burgemeesterzetel over van Thomassen. Ook bij de verkiezingen van 1978 kreeg de PvdA de absolute meerderheid van de stemmen. Mentink bleef in het nieuwe college van 1978-1982 aan als wethouder voor Ruimtelijke Ordening (RO), en ook burgemeester Van der Louw bleef tot 1982 in zijn functie.⁷⁷

Het nieuwe college was met enkel leden van de PvdA een links programcollege. In de eerste beleidsnota liet het dan ook weten een socialistische maatschappijvisie na te streven.⁷⁸ Een uitspraak van Mentink uit het interview in *Plan* luidde: "Als we in 1978 van de kiezers weg moeten, dan zullen ze weten dan hier vier jaar een links college heeft gezeten."⁷⁹ Deze socialistische invalshoek was ook goed zichtbaar in het programma. Participatie van de burger in de besluitvorming vormde een belangrijk uitgangspunt.⁸⁰ Zo moest in de aanpak van de stadswijken, een opgave die eveneens hoog op de agenda stond van het college, bewoners gevraagd worden naar hun wensen. Maar ook in het vinden van een oplossing voor de

binnenstadsproblematiek wilde het college bewoners inspraak geven. In mei 1976 organiseerde het college de eerste *Binnenstadsdag* met de vraag wat bewoners vonden van de binnenstad en wat er moest veranderen. Het regende inzendingen die gebundeld werden in een publicatie.⁸¹ Wat met de vele inzendingen gedaan zou worden, stond in deze publicatie overigens niet vermeld.

De algemene koers voor het ruimtelijk beleid legde het college '74 zoals gezegd vast in integrale jaarlijkse gemeentelijke beleidsnota's.⁸² Het betrof stuk voor stuk bondige en goed leesbare stukken



Oproep mei 1976 van gemeente voor 'ideeën voor verbetering van binnenstad door tekeningen, maquettes, geschreven teksten of hoe dan ook' in kader van Binnenstadsdag, inclusief getekende kaart van binnenstad.

⁷⁷ Informatie over Rotterdamse wethouders en bijbehorende portefeuilles: Rotterdamse Jaarboekjes en notulen van de handelingen van de gemeenteraad.

⁷⁸ GAR, verzameling der gedrukte stukken 1974, volgnummer 373, 2.

⁷⁹ H. Bakker, T. van Hoorn 1977, 25.

⁸⁰ GAR, verzameling der gedrukte stukken 1974, volgnummer 373, 3.

⁸¹ Zie voor publicatie van de ingezonden ideeën: Bureau voorlichting van Stadsontwikkeling en stadhuis Rotterdam 1976.

⁸² Met 'college '74' wordt hier en ook in het vervolg het Rotterdams gemeentelijke college voor de periode 1974 tot en met 1978 aangeduid.

waarin het toekomstige stedelijke beleid voor alle sectoren voorgelegd werd. De *Beleidsnota 75* en *Beleidsnota 1976 van het Gemeentebestuur van Rotterdam* zijn interessant voor dit onderzoek, omdat het college '74 hierin een beleid presenteerde betreffende het functioneren en gebruik van de binnenstad. Beide nota's zullen daarom in het vervolg nader besproken worden. De beleidsnota voor 1977 stond geheel in het teken van de reorganisatie van het gemeentelijk bestuur en is daarom minder relevant voor dit onderzoek. In 1978 werden de uitgangspunten voor het ruimtelijk beleid vertaald naar het eerste Rotterdamse structuurplan: *Structuurplan Rotterdam binnen de Ruit*. Het structuurplan uit 1978, dat de dienst Stadsontwikkeling vervaardigde in opdracht van het gemeentebestuur, diende als kader voor de ruimtelijke ontwikkeling van de regio Rotterdam voor de periode 1978-1982. Het was een plan van grote lijnen, dat vooral uitspraken deed over het gebruik van de verschillende stadsgebieden, zo ook over de binnenstad. Om deze reden zal ook dit structuurplan in dit hoofdstuk kort aan bod komen.

3.4. Programma voor een kloppend hart voor Rotterdam

Levendige en herbergzame binnenstad

Het programma voor de stad formuleerde het gemeentelijk college '74 vanuit een probleem. Rotterdam kampte begin jaren zeventig met een teruglopend inwonersaantal. Rotterdammers, en dan vooral de jongere onder hen, verkozen meer en meer de ruime, groene randgemeenten boven de stad als woonomgeving.⁸³ Een probleem dat meer Nederlandse steden in die jaren kende, maar niet op zo'n grote schaal als in Rotterdam. In het gemeenteblad van Rotterdam was een overzicht opgenomen van bevolkingscijfers van Rotterdam vanaf midden zeventiende eeuw tot 1976.⁸⁴ Tot 1967 was het aantal gegroeid tot 723.957, daarna was het aantal jaarlijks afgenomen tot het aantal van 612.742 in 1976. Daarmee was het inwoneraantal van Rotterdam weer gekrompen tot dat wat het was in 1938.

Het college '74 concludeerde uit het afnemende bevolkingscijfer van Rotterdam dat er sprake was van een groeiende onderwaardering van de stad. De reden van deze onderwaardering vond het opsommend in het bestaan van een kwalitatief laag woonmilieu, een kil en ongezellig stadscentrum, een tekortkomend voorzieningenniveau en een gebrek aan een stedelijke cultuur die eigen is aan een grote stad.⁸⁵ De stad, en dan in het bijzonder het stadscentrum, was om deze redenen onvoldoende in staat Rotterdammers vast te houden, laat staan



Voorpagina gemeentebald *Rondvraag* mei 1976: Rotterdam wil zijn hart terug' en overzicht bevolkingscijfer Rotterdam 1650-1976, tot 1967 groei, daarna afname.

⁸³ GAR, verzameling der gedrukte stukken, volgnummer 373, 7.

⁸⁴ Bureau voorlichting Rotterdam 1976, 19.

⁸⁵ Ibidem, 5.

om nieuwe mensen aan te trekken. Daar kwam nog eens bij dat met het vertrek van de jongeren de inwonersamenstelling van de stad eenzijdig dreigde te worden, of beter gezegd, te vergrijzen.⁸⁶

Om de ontvolking van de stad tegen te gaan, lanceerde het college '74 een beleid dat erop gericht was de woon- en leefomgeving van de stad, en dan met name de binnenstad, aantrekkelijker te maken. De stad moest niet alleen aantrekkelijk zijn om te werken, maar ook om te wonen, verblijven en recreëren.⁸⁷ In de *Beleidsnota 75* verwoordde het college dit als volgt: "De stad kan het kloppend hart zijn van het sociale en culturele leven, van herbergzaamheid en gezelligheid, van vertier en energie, van bij-elkaar-betrokken-zijn en van bij-de-tijd-zijn."⁸⁸ Het onbrak Rotterdam zagezegd aan een bepaalde levendigheid dat het wonen en leven in een grote stad juist aantrekkelijk zou maken. Tot een precieze uitleg van waaruit deze beoogde levendigheid moest bestaan, kwam het niet echt in de nota's. Wel presenteerde het college '74 in beide nota's een pakket aan maatregelen en doelstellingen, waarmee het hart van de stad als het ware weer tot leven gebracht kon worden. Het hart moest weer gaan kloppen. Veel belang werd hierbij gehecht aan het herbergzamer maken van de binnenstad. Niet alleen moest er opnieuw gekeken worden naar het gebruik van de binnenstedelijke openbare ruimte, dat volgens het college te eenzijdig zou zijn, maar ook het karakter en het ontwerp van de binnenstad stonden op de agenda. Hoe moest een herbergzame stad er volgens het college uit komen te zien?

Een binnenstad om in te wonen

Stadsvernieuwing, wonen in en nabij de binnenstad en kantorenstop

Een belangrijke opgave van het college '74 was de organisatie van de stadsvernieuwing. Onder stadsvernieuwing verstond het college het verbeteren van de woonomstandigheden in de oude stadswijken.⁸⁹ Naast de verbetering van de bestaande woningvoorraad, pleitte het college '74 voor het uitbreiden van de woonfunctie in de binnenstad. De stad moest namelijk niet alleen bewoonbaar gehouden, maar ook gemáákt worden. De nog lege gebieden in de binnenstad werden als perfecte locatie gezien voor de uitbreiding van het woningenbestand.

De nieuw te bouwen woningen in de binnenstad moesten van verschillende typen en prijsklassen zijn. Zo konden verschillende groepen mensen aangetrokken worden en moest de doorstroming binnen de stad bevorderd worden.⁹⁰ Dat de plannen voor woningbouw in het centrum, waarvan al een paar in de *Beleidsnota 1976* gepresenteerd werden, allemaal woningen in de premiesector betroffen, had ook een andere reden. Door woningen te bouwen die afweken van de 'gangbare eenvoudige' woningbouw, moest bijgedragen worden aan een veelvormigheid van de binnenstad.⁹¹ Een veel toegepast type bouw voor woningbouw in het centrum waren toen rechthoekige gebouwen van vier tot vijf hoog met etagewoningen rondom rechthoekige binnenhoven.⁹² De nieuwe woningbouw moest hier, aldus het college '74, in vorm van gaan afwijken.

⁸⁶ Ibidem, 7.

⁸⁷ Ibidem, 7.

⁸⁸ Ibidem, 5.

⁸⁹ GAR, verzameling der gedrukte stukken 1974, volgnummer 373, 2.

⁹⁰ Ibidem, 6.

⁹¹ Ibidem, 30.

⁹² Zie ook hoofdstuk 2, p.8.

De ambitie om de woonfunctie in de binnenstad te versterken kreeg al in 1978 vertaling in het eerste gemeentelijk structuurplan van Rotterdam: *Rotterdam binnen de ruit*. Het structuurplan werd tussen 1976 en 1978 in opdracht van de gemeente ontwikkeld door de dienst Stadsontwikkeling. Het plan moest voor de komende vier jaar als structureel ruimtelijk kader dienen voor de ontwikkeling van het gehele gemeentelijk grondgebied. Een directe aanleiding was de behoefte om de plannen van het stadsvernieuwingsproces in een groter ruimtelijk verband te kunnen plaatsen.⁹³ Bovendien gold voor grote gebieden in de stad toen nog geen bestemmingsplan, of waren deze verouderd. Het definitieve ontwerp van het plan werd in 1978 door de gemeenteraad vastgesteld.

Het plan omvatte het gebied binnen de Rijkswegen rondom Rotterdam; het centrum, de negentiende-eeuwse stadsbuurten en Rotterdam-Zuid. In het plan zien we dat de laatste nog lege



Structuurplan Rotterdam binnen de Ruit 1978, kaart herstructurering voormalige havengebieden, met in de binnenstad Leuvehaven en de Oude haven herbestemd als woongebied

binnenstadsgebieden een woonfunctie gekregen hebben. De St. Jacobsplaats en delen van de Blaak, gebieden die in het *Basisplan* nog een kantoorbestemming hadden, waren nu tot woongebieden gemaakt. Ook het oude Heliportterrein boven het Hofplein, dat tot midden jaren zeventig dienst deed als evenemententerrein, kreeg een woonfunctie. Ook passend bij de ambitie om de woonfunctie van de stad te versterken, was de herbestemming van recentelijk in onbruik geraakte havengebieden tot woonlocaties. De Rotterdamse havenactiviteiten verplaatsten in de jaren zestig en zeventig meer en meer richting het westen, waar in die periode ook de Maasvlakte

aangelegd werd. Voor de in onbruik geraakte havengebieden nabij de binnenstad moest daarom een nieuwe bestemming gevonden worden. De keus voor wonen werd al in 1975/76 vastgelegd in de gemeentelijke nota *Herstructurering Oude Havengebieden*. Het ging om locaties in en nabij de binnenstad, zoals de Leuvehaven en Haringvliet.⁹⁴ Met het wijzigen van het Rottetracé van over de Oude Haven naar de Maasboulevard, kwam hier begin jaren zeventig ook de Oude Haven bij.

Met het versterken van de woonfunctie van de binnenstad nam het college afstand van het eerdere ruimtelijke beleid voor de binnenstad. Vanuit het kader van het *Basisplan* was tot eind jaren zestig aangestuurd op de vorming van een stadshart met in hoofdzaak kantoren en winkels, de zogenaamde city. Wonen en werken was in Rotterdam daarmee ruimtelijk van elkaar gesplitst, waarbij wonen was verbannen naar de buitenwijken. Het resultaat was er naar, want van de 25.000 in de oorlog verwoeste woningen in de binnenstad, waren er maar ca. 8.000 teruggebouwd.⁹⁵ Door het programma wonen weer terug te brengen in de binnenstad, wilde het college '74 een einde maken

⁹³ Gemeente Rotterdam 1977, 3.

⁹⁴ U. Barbieri (red.) 1981, 97.

⁹⁵ A. Wagenaar, A. Fibbe (red.) 1970, 22.

aan de zogenaamde 'verkantoring' van de binnenstad.⁹⁶ De stad moest levendiger worden, en meer wonen kon hieraan bijdragen, aldus het college.

De vraag hoe wonen meer levendigheid in de binnenstad moest brengen, werd in de nota's niet duidelijk beantwoord. Voor te stellen is dat de onderliggende gedachte was dat met meer woningen het gebruik van de straten en pleinen buiten de kantoortijden toe zou nemen. Met bankjes, groen en straatactiviteiten zouden mensen verleid moeten worden om er wat langer te verblijven dan noodzakelijk. Levendigheid werd in deze zin letterlijk opgevat; hoe meer mensen hoe beter. Ook voor te stellen is dat door meer mensen in de stad te laten wonen, en dan vooral mensen met een wat dikkere portemonnee, ook de vraag naar stedelijke voorzieningen als bioscopen, winkels, galerieën, musea en theaters en andere uitgaansgelegenheden zou toenemen. Maar over deze voorzieningen werd in de nota niet gesproken. Dit terwijl de hierbij gepaarde levendigheid, die zo eigen zou zijn aan de grote stad, wel door dit college geambieerd werd.

Het ontbreken van een duidelijke visie over de bijdrage van het wonen aan het binnenstedelijk klimaat, doet bevestigen dat de ambitie van het meer bouwen van woningen in de binnenstad meer onderdeel was van een volkshuisvestings- dan een ruimtelijk beleid. Met de bouw van premiewoningen moest de vertrekkende groep jonge Rotterdammers, die in groten getale de groene randgemeentes verkozen boven de stad, weer verleid worden om in de stad te komen wonen. Iets wat het vorige college geprobeerd had met het plan om de krotwoningen in de stadswijken te vervangen met nieuwbouw voor de middenstand, maar wat door de mondige bewoners werd tegengehouden. Door de bestemming van de laatste gaten in de stad van kantoren naar woningen te veranderen, werd in één beweging het in het *Basisplan* verankerde city-concept afgeserveerd, zonder dat daar een nieuwe ruimtelijke visie voor in de plaats kwam.

Een beloopbare binnenstad

Versterken van voetgangersnetwerk en weren van autoverkeer

Een belangrijke voorwaarde voor een levendig gebruik van stedelijke ruimten, was voor het college '74 het aanleggen van een samenhangend stelsel van looproutes. Niet het autoverkeer, maar de voetganger moest voorrang krijgen in de binnenstad. Want, zo was de overtuiging van het college, het rijdende en geparkeerde autoverkeer had het openbare leven uit de binnenstad verdrongen.⁹⁷ De stad moest weer gevuld worden door mensen in plaats van auto's. Levendigheid leek ook hier door het college in betekenis letterlijk opgevat te worden. Om meer mensen op straat te krijgen, moesten de verschillende binnenstadsgebieden en voorzieningen op loopafstand van elkaar komen te liggen. De grote



Versmalling verkeersweg Coolsingel van zes naar vier rijbanen in 1975, mede op initiatief van wethouder Mentink.

⁹⁶ GAR, verzameling der gedrukte stukken 1975, volgnummer 363, 7.

⁹⁷ GAR, verzameling der gedrukte stukken 1975, volgnummer 363, 30.

verkeersaders het Weena, de Coolsingel en de Blaak werden binnen deze opgave als te overwinnen obstakels gezien. Deze wegen hadden de stad namelijk op een paar plekken 'tegennatuurlijk in moten gehakt'.⁹⁸ De door de wegen aangerichte schade was het grootst in het gebied tussen het Weena en de Lijnbaan en tussen de oostelijk gelegen gebieden St. Jacobsplaats, Meent met de Hoogstraat. Door middel van nieuwe voetgangerverbindingen over, onder of door deze boulevards moesten de twee stedelijke gebieden weer tot een samenhangend geheel gemaakt worden. De binnenstad moest zo weer een geconcentreerd en beloopbaar geheel worden.

Om de stad weer beloopbaar te maken, moest het autoverkeer zoveel mogelijk geweerd worden uit de binnenstad. Het college investeerde daartoe zoveel mogelijk in alternatieven voor autoverkeer als het openbaar vervoer en het fietsverkeer.⁹⁹ Een ander voorstel om binnenstedelijk autoverkeer te doen afnemen, was het plannen van parkeervoorzieningen aan de rand van de stad, zodat de automobilisten te voet verder konden gaan.

Ook het karakter van de verkeerswegen moesten aangepakt worden. Als goed voorbeeld hiervan zag het college de Hoogstraat en de Oude Binnenweg. Deze overwegend door voetgangers gebruikte smallere straten paste goed bij de sfeer die het college zo graag zag in de binnenstad. Minder goed passend hierbij waren de brede verkeersaders als de Coolsingel.¹⁰⁰ In de *Beleidsnota 1973* pleitte toenmalig wethouder Jettinghof al voor een groen voetgangersparadijs op een deel van de Coolsingel. Dit ingrijpende plan kreeg geen bestuurlijke betekenis, maar wel kreeg zijn opvolger Mentink het voor elkaar om de Coolsingel met twee rijbanen te versmallen. In *Het Vrije Volk* in 1975 is te lezen dat Mentink er eigenlijk vier van de zes rijbanen had willen afhaken.¹⁰¹ De Kamer van Koophandel stak hier echter als belangenvereniging voor de bedrijven in het centrum een stokje voor, omdat het vreesde dat dit de omzet van de winkels in de stad zou doen verlagen.

De infrastructuur van de wederopbouwstad was zo ingericht was dat het autoverkeer ongehinderd toegang had tot de kern van de stad, en tegelijkertijd makkelijk de stad weer uit kon komen. Ten behoeve van de bereikbaarheid van de bedrijven in het centrum voor de auto waren zelfs speciaal hiervoor ingerichte expeditiestraten en -hoven ingericht. De auto had met de aanleg verkeersboulevards en overzichtelijke verkeersknooppunten in het *Basisplan* alle ruimte gekregen.¹⁰² Het college '74 plaatste in haar beleid een ander belang hoger op de agenda, namelijk een leefbare en aantrekkelijke binnenstad. En een leefbare binnenstad was er één gevuld met mensen en niet met auto's. Over de gevolgen van het verminderen van de bereikbaarheid van het centrum per auto voor bijvoorbeeld de bedrijvigheid, werd niet gesproken. Je zou zelfs kunnen zeggen dat er sprake was van een totaal negeren van welke waarde of betekenis dan ook van het autoverkeer.

⁹⁸ Ibidem, 7.

⁹⁹ Ibidem, 31.

¹⁰⁰ GAR, verzameling der gedrukte stukken 1975, volgnummer 363, 31.

¹⁰¹ Het Vrije Volk, 31-10-1975, 4.

¹⁰² Zie ook hoofdstuk 2, p.7.

Een levendige binnenstad

Toename woonvormen, marktjes, groen en straatactiviteiten

In de beleidsnota voor 1975 werd gesproken over een 'kil karakter' van het stadscentrum.¹⁰³ Het stadscentrum moest 'verwarmd' worden. Wat hiermee bedoeld werd en hoe dit bereikt moest worden, kreeg uitleg in de *Beleidsnota 1976*. Het college sprak hierin over een binnenstad die levendiger en afwisselender moest worden in gebruik van de stedelijke ruimten en in de activiteiten.¹⁰⁴ Het eenzijdige gebruik van de stedelijke ruimten, waar het *Basisplan* tot dan toe op aanstuurde, was namelijk ten koste gegaan van de levendigheid in de stad. Buiten kantoor- en winkeltijden was het maar stil op straat. Om dat te voorkomen, moest aangestuurd gaan worden op een intensiever gebruik van stedelijke ruimten. Intensief gebruik had hierin twee betekenissen. In de eerste plaats moest het aanbod aan stedelijke activiteiten in de openbare ruimte uitgebreid worden, en dat over de gehele dag. De stad moest zo in tijd een 'doorlopende lijn in levendigheid' krijgen. In de tweede plaats moest de gevarieerdheid in aanbod van activiteiten omhoog. Het uitgangspunt hierbij was: "Hoe groter de diversiteit van ruimtelijk gebruik, hoe bonter ook de mengeling zal zijn en kan zijn van gebruikers en activiteiten."¹⁰⁵

Om het gewenste intensievere gebruik van de stedelijke ruimten te bereiken, stuurde het college aan op het verhogen van het aanbod in woonvormen, maar ook het plaatsen van marktjes, groen als bomen en struiken, terrassen en het stimuleren van culturele straatactiviteiten en kunstuitingen op straat. Opvallend is dat het allemaal voorstellen betrof die ook al vermeld stonden in de eerder genoemde nota van Jettinghof uit 1974. De opgave om het gebruik van straten en pleinen toe te laten nemen werd ook door dit college vertaald naar kleine interventies in de publieke ruimten van de stad, maar dan nu voor de gehele binnenstad. In de nota *Groen in Rotterdam* uit 1978 deed het college voorstellen voor het oplossen van een tekort aan kwalitatieve groenvoorzieningen in de stad.¹⁰⁶ Deze voorstellen bestonden niet alleen uit nieuwe groenlocaties, maar ook uit het aanleggen van langzaam-verkeerroutes in de vorm van groene aderen. De behoefte aan meer groen werd gekoppeld aan die van meer voetgangersroutes. Het bleef in de nota echter bij een opsomming van voorstellen, zonder dat er richtlijnen werden gegeven om bijvoorbeeld visuele samenhang tussen de groengebieden te brengen.¹⁰⁷

De criteria makkelijk uitvoerbaar, snel resultaat en niet al te duur, die voor Jettinghof gegolden hadden, leek het college '74 overgenomen te hebben. Het *Basisplan* kon behouden blijven als stedenbouwkundig plan en met de versmalling van de Coolsingel en de bouw van de paviljoens aan dezelfde straat waren de eerste resultaten inderdaad snel zichtbaar.

Een herbergzame en besloten binnenstad

Verdichting van stedelijke ruimten

In de nota voor 1975 en 1976 sprak het college meerdere malen over herbergzamer maken van de binnenstad. In de Van Dale wordt herbergzaam beschreven als gastvrij en bewoonbaar. Het verhogen

¹⁰³ GAR, verzameling der gedrukte stukken 1974, volgnummer 373, 8.

¹⁰⁴ GAR, verzameling der gedrukte stukken 1975, volgnummer 363, 28.

¹⁰⁵ Ibidem, 28.

¹⁰⁶ U. Barbieri (red.) 1981, 97.

¹⁰⁷ Ibidem, 97.

van de bewoonbaarheid van de binnenstad kwam al eerder aan bod en had bij het college '74 grote prioriteit. In de nota voor 1975 leek herbergzaam in hoofdzaak de letterlijke betekenis te hebben. De benodigde woon- en wijkverbetering en de verbetering van de herbergzaamheid van de stad als geheel worden in één adem genoemd.¹⁰⁸ Ook in de nota voor 1976 werden de plannen voor de uitbreiding van de woningbouw in de binnenstad genoemd onder de kop herbergzaam. In de nota voor 1976 kreeg herbergzaam ook een andere betekenis. Herbergzaam legde het college nu namelijk ook uit met het zogenaamd 'beslotener' maken van de binnenstad.¹⁰⁹ Het karakter van de binnenstad moest veranderen. Men moest zich in de binnenstad weer, zo stond in de nota uitgelegd, geborgen, veilig, 'binnen' weten.¹¹⁰ De binnenstad was nu veel te kil, en moest als het ware weer verwarmd worden. Deze wens kwam dichtbij de aanbevelingen die Wentholt in 1968 deed in zijn onderzoek naar de binnenstadsbeleving en Rotterdam. Ook hij sprak over het aanpassen van de binnenstad opdat mensen zich er weer op hun gemak en thuis voelden.

De binnenstad moest het beoogde besloten karakter krijgen door lege open ruimten zo snel mogelijk op te vullen. Mentink sprak in het interview over een krankzinnig Amerikaanse opzet van de binnenstad.¹¹¹ Hiermee doelde hij op de lage bebouwingsdichtheid, die in Rotterdam lag op vijftig procent, terwijl een normale verhouding rond de vijftig procent zou liggen. Mentink noemde geen referenties, maar een dergelijke hoge dichtheid is eigen aan historische steden als Amsterdam en Utrecht. Om dit percentage omhoog te gooien, pleitte Mentink ervoor om de laatste nog lege gebieden van de binnenstad vol te bouwen met woningen.¹¹² De stad moest zo letterlijk verdicht worden. In het artikel uit 1977 verwees Mentink naar het Weena, dat als leeg gebied in het centrum voor hem een doorn in het oog was. In hetzelfde jaar zou de gemeente voor dit gebied dan ook een ideeënprijsvraag ontwikkelen. Andere nog lege gebieden in de binnenstad als de St. Jacobsplaats, de Leuvehaven en de Oude Haven zouden in het structuurplan de bestemming krijgen als woongebied. In de Beleidsnota voor 1976 werd aangekondigd dat de plannen voor woningen op de St. Jacobsplaats al vergevorderd waren en nog in het aankomende jaar de eerste stappen gezet zouden worden voor planontwikkeling voor het Schouwburgplein, het Churchillplein en het Weena. Een hele hoop plannen lagen op de stapel.

Met het vullen van de gaten in de binnenstad nam het college wel afstand van misschien wel het belangrijkste grondbeginsel van het *Basisplan*, namelijk om de vormgeving van de binnenstad over meerdere generaties uit te spreiden. De dienst Stadsontwikkeling koos er dan ook voor om diverse gebieden, waaronder het Weena, in reserve te houden voor volgende generaties. Deze overtuiging kwam voort uit de opvatting dat de stad net als de samenleving niet een statisch geheel mocht zijn, maar moest kunnen blijven beantwoorden aan de veranderende eisen vanuit de samenleving. Directeur Fokkinga van dienst Stadsontwikkeling vertelde in een interview met *Het Vrije Volk* in 1974 dat hij altijd voorstander geweest was van het idee niet de gehele stad in één generatie vol te bouwen, maar nu dacht zijn mening hierop te moeten herzien.¹¹³ Mentink verschilde inderdaad van mening met

¹⁰⁸ GAR, verzameling der gedrukte stukken 1974, volgnummer 373, 1.

¹⁰⁹ GAR, verzameling der gedrukte stukken 1975, volgnummer 363, 30.

¹¹⁰ *Ibidem*, 30.

¹¹¹ H. Bakker, T. van Hoorn 1977, 25.

¹¹² *Ibidem*, 25.

¹¹³ *Het Vrije Volk*, 28-5-1974, 4.

de dienst, en zag geen reden meer om te wachten op de volgende generaties, hij was die volgende generatie.¹¹⁴ Een rol hierin speelde zijn streven om, in zijn woorden, in 1978 zo ontzettend veel onherroepelijks gedaan te hebben, dat hij over zijn graf regeerde. Zijn politieke ambities stak de wethouder niet onder stoelen of banken.

Niet alleen de open plekken in de binnenstad moesten gevuld worden. Ook te breed uitgevallen straten en pleinen moesten aangekleed worden met kleinschalige voorzieningen als bankjes en bloembakken.¹¹⁵ Voornamelijk de brede verkeersaders rondom de binnenstad moesten aangekleed worden. De in 1977 reeds versmalde Coolsingel gold voor de wethouder als een goed voorbeeld van hoe de publieke ruimte verdicht moest worden. Maar ook de paviljoens van C'70, die na 1970 vervangen werden door permanente aan de Coolsingel, op het Stadhuisplein en Schouwburgplein, zag het college als een belangrijke aanzet van de inpassing van kleinschalige dingen in een stad vol grootschalige dingen.¹¹⁶ Allemaal ingrepen die het college ook noemde onder de ambitie het gebruik van stedelijke ruimten te doen toenemen. In de paviljoens kwamen bijvoorbeeld kleine horecavoorzieningen. Met de paviljoens en de aankleding van de straten moesten dus niet alleen de ruimte een kleinere schaal krijgen, maar ook levendiger en afwisselender in gebruik worden.

Met het aankleden van plekken als de Coolsingel en het Schouwburgplein met paviljoens koos het college voor een andere oplossing in het herbergzamer maken van de binnenstad dan Wentholt. Net als het college pleitte Wentholt deed in 1968 ervoor om de laatste lege ruimten op te vullen. Alleen in het verdichten van de ruimte zag hij niet zozeer een oplossing in kleinschalige invullingen, in ieder geval niet op de brede pleinen en boulevards als de Coolsingel en Schouwburgplein. Wentholt zag immers liever dat de open ruimten en de brede verkeerswegen een in schaal daarbij passende grootschalige en vooral hogere bebouwing kreeg. Door in deze brede straten en aan pleinen kleine gebouwen te plaatsen werd het door Wentholt geconstateerde ruimtelijke probleem van de binnenstad, de onvoldoende doorgevoerde grote schaal, namelijk alleen maar vergroot.

Een binnenstad met veelvormigheid in architectuur

Geen hoge massieve kantoorbouw



Shelltoeren aan het Hofplein 1976, aldus wethouder Mentink 'de laatste erectie van het Grootkapitaal'.

Mentink stelde dat het in de stad ontbrak aan kwaliteit in de architectuur.¹¹⁷ Te lang hadden bedrijven met hun kantoorbouw, ofwel het marktmechanisme, het gezicht van de stad bepaald. In Mentinks ogen hadden de Rotterdamse architecten daaraan veel teveel meegewerkt. Zonder meteen namen te noemen, verwees hij naar hun als 'hoeren' die in opdracht van banken en verzekeringskantoren in Mentinks woorden 'afschuwelijke koelkasten' gebouwd hadden. Verderop in het interview liet hij namen vallen van de gebroeders Kraaijvanger en Maaskant,

¹¹⁴ Interview met J.W. Vader, oktober 2010.

¹¹⁵ GAR, verzameling der gedrukte stukken 1975, volgnummer 363, 30.

¹¹⁶ H. Bakker, T. van Hoorn 1977, 31.

¹¹⁷ Ibidem, 31.

zonder naar een specifiek ontwerp van hun te verwijzen.¹¹⁸ In de ogen van Mentink hadden de Rotterdamse architecten hun ontwerpen teveel laten bepalen door economische motieven, zoals het zoveel mogelijk kantoorruimte realiseren in het midden van de stad. In het interview wees Mentink, zo bleek later, naar het in 1976 voltooide kantoorgebouw van Shell aan het Hofplein en noemde het één van de erecties van het grootkapitaal.¹¹⁹ Deze uitspraak werd niet letterlijk in het interviewverslag weergegeven, maar zo zou het tot op heden wel veelvoudig als citaat gebruikt worden als verwijzing naar de afkeer van voor de prominente plek van kantoorgebouwen in de stad.¹²⁰



Wethouder Mentink in 1976 over woningbouwplannen op de Leuvehaven.

Dat er bij het college een kritische houding bestond tegenover hoge kantoorbouw, werd bevestigd in de raadsdiscussies over het in 1973 door Architectenbureau Groosman Partners ingediende ontwerp voor kantoorbebouwing op de hoek van de Coolsingel en de Westblaak.¹²¹ Het ontwerp bestond uit drie kantoorstorens variërend van 60 tot 73 meter. Het nieuwe college van 1974 had grote bezwaren tegen dit plan, omdat zij niet geloofde dat het ingediende ontwerp en een kantoorbestemming op die plek bijdroeg aan het gewenste aantrekkelijke leefklimaat in binnenstad.¹²² Een

meer aanvaardbare hoogte voor een kantoorgebouw vond het college 40 meter.¹²³ Ter referentie: Hilton Hotel van Maaskant (1958-1964) waren circa 40 meter, de Lijnbaanflats van Maaskant, A. Krijgsman en H.D. Bakker (1954-56) waren circa 70 meter en het kantoorgebouw van Shell van ZZ&P architecten (1976) was circa 95 meter hoog.¹²⁴

Vanwege de gedane toezeggingen door het vorige college, kon het in 1974 nieuw aangetreden college het plan voor hoge kantoorbouw aan het Churchillplein niet meer tegenhouden, in ieder geval niet zonder grote financiële schade te lijden.¹²⁵ Toch had het college nog een troef in handen. In de akte van gronduitgifte uit 1942 was voor het perceel aan de Coolsingel maar een hoogte van 23 meter toegestaan. Ter realisatie van het plan moest de gemeente dus een ontheffing geven op deze akte. Zij gaf deze mits de opdrachtgever, de Engelse projectontwikkelaar Northborough Investments Nederland B.V., meewerkte aan de realisatie van uitbouw aan de voet van de hoogbouw met daarin ruimte voor boetiekjes en dergelijke. Deze trottoirbebouwing moest zo toch nog voor de zo gewenste verlevendiging van het straatbeeld zorgen.¹²⁶ De opdrachtgever ging akkoord en de hoogbouw van Groosman werd aangekleed met de bebouwing 'De Veste' naar ontwerp van W.W. Putter.¹²⁷

In het beleidsprogramma voor 1975 liet het college '74 weten dat de nieuwbouw in de binnenstad, die voornamelijk moest bestaan uit woningbouw, bij moest dragen aan de

¹¹⁸ Ibidem, 31.

¹¹⁹ P. van Ulzen 2009, 76.

¹²⁰ Bijvoorbeeld in: W. Galema (red.) 2007, 25-26,

¹²¹ GAR, verzameling der gedrukte stukken 1975, volgnummer 216, 1047-1050c.

¹²² GAR, verzameling der gedrukte stukken 1975, volgnummer 216, 1047.

¹²³ Ibidem, 1048.

¹²⁴ B. Maandag 2001, 27-33.

¹²⁵ GAR, verzameling der gedrukte stukken 1975, volgnummer 216, 1048.

¹²⁶ Ibidem, 1049.

¹²⁷ H. de Haan, I. Haagsma 1982, 63.

veelvormigheid.¹²⁸ Om dit te bewerkstelligen moesten meer particuliere ontwerpbureaus ingeschakeld worden en ideeënrijvragen georganiseerd worden. In 1976 werd verder ingegaan op hoe deze bebouwing er uit moest komen te zien. Zonder er al teveel woorden aan te wijden, werd in de nota de voorkeur uitgesproken voor gelede bebouwing, die bij kon dragen aan de gewenste beslotenheid in de stad.¹²⁹ Geen schijnbaar uit één stuk opgetrokken, massieve, gebouwen, maar bebouwing die opgebouwd was uit verschillende kleinere eenheden. De bebouwing moest kleinschaliger van karakter worden. Dat het college niet zozeer doelde op een toepassing van een kleine schaal in de bebouwing op stedelijke schaal, maar eerder op de schaal van de architectuur, bleek uit de eerder aangehaalde discussie rondom het project Churchillplein.

In de behandeling van het hoogbouwontwerp van Groosman gaf het college aan dat de behouden hoogte van het plan een positieve stedenbouwkundige uitwerking had.¹³⁰ Niet alleen kon met hoogbouw een belangrijke plek in het centrum gemarkeerd worden, ook zou de hoogte van het gebouw de afstand tot andere hoge projecten in het centrum accentueren, waardoor het tussengelegen gebied visueel verkleind en verdicht werd. Hoogbouw paste, gesteld vanuit deze bewering, dus zelfs goed binnen het beleid van college, omdat het kon bijdragen aan de gewenste verdichting van de stedelijke ruimte.

Een andere kwaliteit dat het college zag in het Groosmanontwerp was dat de hoogbouw met drie verschillende torens aanmerkelijk minder massief was dan een vierkant of rechthoekig gebouw. Het college wilde met het toepassen van een kleinere schaal in de bebouwing niet per definitie lager of op kleinere percelen bouwen, maar vooral zware gesloten bouwvormen doorbreken door de bebouwing uit verschillende delen te laten bestaan. Indien de kleinschaligheid inderdaad in de bebouwing zelf en niet zozeer op het niveau van stedelijke verkaveling gebracht moest worden, dan was het blijven toepassen van het *Basisplan* met de ruime kavelstructuur geen probleem. Of de gewenste geleiding in verschillende onderdelen dan op het niveau van bouwonderdelen, woning of bouweenheden moest plaatsvinden, daarover deed het college in de beleidsstukken geen uitspraken. In de beschrijving van de nieuwe architectuur bleef het college met het ontbreken van ruimtelijke referenties vrij abstract.

Wel had Mentink uitgesproken ideeën over wie de gewenste hogere kwaliteit in de architectuur weer terug kon brengen. In het eerder aangehaalde interview met *Plan* liet hij zijn voorkeur voor de Forumarchitecten doorschemeren. Hij legde de verantwoordelijkheid voor de door hem geconstateerde lage kwaliteit in de architectuur dan wel deels bij de Rotterdamse architecten neer, maar niet alle Rotterdamse architecten hadden het bij Mentink verspeeld. Zo had hij nog wel goede woorden over voor Bakema, aan wie hij in dat jaar samen met Weeber vroeg om een schetsplan te maken voor Centrale Bibliotheek. Ook Hoogstad en Witstok kregen opdracht voor ontwerp van woningbouw. Daarbij had Mentink goede woorden over voor de Amsterdamse architecten Herzberger, Blom en Van Eyck.¹³¹

De laatste twee had Mentink in 1977 gevraagd een schetsplan te maken voor het dan nog lege Heliportterrein. Herzberger kreeg al in 1976 de opdracht een schetsplan te maken voor

¹²⁸ GAR, verzameling der gedrukte stukken 1974, volgnummer 373, 9.

¹²⁹ GAR, verzameling der gedrukte stukken 1975, volgnummer 363, 30.

¹³⁰ GAR, verzameling der gedrukte stukken 1975, volgnummer 216, 1049.

¹³¹ H. Bakker, T. van Hoorn 1977, 32.

Schouwburgplein. Architecten die de overtuiging deelden dat hun ontwerpen niet meer in dienst van de functie maar in het teken van de menselijke beleving moest komen te staan. Dit vertaalde zij in hun werk door toepassing van diversiteit op kleine schaal om zo dicht bij een menselijkere schaal of maat te komen.¹³² Van Eyck en Herzberger brachten deze diversiteit in hun ontwerpen op de schaal van de kantoor- en wooneenheden, die zij speels aan elkaar schakelden en lieten verspringen. Mentink liet weten er groot vertrouwen in te hebben dat deze architecten weer kwaliteit in de stad konden brengen.

3.5. Conclusie

Het in 1974 nieuw aangetreden Rotterdamse linke programcollege keerde zich af tegen hoe de stad eruit zag. De veelheid aan kantoren, het eenzijdige gebruik van stedelijke ruimten, het vele autoverkeer en de open ruimten hadden de binnenstad gemaakt tot een onleefbare plek. Het moest weer een aantrekkelijke plek worden om te wonen en te leven. Rotterdam moest een herbergzamere binnenstad krijgen. Ten behoeve van een herbergzamere binnenstad pleitte het college voor meer wonen, een afwisselender en intensiever gebruik van straten en pleinen, betere voetgangersverbindingen en vernauwing en verdichting van de laatste gaten en de veel te breed en groot uitgevallen straten en pleinen. Het idee achter het *Basisplan* van een ruimtelijk opgezette stadscentrum voor werken en vermaak met daarin goede ontsluitingen voor doorgaand- en bestemmingsverkeer werd door het nieuwe college niet meer gedragen.

Met het programma werd misschien wel het belangrijkste uitgangspunt van het *Basisplan*, om in de ontwikkeling van de stad reservegebieden te bewaren voor de volgende generaties, losgelaten. Voor alle laatste nog lege gebieden moesten ontwerpen gemaakt worden, en allemaal voor in ieder geval woningen. Door deze ruimtelijke verdichting kon de stedelijke ruimte het door het college gewenste besloten karakter krijgen.

Ook over hoe de nieuwe woonbebouwing eruit moest komen te zien, had de voor Ruimtelijke Ordening verantwoordelijke wethouder Mentink uitgesproken ideeën. De architectuur van de eerste wederopbouwjaren zou teveel bepaald zijn vanuit de belangen van de bedrijvigheid en moest het dan ook flink ontgelden. Geen massieve kantoorkolossen meer, maar open, gelede en kleinschalige woonbebouwing. Hoogbouw werd in het geval van het project aan het Churchillplein wel toegestaan, maar alleen omdat dit kon bijdragen aan de levendigheid op straat en de ruimtelijke verdichting op het niveau van de stad. De verdichting moest echter vooral in de stadsplattegrond plaatsvinden en niet zozeer in het volume van de stad.

Hoe deze opgave vertaald moest worden in het stedelijk ontwerpen aan de stad, daarover werden in de beleidstukken geen uitspraken gedaan. Moest de gewenste diversiteit en kleinschaligheid in de bebouwing bereikt worden op de schaal van het gebouw, het stedelijk blok of die van de binnenstad? En hoe dit moest bijdragen aan een beslotener en herbergzamere binnenstad maakte het college ook niet duidelijk. Mentink liet wel weten vertrouwen te hebben in de architecten verbonden aan *Forum* als Van Eyck en Herzberger. De opdracht voor een herbergzame binnenstad

¹³² Zie ook hoofdstuk 2, p.16.

leek daarmee vooral bij de architecten, en niet zozeer bij die van de stedenbouwers neergelegd te worden.

Het door het college '74 geformuleerde programma, waarin wel plek was voor wonen en voorzieningen als boetiekjes en marktjes en niet meer voor kantoren, kreeg neerslag in het Structuurplan Rotterdam uit 1978. De wens tot meer verdichting van stedelijke ruimten en meer geleding in stedelijke bebouwing kreeg geen directe vertaling in een beleidsdocument en moest binnen het bestaande kader van het *Basisplan* gerealiseerd worden. Een plan dat een kader geboden had voor de ontwikkeling van de zo gehekeldde ruim en modern opgezette binnenstad. Maar ook was het een plan waarmee ruimte open gehouden werd voor nieuwe ideeën over hoe de stad eruit moest komen te zien.

4. OPERATIE HERBERGZAAMHEID BINNENSTAD ROTTERDAM 1974-1978

4.1. Ontwerppogave herbergzaamheid binnenstad van start

Vullen van de laatste gaten, verdichten van bestaande stedelijke ruimten en veelvormigheid in stedelijke bebouwing

De door de bewoners verlangde aandacht voor de euvelen van de stad kreeg in 1974 weerslag in een nieuw gemeentelijk beleid. De stadsvernieuwing stond hoog op de agenda en kreeg zelfs een afzonderlijke wethouderspost, de bestemming van de laatste lege gebieden werd in een structuurplan uit 1978 gewijzigd van kantoor naar wonen en ook de aankleding van de binnenstedelijke ruimte kreeg een plaats in het integraal gepresenteerde beleid. Maar ook de door Wentholt geuite kritiek op de onherbergzaamheid van de binnenstad vormde en belangrijk thema in het beleid van het in 1974 nieuw aangetreden linkse programcollege. Met onherbergzaam doelde het college net als Wentholt niet in de eerste plaats op de zwakke woonfunctie, maar vooral op het kille karakter van de binnenstad. Dit kille karakter maakte het, aldus het college, moeilijk voor Rotterdammers om zich thuis te voelen in de binnenstad en werd als één van de redenen gezien voor het afnemende bewonersaantal van Rotterdam.

Het college '74 zocht de oorzaak van het kille of zelfs onleefbare karakter onder meer in het de verdeling en intensiviteit van het programma in de binnenstad. Er zou te weinig gewoond worden in de binnenstad en er was sprake van een te eenzijdig gebruik van publieke ruimten. Meer kleinschalige voorzieningen als bankjes en groen moesten uitnodigen tot een afwisselender gebruik van straten en pleinen, die nu vooral een verkeersfunctie hadden. Met meer woningen en voetgangersroutes zou de bevolkingsdichtheid en levendigheid op straat moeten toenemen.

Het herbergzamer maken van de binnenstad werd door het college in 1974 in groeiende mate ook gezien als ontwerppogave. Dit bleek al uit de eerder aangehaalde woorden van Mentink tijdens een raadsvergadering in december 1974, waarin hij architecten vroeg mee te werken aan een beter vormgegeven binnenstad.¹³³ Over de door het college geformuleerde ontwerppogave schreef ook Maas in eerder aangehaalde artikel in het *Het Vrije Volk* in 1975. Naar aanleiding van een symposium over de binnenstad op 1 november 1975, georganiseerd door de Rotterdamse Kunststichting, nam Maas de stand van zaken op van wat hij noemde 'Operatie Herbergzaamheid'.¹³⁴ Er was naar zijn idee sprake van een zinnige discussie tussen politici en ontwerpers over het herbergzamer maken van de binnenstad.

Een belangrijk onderdeel van de operatie om de stad herbergzamer te maken, was een ruimtelijke verdichting. Ten behoeve van een hogere bebouwingsdichtheid, één die dichterbij kwam bij die van historische Europese steden als Amsterdam en Londen, moesten niet alleen snel de lege ruimten van het *Basisplan* invulling krijgen, maar ook bestaande stedelijke ruimten verdicht worden. Straten en pleinen moesten een beslotener karakter krijgen door deze bijvoorbeeld te versmallen of aan te kleden met paviljoens. De voor de ruimtelijke ordening verantwoordelijke wethouder Mentink

¹³³ Citaat Mentink: geciteerd in: F. Hooijmeijer 2001, 23.

¹³⁴ Naar aanleiding of in de aanloop van dit symposium bracht de Rotterdamse Kunststichting in 1976 een reader uit met onder andere de gemeentelijke *Beleidsnota 75*, een artikel van architect Jan Hoogstad 'Rotterdam zwemt in ongevormde ruimte' en een aantal krantenartikelen waaronder een interview van *Trouw* 18 juni 1975 met publicatie is niet gedateerd of ingeleid, waardoor onduidelijk is of de reader voor of na het symposium is gemaakt.

sprak over het werken met een kleinere schaal. Niet alleen moesten ruimten gevuld worden met kleinere dingen als paviljoenbouw, maar ook de nieuwbouw in de binnenstad moest een kleinere schaal krijgen door te werken met geledingen. Mentink legde een kantoorstop op het centrum. Te lang en te sterk hadden de belangen van het bedrijf het gezicht van de stad bepaald. Het was nu de beurt aan de politiek om het gezicht van de stad te bepalen.

Het college deed in het beschrijven van de ontwerppogave, voor het gemak hier 'operatie herbergzaamheid' genoemd, vooral uitspraken over de gewenste architectuur. Mentink sprak de voorkeur uit voor het werk van architecten die meer structuralistische benadering in hun werk hadden, zoals Van Eyck en Herzberger. De beleidsnota's en het interview met Mentink met *Plan* in 1977 gaven geen duidelijk antwoord op de vraag hoe het college dacht dat stedelijk ontwerpen zou kunnen bijdragen aan herbergzaamheid. De binnenstadsruimte moest beslotener van karakter zijn. Hiermee verwees het college naar het verdichten van de stadsplattegrond. Over hoe de ruimtelijke invulling van de stadsplattegrond, de kavels, kon bijdragen aan het besloten karakter, deed het college geen uitspraken. In de nota's werden ook geen ruimtelijke referenties gegeven die dit moesten verduidelijken.

4.2. Herbergzaamheid gevraagd in ontwerpprijsvragen 1974-1978

Leuvehaven, St. Jacobsplaats, Schouwborgplein, Hofdijk, Oude Haven en Weena
Tot 1985 hield Rotterdam bij het ontwerpen van de binnenstad het *Basisplan* aan als stedenbouwkundige kader. Dit plan was weliswaar flexibel van karakter, toch had dit plan de door het college gehekelde openheid en eenzijdige gebruik van stedelijke ruimten eerder in de hand dan tegengewerkt. De nieuw gestelde criteria moesten dus op een andere wijze in de praktijk doorgevoerd worden. Deze opdracht legde het nieuwe bestuur niet alleen neer bij de hiervoor verantwoordelijke gemeentelijke dienst Stadsontwikkeling. Voor ideeën maar ook ontwerp riep de gemeente ook de hulp in van buitenaf.

Tussen 1974 en 1978 schreef de gemeente, met of zonder andere opdrachtgevers, prijsvragen uit voor een aantal grotere stedenbouwkundige ontwerpen in de binnenstad: in 1974 voor een Wereldhandelscentrum (Whc) op de Leuvehaven, in 1976 voor woningen op voormalige Heliportterrein Hofdijk naast het Hofplein en in 1977 een ideeënprijsvraag voor het Weena. Hoogstad kreeg als winnaar van de prijsvraag voor het Whc op de Leuvehaven in 1976 de opdracht voor het ontwerp van woningbouw op de nog lege St. Jacobsplaats. A. van Tilburg werkte het plan verder uit. Hij was vanaf 1977 één van de partners van het nieuwe bureau Hoogstad, Weeber, Schulze en Van Tilburg (HWTs). In 1976 vroeg de gemeente het bureau van Hoogstad eveneens om een masterplan te maken voor het Churchillplein. Voor de besloten prijsvraag voor Hofdijk werden Van Eyck, Blom, Van Stekenburg/Abeln en Verhoeven gevraagd mee te doen; de laatste twee en de later ook gevraagde W. Quist aanvaardden de opdracht.¹³⁵ Verhoeven won de prijsvraag en mocht zijn ontwerp verder uitwerken. In oktober 1979 sloeg Mentink de eerste paal. Tot grote ergernis van de architect was zijn

¹³⁵ NAI archief Verhoeven, inv. 290.

ontwerp op initiatief van de opdrachtgever Omega Project BV en met goedkeuring van B&W toen wel verdicht van 460 naar 503 woningen.¹³⁶

Niet altijd gebruikte de gemeente prijsvragen voor de ontwikkeling van een gebied. In 1976 vroeg de gemeente architect Herzberger een schetsontwerp te maken voor het Schouburgplein en in 1977 Blom een studie te maken voor een stedelijk woongebied rond de Oude Haven. Net als de ontwerpen door Hoogstad voor St. Jacobsplaats en Verhoeven voor Hofijk zou het ontwerp van Blom vertaald worden naar een definitief ontwerp. Een belangrijke reden dat het ontwerp uit 1976 van Herzberger voor het Schouburgplein niet verder kwam dan de tekentafel, was dat het programma voor winkels, woningen, bioscopen, theatercomplex en cafés voor het plein te ambitieus was. Maar ook kreeg het verdichtende plan die het plein tot een herbergzame plek moesten maken de stedenbouwkundige kritiek dat het geen eer zou doen aan het karakter van een groots stadsplein.¹³⁷ De ontwikkeling van het Weena kwam pas begin jaren tachtig van de grond. Uit de ideeënprijsvraag voor het Weena in 1977 kwam geen winnaar uit de bus. In de jaren daarop zou de dienst nog diverse studies uitvoeren voor het gebied.

De prijsvragen en de opdrachten tussen 1974 en 1978 moeten voor het college een uitgelezen kans geweest zijn om de binnenstad te laten voldoen aan het nieuwe programma voor de binnenstad en de ruimtelijke eigenschappen die hierbij hoorden. Het programma bestond samengevat uit een stop op kantoren ten behoeve van meer woningen en andere verlevendigende functies als cafés en winkeltjes en de versterking van de looproutes. Dit nieuwe programma kreeg al snel vertaling in ruimtelijke beleidsnota's. Als ruimtelijke condities voor een herbergzamere binnenstad stelde het college een hoge dichtheid in de stedelijke ruimte ten behoeve van meer beslotenheid en diversiteit en kleinschaligheid in stedelijke bebouwing door middel van geledingen en veelvormigheid.

In dit hoofdstuk zal aandacht bestaan voor de wijze waarop de gemeente de gestelde criteria voor ontwerpen aan de binnenstad liet doorklinken in de opdrachtformulering, de keus van architecten en beoordeling van de tussen 1974 en 1978 uitgeschreven prijsvragen en gegeven opdrachten voor stedelijke projecten in en nabij de binnenstad. Ook zal kort aandacht besteed worden aan de mate waarin de criteria vertaling kregen in het vervoltraject voor het project. Blevен het programma en de gewenste ruimtelijke toepassingen voor herbergzaamheid ook staande in het uiteindelijk uitgevoerde ontwerp? Deze vragen zullen behandeld worden aan de hand van twee casussen, namelijk Leuvehaven en Weena.

De eerst gekozen casus Leuvehaven maakte als voormalig binnenhavengebied geen onderdeel uit van de eigenlijke city, maar moest dit met het door de gemeente geformuleerde programma en randvoorwaarden voor het gebied wel worden. De gemeente vroeg tussen 1970 en 1977 meerdere stedenbouwkundigen en architecten een ontwerp te maken voor dit gebied. De door Hoogstad gewonnen besloten ontwerpprijsvraag in 1974 vond weliswaar een paar maanden plaats voordat het college '74 aantrad, maar werd pas uitgewerkt in een uiteindelijk ontwerp in de periode 1976-1978. In 1975-76 maakte Hoogstad naar aanleiding van zijn ontwerp voor de Leuvehaven en in opdracht van de gemeente en samen met de dienst Stadsontwikkeling een stedenbouwkundige studie voor wonen in de binnenstad. Niet alleen de Leuvehaven, maar ook het Churchillplein, de St. Jacobsplaats en het

¹³⁶ NAI archief Verhoeven, inv. d94.

¹³⁷ H. Moscoviter 1997, 41.

gebied daartussen maakten onderdeel uit van deze studie, die de naam *Waterverband* kreeg. Om de ontwikkeling van de Leuvehaven na de prijsvraag in 1974 goed te begrijpen, zal ook gekeken worden op welke wijze deze studie sturing gaf aan de ruimtelijke ontwikkeling van de binnenstadsgebieden.

Voor de tweede gekozen casus Weena vroeg de gemeente tussen 1976-77 eerst bewoners en vervolgens architecten mee te denken over de ontwikkeling van het gebied. Het Weena was volgens de gemeente aan de beurt, niet alleen als één van de laatste lege gebieden in de binnenstad, maar ook vanwege de prominente ligging tussen station en de Lijnbaan. Niet verwonderlijk, als we bedenken dat het Weena als verkeersader verre van voetgangervriendelijk en besloten van karakter was en het als onbestemd gebied geheel ontbrak aan programma. Hoewel na de prijsvraag in opdracht van de gemeente een studiegroep aan de slag ging met het gebied, zou de ontwikkeling van het Weena pas midden jaren tachtig echt op gang komen. Toch kan het programma van eisen voor de prijsvraag in 1977 wel een idee geven over het beeld dat het college had bij een herbergzaamheid op een plek dat hier in hun ogen hier ton in alle facetten niet aan voldeed. Werden hier passende ruimtelijke voorstellen voor gegeven en hoe en werden deze beoordeeld door de aangestelde jury? En tot slot, in hoeverre is het resultaat van de prijsvraag van invloed geweest op de verdere ontwikkeling van het Weena in de jaren tachtig?

4.3. Rekrutering van ontwerpkrachten binnen en buiten dienst Stadsontwikkeling

Oproepen in kranten en reorganisatie dienst Stadsontwikkeling

Een belangrijk speerpunt van het programma van het college '74 was het betrekken van burgers bij de besluitvorming met betrekking tot de stad. Zo riep de gemeente bewoners meermaals op mee te denken over de ontwikkeling van de binnenstad, bijvoorbeeld in het kader van *Binnenstadsdagen*.¹³⁸ Maar hier bleef het niet bij. Ook voor het ontwerp van de stedelijke ruimte riep de gemeente hulp in van buitenaf. Tussen 1974 en 1978 verschenen meermaals in kranten oproepen voor het indienen van ontwerpen of ideeën, bijvoorbeeld voor de aankleding van de Laurensplaats, het Weena en het Schouwburgplein. Daarbij schreef de gemeente zoals eerder gezegd prijsvragen uit voor grote stedelijke projecten als Wereldhandelscentrum en het Weena. Tegelijkertijd vond er vanaf 1976 een grote reorganisatie plaats bij de voor het stedelijk ontwerp verantwoordelijke gemeentelijke dienst Stadsontwikkeling. Deze dienst had van 1945 tot 1964 onder leiding gestaan van directeur Van Traa. Van Traa ontwikkelde in 1946 het stedenbouwkundig plan voor de wederopbouw van Rotterdam, het *Basisplan*. In 1964 nam B. Fokkinga de leiding over de dienst van hem over.

Met de reorganisatie kreeg de dienst in 1976 niet alleen een nieuw hoofd, Ernst Storm werd adjunct-directeur en Fokkinga adviseur, ook werd de stad opgedeeld in zeven deel-districten met elk een eigen hoofd. Op deze wijze werd het mogelijk de besluitvorming in de stadsvernieuwing van de oude wijken te delegeren tot het laagst mogelijke niveau.¹³⁹ Het hoofd van het centrumdistrict was tot 1984 H.J. van Zwienen, die als leerling van Van Traa nauw betrokken was geweest bij de ontwikkeling van het *Basisplan*. Tegelijkertijd nam de dienst een groot aantal nieuwe ontwerpers in dienst om de grote opgave van de stadsvernieuwing en de 'laatste fase' van de wederopbouw uit te voeren. In 1976

¹³⁸ Zie voor de bundeling van de 200 ingezonden ideeën voor de binnenstad in beeld en tekst: Bureau voorlichting van Stadsontwikkeling en stadhuis Rotterdam (red.) 1976.

¹³⁹ Interview J.W. Vader, oktober 2010.

verscheen in onder meer *NRC Handelsblad* een grote advertentie met de oproep mee te ontwerpen aan de binnenstad.¹⁴⁰ Veelal jonge ontwerpers kwamen op deze advertentie af en kregen zo de kans om mee te ontwerpen aan de binnenstad van een grote stad.

Het gemeentebestuur legde de ontwerpogave herbergzaamheid niet vanzelfsprekend neer bij de dienst Stadsontwikkeling. Met de diverse oproepen in de media tot het aandragen voor ideeën, het uitschrijven van grote ontwerprijvragen en de grootschalige reorganisatie van de dienst, waarmee de besluitvorming van onderaf bevorderd moest worden, wilde het gemeentebestuur ook bewoners en ontwerpers van buitenaf een rol geven in de operatie. Met het uitschrijven van prijsvragen kon de ontwikkeling van het gebied aanzienlijk versneld worden, iets wat de resultaatgerichte Mentink zeker aangesproken moet hebben. Waarom de gemeente voor ontwerpkrachten meer dan eerder buiten de dienst Stadsontwikkeling zocht, is moeilijk te zeggen. Wellicht dat het college er meer vertrouwen in had dat ontwerpers van buitenaf een alternatief konden bieden voor gesloten bebouwingsvormen die de stad zo onherbergzaam zou maken. De vraag kan ook anders gesteld worden: was Van Zwienen als hoofd van district centrum bereid om invulling te geven aan de door de gemeente aangedragen nieuwe criteria voor een herbergzamere binnenstad?

4.4. Leuvehaven 1967-1978: zoeken naar een nieuwe bestemming en invulling



Kaart Rotterdam Bleau 1652, met linksonder in de stadsdriehoek het water van de Leuvehaven.

De laatste nog niet gevulde gaten van de wederopbouw waren begin jaren zeventig voor het overgrote deel te vinden in het oostelijke centrumdeel tussen de gedempte Binnenrotte en de Goudse Singel en in het oude binnenhavengebied tussen de Hoogstraat en de Maas. De afgesloten ligging en de doorkruising van het spoorviaduct, dat toen nog liep van Centraal Station over de Binnenrotte naar de spoorbrug, maakte de ontwikkeling van de St. Jacobsplaats lang onzeker.¹⁴¹ Meer recentelijk waren daaraan toegevoegd de oud-havengebieden de Oude haven en de Leuvehaven. De bestemming van de Oude Haven was

in 1974, toen het B&W afzag van een verkeersplein, veranderd naar één voor stedelijk wonen. De Leuvehaven verloor eind jaren zestig met de verplaatsing van de havenactiviteiten naar westelijke richting de functie als binnenhaven.

Een havengebied met een 'Venster op de rivier'

De Leuvehaven, gegraven in 1608, was tot de grote brand in 1940 een karakteristiek Rotterdams havengebied aan de Maas.¹⁴² Het maakte met de ligging tussen de Blaak, Groenendaal, de nieuwe Schiedamsedijk en de Maas onderdeel uit van de kern van de oude stadsdriehoek. Het water van het oude Rotterdamse havengebied werd conform het *Basisplan* in de jaren vijftig deels gedempt om

¹⁴⁰ NRC Handelsblad, 15-1-1976, 8.

¹⁴¹ Interview A. van Tilburg, april 2010.

¹⁴² Zie voor een korte analyse van de geschiedenis van het gebied ook: Archief J.W. Vader, Gemeente Rotterdam 1977, 9.

ruimte te maken voor pieren waarop moderne vijf tot zes verdiepingen hoge bedrijfsgerelateerde gebouwen als kantoren, opslagplaatsen en pakhuizen kwamen. Op deze wijze moest de binnenvaart niet alleen behouden, maar ook versterkt worden.¹⁴³ Het havengebied kwam met de doortrekking van de Coolsingel tot de Maas over de Schiedamsedijk aan een verkeersweg te liggen.¹⁴⁴ Deze ingreep kreeg ook een culturele betekenis in het *Basisplan*. Het directe contact met de rivier en het uitzicht vanaf de Coolsingel op het havengebeuren moesten de werelden van stad en haven met elkaar verbinden. De stad moest letterlijk een *Venster op de rivier* krijgen vanaf de Coolsingel. Dit was van korte duur, want eind jaren vijftig werd besloten de Maasboulevard enkele meters te verhogen, om zo de waterkering van de Hoogstraat naar de Maasboulevard verplaatsen. Hiertoe was al aanzet gegeven in het *Basisplan*, maar na de Watersnoodramp in 1953 zal het bewustzijn van het gevaar van hoog water



Detail Basisplan 1946 Leuvehaven, nu met aan de rechteroever pieren voor uitbreiding binnenhavenactiviteiten.

groot geweest zijn.¹⁴⁵ De verhoging maakte een einde aan het zicht vanaf de Coolsingel op het water van de Maas.



Tekening door R. Fledderus uit toelichting op Basisplan 1946: uitzicht vanaf Plein 1940 en Coolsingel op Leuvehaven als toelichting op het concept 'Venster op de Rivier'.

Leuvehaven met een Wereldhandelscentrum als onderdeel van de city

Eind jaren zestig werd de Maasvlakte aangelegd en verplaatsten de havenactiviteiten meer en meer westwaarts. Daarop deed de gemeente in 1967 een voorstel voor een nieuwe bestemming voor het Leuvehavengebied. Rotterdam had de wens om net als Amsterdam een Wereldhandelscentrum (Whc) te stichten en vanwege de nabijheid van ontsluitingswegen en

openbaar vervoersvoorzieningen werd de Leuvehaven als de ideale locatie hiervoor beschouwd.¹⁴⁶ Maar ook kon zo het contact van de city met de rivier versterkt worden, zo blijkt uit het volgende citaat uit het bestemmingsplan: "De ligging van een wereldhandelscentrum in het Leuvehavenbekken is waarlijk ideaal: het contact met de city met al zijn aspecten kan nergens beter dan daar tot zijn recht komen. Dit contact is zelfs zo nauw, dat bij realisering van het project in de Leuvehaven gesproken kan worden van een opdringen van de city naar de rivier, waardoor de relatie met het water, waaraan

¹⁴³ ASRO 1946,19.

¹⁴⁴ Ibidem, 30.

¹⁴⁵ Ibidem, 16.

¹⁴⁶ Het idee van een Whc in Rotterdam had het college onder leiding van burgemeester Thomassen vastgelegd in de beleidsnota's van 1967 en 1968. Zie ook: Archief J.W. Vader, Gemeente Rotterdam 1977, 10.

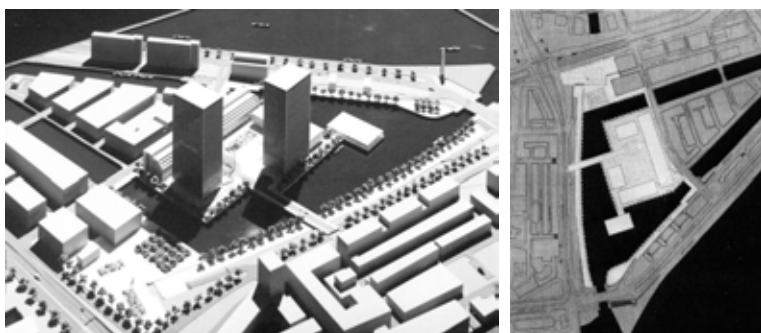
de gemeente haar kracht ontleent, zich sterk zal doen gelden.”¹⁴⁷ Nu er geen uitzicht meer was op de rivier, moest de stad met een Whc op de Leuvehaven zelf maar naar de rivier gebracht worden.

Tussen 1970 en 1974 werden daarop in opdracht van de gemeente drie stedenbouwkundige ontwerpen gemaakt voor een Whc op de Leuvehaven: in 1970 door Skidmore, Owings and Merrill (SOM) uit Chicago, in 1971 door Llewelyn-Davies Weeks Forestier-Walker & Bor (Llewelyn-Davies etc.) uit Londen en in 1974 in het kader van een besloten prijsvraag, die gewonnen werd door Bureau Hoogstad. De prijsvraag in 1974 schreef de gemeente uit met twee aangetrokken beleggers voor een Whc: Shell Pensioensfonds en Phillips Pensioensfonds. Toch zou het Whc, dat als verzamelplek van bedrijven in de internationale handel met bijbehorende faciliteiten de handelsfunctie van Rotterdam verder moest gaan versterken, nooit op die plek komen.¹⁴⁸ Het programma van kantoren op een binnenstadslocatie verloor begin jaren zeventig aan draagkracht. Maar ook de ideeën over hoe een dergelijke bedrijvenconcentratie eruit moest komen te zien en hoe het verkeer georganiseerd moest worden veranderden aanmerkelijk midden jaren zeventig.

Drie ontwerpen voor Wereldhandelscentrum op de Leuvehaven 1971-1974

SOM, Llewelyn-Davies etc. en Hoogstad

De drie ontwerpen voor een Whc op de Leuvehaven besloegen grofweg het gebied tussen de Glashaven, Schiedamsedijk, Blaak en Maasboulevard. De eerste twee ontwerpen, die van SOM uit 1970 en Llewelyn-Davies etc. uit 1971, kregen een breed programma. Naast kantoorruimte moest op de Leuvehaven ruimte



Ontwerp Whc op Leuvehaven door Skidmore, Owings and Merrill uit Chicago, in opdracht van gemeente Rotterdam, 1970, met links maquette en rechts plattegrond.

komen voor winkels, restaurants, parkeerplekken, tentoonstellingsruimten en congresruimten. In beide ontwerpen is het grondgebied van de planlocatie vergroot door een deel van het Leuvehavenwater te dempen. De omvang van het programma voor het ontwerp van SOM, dat het B&W in 1970 had vastgelegd in Bestemmingsplan Wereldhandelscentrum Leuvehaven, bleek qua omvang niet aanvaardbaar te zijn voor eventuele beleggers.¹⁴⁹ In een in opdracht van het B&W verricht onderzoek uit 1971 naar de mogelijkheden van het stichten van een Whc aan de Leuvehaven adviseerde ondernemer N.C. de Groot van Embden daarom om het bruto kantooroppervlak met

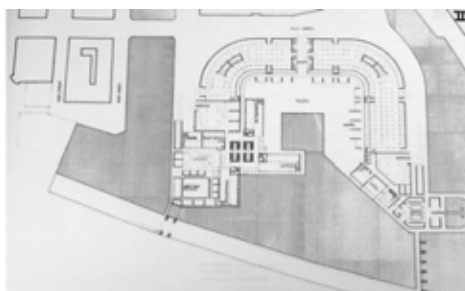
¹⁴⁷ GAR, archief ROSV, Gemeente Rotterdam 1970, 2.

¹⁴⁸ De gemeente besloot begin jaren tachtig het Whc toch in het centrum te vestigen, namelijk in en rondom het bestaande Beursgebouw aan de Coolingsingel naar ontwerp van J.F. Staal uit 1941. De bedrijfslocatie kreeg de naam *Beurs-World Trade Center Rotterdam* en werd tussen 1984-1987 uitgebreid met een nieuwbouwtoeren naar ontwerp van architect R. van Erk. (uit: P. Groenendijk, P. Vollaard, Rotterdam 2007, 53)

¹⁴⁹ SOM kreeg in dezelfde periode, onafhankelijk van de plannen voor het Whc, van handelsmaatschappij Overbeek en de Britse ontwikkelingsmaatschappij Town and City Rotterdam opdracht voor een soortgelijk ontwerp van drie kantoorstorens aan het Marconiplein. Zie ook: H. de Haan, I. Haagsma 1981, 81.

één zevende en het totaal oppervlak van het gebied met een kwart te verminderen.¹⁵⁰ Dit verkleinde programma vertaalde Llewelyn-Davies etc. in 1971 op verzoek van Groot van Embden in een nieuw ontwerp. Het verhuurbare kantooroppervlak bleef met 100.000 m² groot en ook de overige programma's als het hotel en de horeca bleef in het programma gehandhaafd.

Een jaar na het verschijnen van het advies van Groot van Embden vonden er gesprekken plaats tussen de gemeente Rotterdam, Shell Pensioensfonds en Phillips Pensioenfond over de opzet en de financiering van het Whc, met als resultaat het ondertekenen van een principeovereenkomst in het voorjaar van 1973.¹⁵¹ Begin 1974 besloot het consortium een besloten prijsvraag uit te schrijven voor een nieuw, inmiddels derde, ontwerp voor een Whc op de Leuvehaven.¹⁵² Shell en Phillips vroegen samen met de gemeente de volgende vijf Nederlandse architectenbureaus een schetsontwerp in te dienen voor de prijsvraag: de Rotterdamse bureaus Van de Broek en Bakema; Kraaijvanger Van Putten, Kuit, Knol, Maas; Bureau Hoogstad en Maaskant, Van Dommelen, Kroos en het Amersfoortse bureau Environmental Design Van der Grinten, Heijdenrijk en Manche.¹⁵³



Ontwerp Whc op Leuvehaven door Llewelyn-Davies Weeks Forestier-Walker & Bor uit Londen, in opdracht van gemeente Rotterdam, onderdeel van een advies van N.C. de Groot van Embden, 1971.

Ontwerpen voor een Wereldhandelscentrum met wonen en recreatie

Het consortium vroeg de bureaus een ontwerp te maken voor een programma van kantoren, winkels en recreatie en dit keer ook wonen. Het idee van een Whc als kantorencomplex met bijbehorende voorzieningen, dat aan de basis lag van de ontwerpen van SOM en Llewelyn-Davies etc., werd in de prijsvraag 1974 losgelaten. De uitbreiding van het programma met wonen zou wel een discussiepunt binnen het consortium geweest zijn. In een artikel over prijsvraag in het tijdschrift *de Architect* werd gesproken over het bestaan van een onenigheid tussen de twee beleggers en de gemeente over de opdrachtformulering, waarin de pensioenfondsen enkel een kantorencomplex van aanzien voor ogen

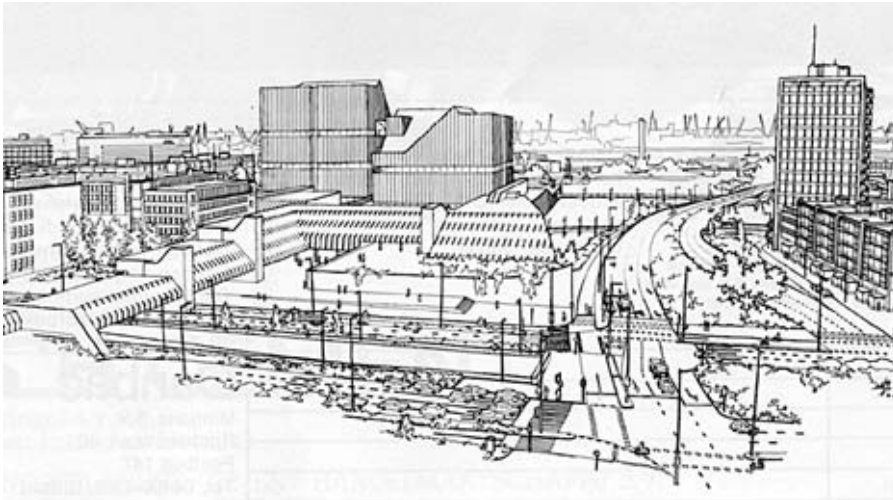
¹⁵⁰ GAR, archief ROSV, N.C. Groot Van Embden 1971, 13.

¹⁵¹ U. Barbieri (red.) 1981, 26.

¹⁵² Documentatie, *de Architect* 1975, 31.

¹⁵³ Met het vragen van enkel Nederlandse bureaus gaf de gemeente gehoor gegeven aan de kritiek vanuit de Bond Nederlandse Architecten (BNA) op het onvoldoende gebruik maken van de expertise van Nederlandse architectenbureaus in prijsvragen. In april 1972 vroeg BNA in een brief aan het B&W waarom de gemeente voor stedelijke projecten buitenlandse architecten aantrok, terwijl er hiervoor ook voldoende specialisme onder de Nederlandse ontwerpers aanwezig was. Zie voor de brief: GAR, archief ROSV, verzameling 1972.

zouden hebben en de gemeente een stedelijk project ambieerde.¹⁵⁴ Wanneer er inderdaad sprake was geweest van onenigheid over de opdrachtformulering, dan had de gemeente aan het langste eind getrokken. Het winnende ontwerp van Bureau Hoogstad bood ruimte aan winkelveorzieningen aan en over de Blaak in een voetgangersbrug, kantoorruimte in het midden van het plangebied en wonen op een schiereiland tegen de Maasboulevard.



Ontwerpprijsvraag voor Wereldhandelscentrum op de Leuvehaven 1974, in opdracht van gemeente Rotterdam, Shell Pensioenfonds en Phillips Pensioenfonds, met links perspectieftekening en rechts plattegrond van de winnende inzending van Bureau Hoogstad.

Wereldhandelscentrum als stedenbouwkundig samenhangend geheel

De jury van de prijsvraag uit 1974 hechtte in de beoordeling van de inzendingen veel belang aan de stedenbouwkundige samenhang van het plan met daarin behoud van karakteristieke vormen voor de verschillende programma's en de integratie met de omgeving. Dit bleek uit het jurycommentaar op het winnende ontwerp van Hoogstad: 'Bij dit plan kregen de onderscheiden elementen in veel hogere mate een karakteristieke vorm. De kantoren zijn daarbij weliswaar dominerend, maar voegen zich toch in het geheel. De samenhang met de (wijdere) omgeving is goed. De stedenbouwkundige en architectonische details zijn boeiend. Het plan opent goede perspectieven voor de

stedenbouwkundige opzet die van een weldoordachte visie getuigt."¹⁵⁵



Ontwerp: Environmental Design B.V. Van der Grinten, Heydenrij en Manche.
Jury: Dit plan vertoont eveneens een sterke vormverwantschap tussen de kantoor- en woonelementen, maar toch behouden de hun eigen karakteristieken. Het plan harmonieert zeer goed met de (wijdere) omgeving en is boeiend in zijn onderdelen. Het plan vertoont een weldoordachte stedenbouwkundige visie en is in dit opzicht het meest belovende van alle inzendingen. De opzet van het kantoorgedeelte levert voor de exploitatie echt vrijwel onoverkomelijke problemen op.



Ontwerp: Kraaijvanger, Van Putten, Kuit, Knol, Maas.
Jury: Ten aanzien van het aspect kantoorexploitatie onderscheidt dit plan zich gunstig van de andere plannen. Het plan leent zich uitstekend voor realisering in verschillende fasen. Het plan vertoont een sterk accent op het kantoorgedeelte, waarbij de stedenbouwkundige problematiek eerder aandoet als afgeleid van de kantoor situatie dan als bepalend daarvoor. De situering van het kantoorgedeelte op zichzelf is redelijk goed, de stedenbouwkundige oplossing voor het geheel moet mager genoemd worden.

Inzendingen prijsvraag 1974 door de bureaus Environmental Design Van der Grinten (boven) en Kraaijvanger Van Putten, Kuit, Knol, Maas (beneden) (uit: De Architect 3, 1975)

¹⁵⁴ Documentatie, de Architect 1975, 31.

¹⁵⁵ Geciteerd in: Documentatie, de Architect 1977, 31.

De jury met daarin B. Fokkinga als directeur van dienst Stadsontwikkeling en een afgevaardigde van zowel Shell als Phillips rekende ontwerpen waarin het ontbrak aan een stedenbouwkundige visie voor het gebied hierop sterk af. De jury oordeelde respectievelijk de ontwerpen van de bureaus Maaskant e.a. en Kraayenvanger ea. af op een te sterk accent op het kantoorgedeelte en een te sterk doorgevoerd formalisme.¹⁵⁶ Dit laatste legde de jury uit als een ontwerpoplossing waarin programma's geforceerd in een vooraf gekozen vorm waren verwerkt. Voor de inzending van bureau Heijdenrijk e.a. sprak de jury bijzondere bewondering uit voor het bestaan van een sterke vormverwantschap tussen kantoor- en woon elementen maar toch met behoud van eigen karakteristieken en het in vorm harmoniëren met de wijdere omgeving.¹⁵⁷ Het kantoorgedeelte in het ontwerp van Heijdenrijk e.a. achtte de jury echter niet financieel exploiteerbaar. Dit gold als een ander belangrijk criterium van de jury in de beoordeling van de ontwerpen. De keus van Hoogstad om de afzonderlijke delen ruimtelijk een eigen plek te geven moet zijn ontwerp gemakkelijker exploiteerbaar gemaakt hebben.

Voor de ontwerpen door SOM en Llewelyn hadden andere criteria gegolden. In het bestemmingsplan waarin het ontwerp van SOM werd opgenomen sprak de gemeente de wens uit om het Whc op de Leuvehaven te maken tot een 'architectonisch merkteken van een zich steeds vernieuwende stad'.¹⁵⁸ In andere woorden moest het ontwerp van het Whc symbool staan voor Rotterdam als moderne en dynamische stad. Met een Whc op de locatie tussen het stadshart en de rivier zag de gemeente bovendien zoals eerder gezegd de mogelijkheid om de relatie tussen stad en het water te versterken door het uitbreiden van de city richting rivier. Het stichten van een Whc op de Leuvehaven moest de city over de grens van de Blaak tillen richting de Maas. Het idee van het uitbreiden van de city zou ook aan de basis gaan liggen van het nooit doorgevoerde gemeentelijke beleidsplannen *Structuurnota 1972*.

De wens van de gemeente om uitdrukking geven aan de dynamiek en vernieuwing van de stad vertaalde de beide bureaus in een concentratie van hoogbouw in combinatie met laagbouw. SOM koos voor een ontwerp met vijf bouwdelen met daarbij twee hoge rechthoekige torens van maximaal 145 meter. De bouwdelen kregen gesloten wanden met daarin een rastervormig raamstructuur, die op de begane grond geopend werden door middel van eveneens rechthoekige arcades.¹⁵⁹ De bouwdelen waren gegroepeerd rondom en in vorm ook georiënteerd op een ruim opgezet binnenplein. De combinatie van grote schaal van het ontwerp en de sobere vormgeving maakte het SOM ontwerp verre van bescheiden en daarmee zeker geschikt om te functioneren als een merkteken.

Het ontwerp van Llewelyn-Davies had dan wel een kleinere omvang vanwege de noodgedwongen inkrimping van het programma, maar ook hierin werd gekozen voor de toepassing van een hoog en groot opgezet bouwvolume voor het Whc-gebouw. Dit in het oog springende volume aan de kant van het Churchillplein kreeg in het ontwerp de vorm van een molenwiekenkruis. Elke wiek had een andere hoogte, respectievelijk 84, 100, 116 en 132 meter. De wieken-vorm had de voorkeur omdat deze, zo was gebleken uit het onderzoek, op een financieel voordelige wijze een groot

¹⁵⁶ Documentatie, de Architect 1975, 32-33.

¹⁵⁷ Documentatie, de Architect 1975, 32.

¹⁵⁸ GAR, archief ROSV, Gemeente Rotterdam 1970, 2.

¹⁵⁹ GAR, archief ROSV, Gemeente Rotterdam 1970, bijlage.

kantooroppervlak kon bieden in een toch nog architectonisch aantrekkelijk geheel.¹⁶⁰ De keus voor de speelsere wiekenvorm maakte het ontwerp van Llewelyn minder massief en gesloten dan die van SOM, maar had door de hoogte en omvang toch dezelfde krachtige uitstraling als in het SOM ontwerp.

Het winnende ontwerp van Hoogstad in de prijsvraag van 1974 kreeg hoge waardering van de jury vanwege de karakteristieke vormgeving van de afzonderlijke onderdelen zonder dat dit koste ging van de samenhang van het geheel en de goede samenhang met de ruimere omgeving. Het plan van Hoogstad kon grofweg onderverdeeld worden in een Blaakoverbouw, twee Whc –gebouwen in het Leuvehavenwater en een woonkwartier op een schiereland tegen de Maasboulevard.¹⁶¹ De verbinding tussen de drie plangebieden gaf Hoogstad vorm door middel van een voetgangersroute vanaf de noordzijde van de Blaak, door de Blaakoverbouw, langs de Whc- en woonbebouwing tot aan de Maasboulevard. Op deze wijze was een verbinding verkregen van het totale plangebied met zowel de stad als de rivier. De Blaak kon zo niet meer een obstakel vormen voor de uitbreiding van de city richting de rivier.

In en op de Blaakoverbouw en aan de zuidzijde van de Blaak plaatste Hoogstad aaneengesloten bouwvolumes van geringe hoogte met hellende zijgevels, die ruimte boden voor winkel- en kantoorvoorzieningen. De kern van het plangebied werd gevormd door twee in het oog springende torengebouwen, de één iets hoger dan de ander, met allebei een gelijke vierkante, carré-vormige plattegrond. De hoogte van de hoogste toren had, uitgaande van een lengte en breedte van 60 meter, ongeveer 100 meter geworden moeten zijn.¹⁶² Bepalend voor de uiterlijke vorm van gebouwen was het gebruik van een hellende dakconstructie. De woongebouwen aan de zuidzijde van het plangebied bestonden uit smalle bouwvolumes rondom een binnenhof die half zo hoog waren als de Whc-torens. Hoogstad stelde tot slot voor het gebied van en rondom het Leuvehavenwater te gebruiken voor recreatievoorzieningen. Voorstellen waren een aquarium, bassin voor scheepsmodellen, een groene kade aan de Schiedamsedijk en aanlegsteigers voor plezierbootjes aan het woonkwartier. De recreatieve functie leek niet in de andere ontwerpvoorstellen opgenomen te zijn en door Hoogstad zelf geëntameerd te zijn.¹⁶³

Hoogstad hechtte in zijn ontwerp grote waarde aan de verbinding van het Whc met het stadscentrum. Dit deed hij letterlijk in de vorm van een Blaakoverbouw gecombineerd met een voetgangersverbinding. Zo konden de voetgangers van het stadscentrum ongehinderd over de Blaak naar de Leuvehaven lopen. Het voorstel om de bebouwing op de Leuvehaven uit te breiden naar de zijzijde van de Blaak was ook al onderdeel van het advies van Groot Van Embden uit 1970. Ook hij pleitte voor een stevigere verbinding tussen het Whc en het stadshart.¹⁶⁴ Llewelyn-Davies etc. vertaalde dit door dwars op de Blaak twee gebouwen te plaatsen die door middel van een voetgangersverbinding verbonden werden met de wiekvormige Whc-bebouwing op de Leuvehaven. Groot Van Embden was er nog van overtuigd dat de voetganger zijn weg over de verkeersader Blaak

¹⁶⁰ GAR, archief ROSV, N.C. Groot Van Embden 1971, 14.

¹⁶¹ Zie voor een uitgebreidere beschrijving van het winnende ontwerp van Hoogstad ook: Documentatie de Architect 1975, 32-33.

¹⁶² Documentatie, de Architect 1975, 33.

¹⁶³ Ibidem, 31-33

¹⁶⁴ GAR, archief ROSV, N.C. Groot Van Embden 1971, 13.

wel zou vinden.¹⁶⁵ Hoogstad was hier blijkbaar minder van overtuigd, want hij trok voetgangersverbinding door over de Blaak richting stadscentrum.

Hoogstads ontwerp Leuvehaven 1975 als onderdeel van operatie herbergzaamheid **Hoogstads pleidooi voor ruimtelijke verdichting en differentiatie in schaalgebruik**

De prijsvraag voor de Leuvehaven vond een paar maanden plaats voordat het college '74 het beleid voor een herbergzamere binnenstad zou presenteren. Kijkend naar de opeenvolging van ontwerpen voor het Whc op de Leuvehaven, valt op dat de door dit college geldende criteria waaraan een herbergzamere binnenstad moest voldoen al in Hoogstads uit 1974 ontwerp doorklonken. Dit zou erop kunnen wijzen dat de criteria voor een herbergzamere binnenstad ook al vóór het aantreden van het linkse college leefden. Jettinghofs voorstel in de zomer van 1974 om wonen en meer kleinschalige voorzieningen als groen aan het programma van de stad toe te voegen zien we weerspiegeld in de prijsvraag. Maar ook in de ruimtelijke vorm beantwoordde Hoogstads inzending aan de criteria voor een herbergzamere binnenstad zoals verwoord door college '74.

Zo bracht Hoogstad veelvormigheid in het ontwerp door alle planelementen een eigen karakteristieke vorm te geven. Met de toepassing van schuine hellende dakconstructies in de laag- en hoogbouw deden de bouwdelen minder massief aan dan de respectievelijk door SOM en Llewelyn voorgestelde rechthoekige en wiekvormige torens. Door ook wonen en recreatieve functies toe te voegen, kreeg het plan een nog hogere bebouwingsdichtheid dan de gemeente voor ogen had. De obstakelwerking van de Blaak verzachtte Hoogstad met een loopbrug voor voetgangers. En ook in het plangebied zelf kreeg de voetganger de hoofdrol door een veelheid aan looproutes.

In 1975, nog geen jaar na de ontwerpprijsvraag, vroeg het college '74 aan Hoogstad om samen met de dienst Stadsontwikkeling een stedenbouwkundige studie te maken voor de binnenstad. Ook het Leuvenhavengebied maakte deel uit van deze studie, die de naam *Waterverband* kreeg en nader besproken wordt in de volgende paragraaf. Hoogstads ontwerp moet dus ook het nieuwe college aangesproken hebben. Dat Hoogstad soortgelijke ideeën had over hoe de stad eruit moest komen te zien, bleek uit zijn artikel 'Rotterdam zwemt in haar ruimte', dat in 1975 als bijlage opgenomen werd in een reader voor een symposium over de Rotterdamse binnenstad in 1976.¹⁶⁶ In 1977 verscheen hetzelfde artikel samen met een interview met wethouder Mentink in het tijdschrift *Plan*. Hoogstad hield hierin een pleidooi voor een ruimtelijke verdichting van en meer differentiatie in schaalgebruik in de naar zijn idee ongevormde en onbestemde ruimten van de Rotterdamse binnenstad. De binnenstad had teveel brede autowegen die de voetganger maar weinig beschutting konden geven en het ontbrak de binnenstadsruimten aan schaal en vorm door het bestaan van merendeels middelgrote en middelhoge gebouwen.

Hoogstad sloot zijn pleidooi in het artikel af met de aanbevelingen om de stad de maat van de voetganger te geven, te breed uitgevallen ruimten nauwer te bouwen, van het Weena tot aan de Maas een aantal voor de stad betekenisvolle hoogbouwconcentraties als een Whc te bouwen en meer woningen in de binnenstad.¹⁶⁷ In zijn pleidooi voor ruimtelijke verdichting, toepassing van schaal van

¹⁶⁵ Ibidem, 3.

¹⁶⁶ Rotterdamse Kunststichting (red.) 1976.

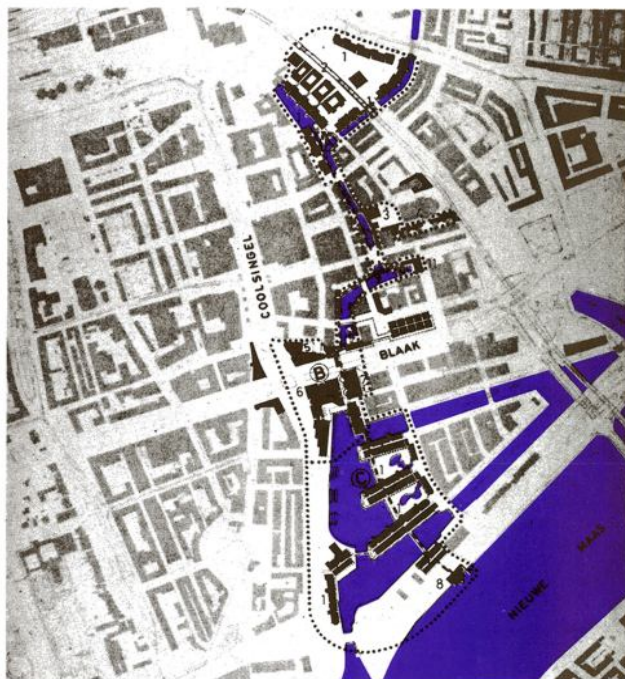
¹⁶⁷ J. Hoogstad 1977, 39-40.

de voetgangers en de uitbreiding van het woonprogramma kwam Hoogstad dichtbij de wensenlijst voor de binnenstad die het college een half jaar eerder presenteerde in de beleidsnota 1975. Toch was er ook een verschil met het programma van het college. Hoogstad deed in zijn pleidooi ook uitspraken over de ruimtelijke geleding van de stedelijke ruimte. Hierin moest meer afwisseling van schaal komen door aan de middelhoge bouw meer hoogbouw toe te voegen. Een aanbeveling die we ook al terugzagen in het onderzoek van Wentholt uit 1968.

Ontwerp woningbouw Leuvehaven in Hoogstads studie Waterverband 1975-76

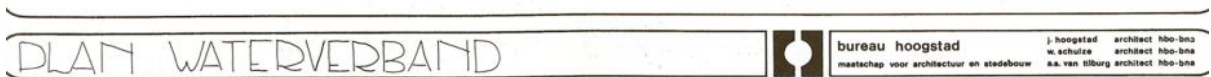
Een keten van woongebieden met voetgangersroute langs het binnenwater aangekleed met ateliers, marktjes en steigers

Het winnende Leuvehavenontwerp van Hoogstad verschoof in de loop van 1974 naar de achtergrond. In maart 1974 trokken de beleggers zich terug. De gemeente en de beleggers zouden geen overeenstemming gevonden hebben over het programma van het nieuw te realiseren Whc.¹⁶⁸ De ontwikkeling van de Leuvehaven kreeg eind 1974 een nieuwe wending. Het gemeentebestuur besloot in 1975 mede op basis van een motie van raadslid G. Schilders in december 1974 dat de Leuvehaven in zijn geheel bestemd moest worden als woongebied.¹⁶⁹ De dienst Stadsontwikkeling kreeg de



RENVOOI.

- ***** grens plangebied
- wandelipromenade
- Ⓐ plan waterverband
 - 1. woningen
 - 2. woningen
 - 3. vishal
 - 4. uitbreiding bestaande bebouwing
 - 9. bloemenboten
 - 10. zwenbadje
- Ⓑ masterplan Churchillplein
 - 5. museum land en volkenkunde
 - 6. havenmuseum
 - 7. wereld handels centrum
- Ⓒ plan Leuvehaven
 - 1. woningen
 - 8. hotel



Plan Waterverband, Bureau Hoogstad, dienst Stadsontwikkeling Rotterdam en initiatiefgroep IGEE, 1975-76, met boven de plantekening met daarin de deelplannen voor voetgangersroute Waterverband (inclusief woningen op de St. Jacobsplaats), Masterplan Churchillplein en Plan Leuvehaven.

Op de volgende pagina links een maquette en rechts een overzicht van de voorzieningen aan de voetgangersroute Waterverband.

¹⁶⁸ U. Barbieri (red.) 1981, 26.

¹⁶⁹ GAR, notulen handelingen gemeenteraad Rotterdam 1975, 137.



Verbindingsstrook tussen Pomburgsingel en Leuvehaven
Opdrachtgever
 Gemeente Rotterdam; woningen Jacobsplaats
 e.o. Bredero Vastgoed bv
In samenwerking met
 J. van Zwienen, A. Hartman, Stadsontwikkeling Rotterdam en Initiatiefgroep IGEE



- Plattegrond**
- 1 Wandelpromenade
 - 2 Plan St. Jacobsplaats: terrasswoningen met aanlegsteigers en loopbruggen
 - 3 Parkeergarage
 - 4 Kantoren
 - 5 gemeentelijke dienst
 - 5 Houten vlinder met paviljoens
 - 6 Loopsteiger met winkeltjes in kade
 - 7 Woningen op horecalaan
 - 8 Erasmus
 - 9 Weekmarkt
 - 10 Teras op verlaagde kade
 - 11 Pergola
 - 12 Woningen op arcade
 - 13 Erasmus-museum en galerie
 - 14 Uitbreiding bestaande bebouwing
 - 15 Zwembad
 - 16 Woningen
 - 17 Studio plaatselijke tv
 - 18 Bloemenboten
 - 19 Kunststichting
 - 20 Metro-aansluiting
 - 21 Museum voor land- en volkerkunde
 - 22 Wereldhandelscentrum
 - 23 Blaak
 - 24 Laurenskerk

opdracht om een plan voor toen nog 800 woningen op de Leuvehaven te maken dat georiënteerd was op het Churchillplein en de wijk achter Schiedamsdijk en waarbij zo min mogelijk water gedempt hoefde te worden. In de opdracht voor een stedenbouwkundig ontwerp voor de woningen aan bureau Van Hezik partners Rotterdam was dit aantal teruggebracht naar circa 350 woningen. Een voorwaarde in de opdracht was dat studie Waterverband als kader voor het ontwerp genomen werd.



Tekeningen uit plan Waterverband, met Delftse Vaart gezien vanaf Grote kerkplein zoals die was in 1976 (boven) en zoals het moest worden in plan Waterverband (onder).

De studie Waterverband maakte Hoogstad in 1975 in opdracht van de gemeente en in samenwerking met de dienst Stadsontwikkeling om te kijken waar er in de binnenstad nog ruimte was voor wonen.¹⁷⁰ Hoogstad vond ruimte voor ruim 1000 woningen op niet alleen de Leuvehaven, maar ook aan de rand van de toen nog lege St. Jacobsplaats. Ook stelde hij dat er op de Leuvehaven en aan het Churchillplein naast wonen ook nog ruimte was voor een Whc, een Maritiem Museum en een Scheepvaartmuseum.¹⁷¹ Hoogstad wilde de binnenstad nog meer verdichten met programma en gebouwen dan de gemeente vroeg. Iets wat zeker in goede aarde gevallen moet zijn, omdat Mentink pleitte voor een hoger percentage bebouwd oppervlak in de binnenstad.¹⁷²

¹⁷⁰ J. Hoogstad, 1977, 33.
¹⁷¹ Interview J. Hoogstad, mei 2010.
¹⁷² H. Bakker, T. van Hoorn 1977, 25.

Hoogstad verbond de verschillende woningbouwprojecten en de stedelijke functies aan de noordzijde van de Blaak met elkaar door een nieuwe noord-zuid voetgangersverbinding parallel aan de Lijnbaan en de Coolsingel. Deze route kreeg de naam Waterverband en was tevens de naamgever van de studie. De voetgangersroute tussen Maas, over de Leuvehaven naar de Blaak van het ontwerp uit 1974 trok Hoogstad in de studie door over het centrum langs het binnenwater van de Steigersgracht, de Delftse Vaart tot aan de St. Jacobsplaats.¹⁷³ Aan deze voetgangersroute langs het water plaatste Hoogstad naast woningen aan onder meer Grote Kerkplein en het Hang, ook bijzondere bebouwing als atelierruimte, een weekmarkt, zwembad en goedkope winkelruimten. De kaden van het water kleepte hij in zijn ontwerp aan met steigers, terrassen, vlonders en bloembakken. Zo gaf Hoogstad met zijn studie Waterverband niet alleen de woningbouwplannen een ruimtelijke kapstok, maar ook één voor de stedelijke activiteiten die de zo gewenste verlevendiging van de binnenstad moest bewerkstelligen.

Het idee van een route langs het binnenwater met kleinschalige activiteiten was overigens niet nieuw. Het idee van een 'vermaakstructuur' langs het binnenwater had Hoogstad al in 1968 samen met collega architect Quist uitgewerkt in een plan voor het festival C'70, maar dat werd toen om financiële redenen niet uitgevoerd.¹⁷⁴ Ook in Jettinghofs nota uit 1974 voor aan aantrekkelijke binnenstad werd gesproken van het maken van verblijfruimten langs het binnenwater als aanvulling op het voetgangersgebied in centrum.¹⁷⁵ In 1975 werkte Hoogstad het idee van een route langs het binnenwater uit en gaf hij tegelijkertijd de plannen voor woningbouw in de binnenstad een ruimtelijke verbinding.

Studie Waterverband als kader voor St. Jacobsplaats, Churchillplein en Leuvehaven

Hoogstads studie Waterverband bestond uit drie deelplannen: St. Jacobsplaats, Churchillplein en Leuvehaven. De Leuvehaven betrof de woningbouw, Churchillplein de musea en het Whc en St. Jacobsplaats de voetgangersroute en de woningbouw. In het *Rotterdams Nieuwsblad* in 1976 stond vermeld dat Mentink zelf voor deze opdeling zou hebben gepleit, om zo de realisatie van woningen op de Leuvehaven veilig te stellen en de realisatie ervan bespoedigen.¹⁷⁶ Al in 1976 kreeg Hoogstads

¹⁷³ De Delftse Vaart en de Steigergracht worden nog wel eens verward met de Rotte (Bijvoorbeeld in: Documentatie, Bouw 1980, 88). Het stuk Rotte tussen de Oude Haven en de Admiraal de Ruyterweg was al in het midden negentiende eeuw gedempt in verband met de aanleg van het spoorviaduct. Het water van de Delftse Vaart parallel aan de Rotte was tot midden negentiende eeuw onderdeel van de Rotterdamse Schie, maar deze verbinding verdween toen de Schie vanaf het Hofplein gedempt werd voor de aanleg van de verkeersweg op de huidige Schiekade. De Rotte had geen verbinding meer met de Maas en de Delftse Vaart en de Steigergracht werden binnenwateren in het verlengde van de Leuvehaven. Om de verbinding van de binnenvaart met het achterland te herstellen werd in de bezettingsjaren naar het Wederopbouwplan van W.G. Witteveen uit 1940 de Delftse Vaart verbonden met de oude Rotte, dit door het graven van Stokviswater parallel aan de ondergelegen Meent.

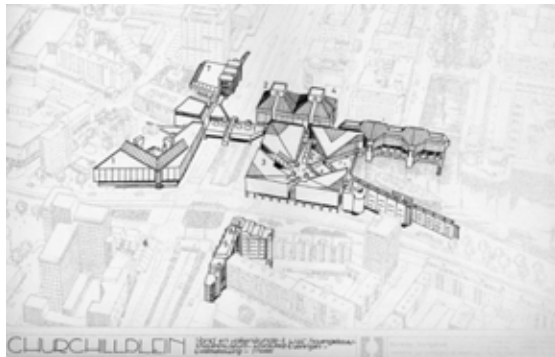
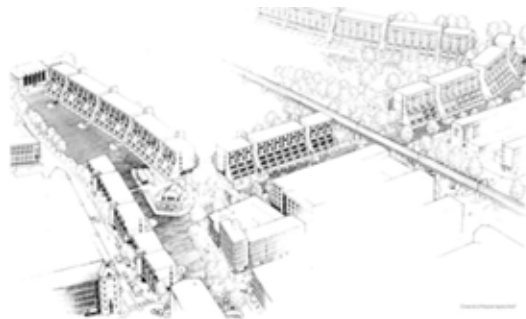
Zie ook de opriscurus van Jan van den Noort, dat te raadplegen is op het internet via: www.jvdn.nl/Downloads/Rotte-Dam/Opriscurus.pdf (geraadpleegd op 27 oktober 2010).

¹⁷⁴ Interview J. Hoogstad, mei 2010.

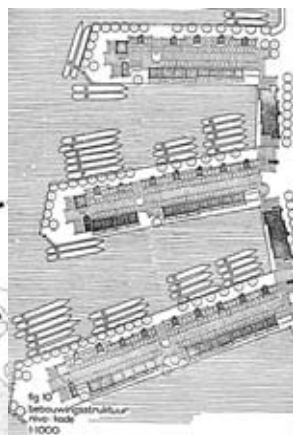
¹⁷⁵ Zie hoofdstuk 3, p. 24.

¹⁷⁶ Rotterdams Nieuwsblad, 29-1-1976, 5.

bureau de opdracht om de woningen op de St. Jacobsplaats uit te werken.¹⁷⁷ In 1978 kreeg N. Zwarts van Architecten Collectief Studio Acht uit Moordrecht de opdracht voor het ontwerp van woningbouw op het oostelijke middengebied van de St. Jacobsplaats: de Delftse Poort. Voor het deelplan Leuvehaven had Van Hezik in maart 1977 het eerste ontwerp voor woningbouw gereed. Voor het Whc en de musea aan het Churchillplein werkte Hoogstad eveneens in 1976 een studie uit.



ontsluiting van de was het gehele woningtoegangen voor het voetganger-



gemeentelijke raadscommissies de bereikbaarheid van de pieren voor de binnenscheepvaart teveel gehinderd hebben.

Van boven naar beneden: ontwerp woningen aan de rand van de St. Jacobsplaats uit 1976 (Bureau HWST), Masterplan Churchillplein 1976 (Bureau HWST) en stedenbouwkundig ontwerp voor woningen op de Leuvehaven (Van Hezik Partners), met links ontwerp uit 1977 nog met voetgangersbruggen tussen de pieren en rechts ontwerp 1979 zonder bruggen.

Van Hezik behield in het ontwerp de bestaande pieren van de binnenhaven als grondvorm. Op de drie pieren plaatste Van Hezik aaneengeschakelde woonbebouwing met een bescheiden hoogte van zeven verdiepingen. A.J. ter Braak van architectenbureau ABBT werkte de woningbouw in opdracht van Eurowoningen uit in een ontwerp. Met de toepassing van speelse schuine daken, binnenhofjes en uitsparingen in de gevel en in de architectuur donkere baksteen week het ontwerp af van de in die tijd gangbare strakke, geometrische en lichte modernistische architectuur in Rotterdam.

Opvallend in Heziks stedenbouwkundige ontwerp voor de Leuvehaven uit 1977 was de vormgeving van de openbare ruimte. Op de parkeerruimten aan de noordzijde van de pieren na, gebied autoverkeer-vrij gehouden. De waren gelegen aan een verhoogde middenstraat, die en fietsverkeer toegankelijk waren via trappen en hellingbanen. Tussen de pieren waren fiets- en voetgangersverbindingen gemaakt, die onderdeel uitmaakte van de voetgangersroute Waterverband. In het definitieve bestemmingsplan voor de Leuvehaven uit 1979 zijn de bruggen tussen de pieren weggelaten (afb). Deze zouden volgens de

¹⁷⁷De bebouwing rondom het Churchillplein werkte Hoogstad uit in Studie Churchillplein, zie ook: Archief J.W. Vader, Bureau HWST, Studie Churchillplein, 1976. Het ontwerp voor de woningen op St. Jacobsplaats Hoogstads bureaupartner Aat van Tilburg uit, de tekeningen hiervan zijn te vinden in hetzelfde archief.

Studie Waterverband opgedeeld en uitgekleeft 1976-78

De eerste woonbebouwing op een oud-havengebied in de binnenstad kon met de kleinschalige architectuur bijdragen aan de door het college gewenste veelvormigheid in de stad. Met de toevoeging van laagbouw werd er een hogere differentiatie in ruimtelijke schaal bereikt. Van een groot contrast met de bestaande bebouwing was echter niet echt sprake. De door Wentholt, maar ook door Hoogstad gewenste hoogbouw werd niet gerealiseerd. De hoogbouw van het Whc kwam niet zoals Hoogstad voorstelde aan de noordzijde van de Blaak, maar aan het Beursplein bij de Coolingsingel.

Ook de voetgangersroute Waterverband zou geen verdere uitwerking krijgen. Het enige wat van de route wel gerealiseerd werd waren houten loopbruggen over het water bij de St. Jacobsplaats en bij de Grote Kerkplein.¹⁷⁸ Wel kwamen net als op

de Leuvehaven woningen op de St. Jacobsplaats, ook op het binnengebied waarop in eerste instantie nog kantoren voor de gemeente zouden komen.¹⁷⁹ De city bleef binnen de grenzen van de verkeersaders. Ook kwamen de aan de route gedachte recreatieve voorzieningen en extra woningen er niet, die de binnenstad meer levendigheid hadden moeten geven.

De twee gerealiseerde woningbouwprojecten kregen geen ruimtelijke verbinding, waardoor het geïsoleerde eilanden bleven zonder duidelijke relatie met de stad. Het ruimtelijk kader dat het waterverband moest worden voor wonen in de binnenstad, werd het niet. In plaats daarvan deelde de gemeente Hoogstads plan op in deelplannen, om maar zo snel mogelijk van start te kunnen gaan. Nog eind 1976 sloeg Mentink de eerste paal van woningen op de St. Jacobsplaats. De politieke ambitie van Mentink om snel resultaten te boeken leek in het geval van Waterverband een grotere rol gespeeld te hebben dan het plaatsen van de woningbouwplannen in een stedenbouwkundig kader.



Boven: foto's 1979 van woningen aan de St. Jacobsplaats (Bureau HWST: A. van Tilburg), in opdracht van Bredero Vastgoed (uit: de Architect 9, 1979)

Beneden: foto ca. 1980 van net opgeleverde woningen op Leuvehaven (ABBT, A. Ter Braak) in opdracht van Eurowoningen (foto's door Frits Dijkhof).

¹⁷⁸ De houtenbrug bij Grote Kerkplein is in het najaar 2010 afgebroken en vervangen met een modernere lage betonnen brug.

¹⁷⁹ Interview A. van Tilburg, april 2010.

4.5. Reservegebied Weena op de ontwerpagenda van de jaren zeventig

Hertenkamp, Worstwoud en tentoonstelling C'70 als tijdelijk gebruik van het lege Weena

Eind jaren zeventig kwam het Weena op de agenda van de Rotterdamse stedenbouwers te staan. Het Weena was gelegen tussen de Beukelsdijk en het Hofplein en gold als belangrijke entree van het Centraal Station tot de Lijnbaan en daarmee de binnenstad. In het *Basisplan* was de verkeersweg van het Weena tot onderdeel gemaakt van het verkeersstelsel rondom de binnenstad. Het Weena, dat in het *Basisplan* de naam Stationsboulevard kreeg, moest een breedteprofiel van circa tachtig meter krijgen. De boulevard, moest daarmee bijna twee keer zo breed worden als andere verkeersboulevards in de Rotterdamse binnenstad als de Coolsingel en de Blaak.¹⁸⁰



Weena 1971, gezien vanaf het westen, met van voor naar achter het Groothandelsgebouw, het plein van het Centraal Station, lege grond langs de verkeersweg Weena met paviljoens aan de noordzijde, en op de achtergrond het Hofplein.

In het gewijzigde *Basisplan* van 1955 werd de ontwikkeling van het Weenagebied opgeschoven naar de volgende generatie.¹⁸¹ De prioriteit werd toen gelegd bij ontwikkeling van het Lijnbaangebied,



Worstwoud op noordzijde van Weena, vernoemd naar initiatiefnemer wethouder Worst.

met als gevolg dat het overgrote deel van het Weena lange tijd leeg bleef. Het was een reservegebied, waarmee de dienst Stadsontwikkeling na de oorlog niet actief bezig was geweest.¹⁸² Bij oplevering van het Groothandelsgebouw in 1952 was het samen met Bouwcentrum (1948) nog omringd door een enorme kale vlakte. Tot de jaren zeventig verrezen op deze vlakte aan de noordzijde nog wel het Stationspostkantoor (1959) en kantoorbebouwing aan de Delftse straat en aan de zuidzijde het Hilton hotel (1964), de Doelen (1966) en het Weenagebouw (1968).¹⁸³ Het overgrote deel van het gebied was nog

open; het Weena was op sommige delen ruim honderdvijftig meter breed. Deze ruimte werd bijvoorbeeld gebruikt als parkeerruimte. De grond achter de Doelen werd lange tijd gebruikt als hertenkampje.

Dat het gebied aan de weg begin jaren zestig nog open was van bebouwing kwam goed uit voor de aanleg van het metrotracé CS-Zuidplein. De noordzijde lag tot eind jaren zestig open voor de metrowerkzaamheden en toen deze het klaar waren, werd op de metrobus een tijdelijk parkje

¹⁸⁰ ASRO 1946, 13.

¹⁸¹ M. Aarts (red 1995, 53.

¹⁸² Interview J.W. Vader, oktober 2010.

¹⁸³ Jaartallen bouw: P. Groenendijk, P. Vollaard 2007.

geplaatst.¹⁸⁴ Dit parkje kreeg in de volksmond ook wel de naam Worstwoud, dit naar de initiatiefnemer wethouder J. Worst.¹⁸⁵ Met een voetgangerstunnel was het parkje verbonden met de winkelstraat van de Lijnbaan aan de overzijde. Het parkje was maar tijdelijk, want van de ruimte werd dankbaar gebruik gemaakt tijdens het stadsfeest C'70. Op de zuidzijde van het Weena werd gedurende dit festival een reusachtige maquette van de haven tentoongesteld, die bezichtigd kon worden vanuit een kabelbaan. Ook kwamen er tijdens hetzelfde festival aan de noordzijde van het Weena paviljoens te staan, naar ontwerp van Quist.¹⁸⁶

Maas refereerde in zijn eerder aangehaalde opiniestuk in *Het Vrije Volk* uit 1975 naar het Weena als verkeersriool, dat net als de Blaak en de Coolsingel een dwarsligger was in het ontwerpen aan een aantrekkelijker leefklimaat in de binnenstad. Ook het college '74 noemde het Weena in het binnenstadsprogramma als een belangrijke opgave. Zo moest de scheidende werking van de verkeersweg verzacht worden door de oversteekbaarheid van het Weena voor voetgangers te verbeteren. Want, zo stond vermeld in het beleidsprogramma, de verkeerswegen hadden de binnenstad 'tegennatuurlijk in moten gehakt'.¹⁸⁷ Weena had ook een plek in de door het college gewenste ruimtelijke verdichtingopgave voor de binnenstad. Met de prominente ligging naast het Centraal Station en een belangrijke winkelstraat waren de kale vlakten aan weerszijden van de verkeersweg voor Mentink een doorn in het oog.

Het is dan ook niet verwonderlijk dat het college in 1977 besloot een ontwerpprijsvraag voor het Weena uit te schrijven. Een jaar daarvoor had de gemeente al in het kader van de eerste Binnenstadsdag mei 1976 een oproep gedaan aan bewoners om ideeën in te sturen voor het Weena. De ideeënprijsvraag uit 1977 was hier een vervolg op.¹⁸⁸ Maar al vanaf 1974 werden ontwerpen gemaakt voor het Weena. In 1975 bood het Bouwcentrum de gemeente een plan aan van architect H.O. Eckhardt waarin op het Weena een heel nieuw stadscentrum moest komen. In 1977, in hetzelfde jaar als de ideeënprijsvraag, maakte de dienst Stadsontwikkeling een ontwerp voor een pretpark midden op het Weena. Waar kwamen deze initiatieven vandaan en hoe stonden deze in verhouding tot de prijsvraag in 1977? Alvorens de prijsvraag uit 1977 op programma van eisen en beoordeling te bespreken, zullen kort deze eerdere ontwerpen uit de jaren zeventig voor het Weena aangehaald worden.

Ontwerpen voor nieuw stadscentrum en recreatiepark bovenop het Weena 1975-1977

Plan Eckhardt 1975 en Plan Tivoli 1977

Het Bouwcentrum was in 1948 gebouwd op de lege vlakte van het Weena als een internationaal voorlichtings- en documentatiecentrum voor de gehele West- Europese wederopbouw.¹⁸⁹ Regelmatige vonden er tentoonstellingen plaats over nieuwe bouwtechnieken en wederopbouwplannen. Zoals

¹⁸⁴ Lezing J.W. Vader, februari 2010.

¹⁸⁵ Informatie geschiedenis Weena uit lezing Jan Willem Vader en via:

<http://www.engelfriet.net/Alie/Hans/straatnamenrotterdam4.htm>, geraadpleegd op 14 november 2010.

¹⁸⁶ P. de Winter 1988, 114-115.

¹⁸⁷ Zie hoofdstuk 3, p.31.

¹⁸⁸ Interview J.W. Vader, oktober 2010.

¹⁸⁹ Polygoon Hollands Nieuws, 1 januari 1949.

gezegd bood dit centrum in het najaar van 1975 de gemeente het door Eckhardt ontworpen stedenbouwkundig plan aan voor het stuk Weena tussen het Centraal Station en het Hofplein.¹⁹⁰ Het voorstel bestond uit de overbouw van het overgrote deel van de verkeersader met een groot plateau waarop een nieuw stadscentrum kon komen met een gevarieerd stadsleven. In dit centrum moest niet alleen ruimte komen voor bijna 400 woningen, maar ook bijvoorbeeld voor een stadstuin van ruim twee hectare, met daarin bomen en waterpartijen, een bibliotheek, congresruimten, een mini-zoo, een



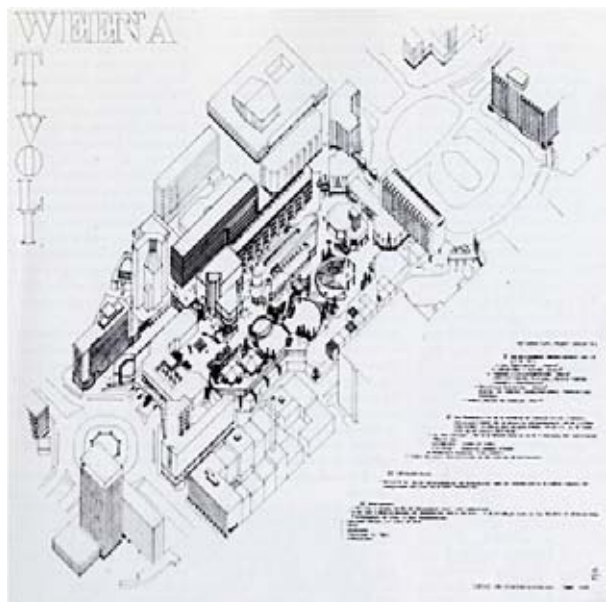
Stedenbouwkundig ontwerp voor een nieuw stadscentrum bovenop het Weena, Eckhardt, 1975.

zwembad en sportzalen. De hoogte van de plaat ten opzichte van de weg varieerde van vijf tot tien meter, waardoor er een speels geheel zou ontstaan.

Het idee van het overbouwen van de weg en zo een voetgangersgebied te creëren was niet nieuw in Rotterdam. Stedenbouwkundige H. Heijdenrijk maakte eind jaren zeventig in opdracht van Bredero Vastgoed een plan voor het winkelcentrum Alexandrium in de Rotterdamse deelgemeente Prins Alexander. Ook daar werd een verkeersweg overbouwd. Een ander bekend voorbeeld van deze toepassing uit die tijd was het winkelcentrum

Hoog Catharijne in Utrecht, ontworpen onder supervisie van architect A. Bodon en geopend voor het publiek in 1973.¹⁹¹ Mentink liet in zijn reactie op het plan Tivoli weten dat het idee van een park met wonen op een verhoogd platform hem bijzonder aansprak.¹⁹² Hij vreesde alleen wel dat een nieuw stadscentrum op die plek de huidige binnenstad zou leegzuigen.

Het overbouwen van het Weena vormde ook de basis van het ontwerp uit 1977 van dienst Stadsontwikkeling voor een vermaakscentrum op het Weena. De aanleiding tot dit plan vormde het in januari gepresenteerde plan van het gemeentebestuur voor de bouw van een groots pretpark op het voormalige DWL-terrein in het oosten van de stad.¹⁹³ In een aangenomen motie op dit voorstel van raadslid Van Atten werd uitgesproken dat niet het DWL-terrein, maar het



Plan Tivoli, recreatiepark bovenop het Weena, dienst Stadsontwikkeling, Vader, 1977.

¹⁹⁰ NRC Handelsblad, 8-10-1977, 8.

¹⁹¹ Interview J.W. Vader, oktober 2010.

¹⁹² NRC Handelsblad, 8-10-1977, 8.

¹⁹³ W. Galema (red.) 2007, 217.

centrum de meest geëigende plaats was voor een recreatieobject van allure.¹⁹⁴ Een werkgroep werd aangesteld om de mogelijkheden te onderzoeken van een recreatiegebied op het DWL-terrein, Weena en Müllerpier/Parkhaven.

Ook de dienst Stadsontwikkeling zag de recreatieve functies liever geconcentreerd in de binnenstad en maakte in 1977 een stedenbouwkundig ontwerp voor recreatie op het Weena.¹⁹⁵ Vader tekende als jonge ontwerper, hij was in 1976 gaan werken bij de dienst, een plan uit voor een plateau op de verkeersweg met daarop een park. Rondom en in dit park kwamen attracties als een achtbaan, een openluchttheater, cafés, dancings, bioscopen, een casino en winkeltjes. Als referentie van het plan gold het attractiepark Tivoli bij het Centraal Station in Kopenhagen, dat gebouwd werd in 1843 en nog altijd zodanig in gebruik is.

Het karakter van het plan van de dienst werd omschreven als 'zacht', zonder voorzieningen met een schreeuwerig karakter, 'kleinschalig', door aanwezigheid van vooral kleinere attracties en ruimtelijk als 'introvert', door de concentratie van het gebeuren in een binnenruimte omringd door een groot bouwblok. De afsluitende randbebouwing kwam in vorm en hoogte overeen kwam met het Hilton hotel, en moest onder meer ruimte bieden voor circa 350 woningen, een nieuw hotel en parkeerruimte. Door het park moesten beschutte voetgangersroutes komen van de Lijnbaan naar het Centraal station en het Hofplein.

Het plan voor kleinere 'zachte' recreatieve voorzieningen en wonen op het Weena paste op papier binnen de ambities van de gemeente voor de binnenstad. De gemeente stimuleerde immers diversiteit in gebruik van stedelijke ruimten om zo de binnenstad meer levendigheid te geven. Toch liep de discussie over het plaatsen recreatieve voorzieningen in de binnenstad tot na 1977 door.¹⁹⁶ In afwachting van de besluitvorming ging de discussie over de nieuwe invulling van het Weena ook gewoon verder. De 250 ingezonden ideeën voor het Weena tijdens de Binnenstadsdag in 1976 vond de dienst Stadsontwikkeling niet verrassend genoeg. Volgens de dienst zelf was de oproep te breed geweest waardoor de inzendingen in vorm en inhoud erg van elkaar verschilden en moeilijk te vergelijken waren.¹⁹⁷ Om de ideeën beter te kunnen vergelijken, besloot de gemeente daarom in 1977 een gerichtere prijsvraag uit te schrijven voor architecten en stedenbouwers. Het werd een ideeënprijsvraag waarop maar liefst 77 reacties kwamen voor een nieuw Weena.

Ideeënprijsvraag Weena-Centraal Station 1977

Verbetering voetgangersrelatie CS-centrum en ontwikkeling Weena tot woongebied

In mei 1977 verspreidde de gemeente een oproep om mee te doen aan de ideeënprijsvraag voor het Weena. Met de prijsvraag wilde de gemeente een nieuwe beeldvorming ontwikkelen voor het gebied, die een brede planontwikkeling mogelijk zou maken.¹⁹⁸ Uit de inzendingen zou een jury vijf winnende plannen kiezen, waaruit het gemeentebestuur de beste oplossing zou kiezen. Het vragen van ideeën en geen ontwerpen was niet gebruikelijk en was dan ook voor de gemeente een experiment. Zo wilde de gemeente de beeldvorming niet alleen zo open mogelijk houden, ook was het een reactie op de

¹⁹⁴ U. Barbieri 1981, 30.

¹⁹⁵ Interview J.W. Vader, oktober 2010.

¹⁹⁶ U. Barbieri 1981, 31.

¹⁹⁷ Archief J.W. Vader, Dienst Stadsontwikkeling Rotterdam 1977, 85.

¹⁹⁸ M. van Hezik 1977, 44.

discussie die toen in vakbladen gevoerd werd over de vele tijd en energie die architecten kwijt waren met deelname aan ontwerprijstvragen.¹⁹⁹

In het programma voor de ideeënprijsvraag gaf de gemeente aan dat de prioriteit van de opgave lag in het verbeteren van de voetgangersrelatie Centraal Station-centrumkern en de ontwikkeling van gebied als woongebied. Ook moest het plan bijdragen aan de toename van stedelijke voorzieningen, afremming van de kantoorbouw en opvulling van de nog resterende open plekken.²⁰⁰ Verkeerskundig moest



Ideeënprijsvraag Weena - Centraal Station 1977.

bereikbaarheid van functies behouden en verbeterd worden, maar dan wel rekening houdend met het geluidshinder van verkeer. Over het ruimtelijk karakter deed de gemeente geen directe uitspraken. De vraag is of met de expliciete vraag om het Weena te ontwikkelen tot woongebied ruimte over gelaten werd voor bijvoorbeeld een recreatiepark op het Weena. Recreatieve voorzieningen werden niet expliciet genoemd, maar aan de andere kant ook niet uitgesloten. Met de prijsvraag werd daarmee geen standpunt genomen in de nog lopende discussie over de locatie en concentratie van recreatieve voorzieningen in of buiten de binnenstad.

Een kritische jury spreekt zich uit over de prijsvraag

In de jury van de prijsvraag namen, naar voordracht door de dienst Stadsontwikkeling, de volgende mensen plaats: beeldend kunstenaar J. Beljon, architecten Weeber en F. van Klingereren, van de dienst Verkeersdienst A. Swiebel en van de dienst Stadsontwikkeling Van Zwienen en Vader. Het was een gemêleerd gezelschap waarin Weeber, Van Klingereren en Beljon de smaakmakers waren.²⁰¹ De Rotterdamse architect Weeber, die in 1977 met Hoogstad, W. Schulze en Van Tilburg een maatschap oprichtte, doceerde aan de Technische Universiteit Delft en was het hoofd van de architectuurafdeling van de Rotterdamse Kunststichting. Van Klingereren had op zijn beurt met zijn werk als architect maatschappelijke ambities en introduceerde het idee van ontklontering, dat zo iets betekende als het weghalen van muren en mengen van functies waardoor openbaarheid en ontmoeting centraal kwamen te staan.²⁰² Het mengen van stedelijke functies was voor de dienst Stadsontwikkeling in die jaren een belangrijk thema in de ontwikkeling van de binnenstad.²⁰³ Beljon was directeur van de Koninklijke Academie van Beeldende Kunsten in Den Haag en beeldend kunstenaar. Hij had al eerder met de dienst samengewerkt bij de selectie van kunstenaars voor kunst in de publieke ruimte.²⁰⁴

In de inleiding op het juryrapport lieten de leden weten het zeer te betwijfelen of de gekozen vorm de beste manier was om een dergelijk groot vraagstuk als die van het Weena tot een oplossing

¹⁹⁹ Archief J.W. Vader, Dienst Stadsontwikkeling Rotterdam 1977, 85.

²⁰⁰ M. van Hezik 1977, 44.

²⁰¹ Interview J.W. Vader, oktober 2010.

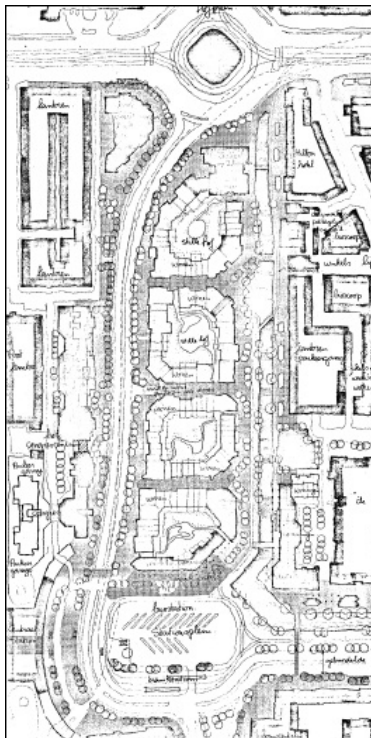
²⁰² Zie voor meer over het werk en denken van Van Klingereren de monografie: M. Van Bergen, P. Vollaard, *Hinder en Ontklontering: Architectuur en maatschappij in het werk van Frank van Klingereren*, Rotterdam 2003.

²⁰³ Interview J.W. Vader, oktober 2010.

²⁰⁴ Interview J.W. Vader, oktober 2010: "Als ik het goed heb hadden wij Beljon leren kennen bij de selectie van een kunstenaar voor de 1% regeling van de Nieuwe Willemsbrug, waar het Maasbeeld van Auke de Vries uit voort is gekomen."

te brengen. In het programma gebruikte de gemeente aldus de jury teveel imperatieven en tegelijkertijd gaf de gemeente hierin onvoldoende uitsluitel over de bestemming van het gebied. De kennelijke haast het gebied na 35 jaar geforceerd in ontwikkeling te brengen, kwam de jury wat overspannen over.²⁰⁵

Misschien wel terecht merkte criticus Jonker op dat als de jury de opdracht niet vond deugen, deze dan ook niet aan had moeten nemen.²⁰⁶ De jury, en dan met name de delegatie van de dienst Stadsontwikkeling, diende volgens Vader met deze kritische houding een heel ander doel. Geen van de ruim zeventig inzendingen werd door de jury geschikt geacht voor uitvoering. In plaats daarvan adviseerde de jury de inzendingen te gebruiken als studiemateriaal.²⁰⁷ De jury stelde dat dit niet zozeer lag aan een lage kwaliteit van de inzendingen, maar aan de door de gemeente gekozen opzet en het onvolledige programma van de prijsvraag. Dat met deze uitslag de dienst Stadsontwikkeling meer tijd kreeg om de ontwikkeling van het Weena uit te werken, was aldus Vader destijds een veel belangrijker motief van de jury om geen prijs toe te kennen.²⁰⁸ De haast vanuit de gemeente om het gebied op de ontwerpagenda te zetten, werd niet gedeeld door de dienst. Deze wilde het gebied veel liever nog even in reserve houden, zoals ook was vastgelegd in het gewijzigde *Basisplan* in 1955.



Plan Long Island, inzending door Zandstra, De Clerq, Zubli, Van den Oever, partners K. van Moort, met woonbebouwing rondom stiltehoven bovenop verkeersweg Weena.

De inzendingen voor de prijsvraag: bovenop of langs de verkeersweg?

Voorstellen variërend van aanleg stadspark, nieuw stadscentrum, terrasbouw rondom stiltehoven tot complete verdichting van Weenagebied

Het ging dan wel om een ideeën prijsvraag, een groot deel van de inzendingen van de prijsvraag in 1977 betroffen uitgewerkte ontwerpen. Opvallend is dat in een groot aantal van de inzendingen de opgave van het verbeteren van de verbinding centrum en stationsgebied opgelost was met het (deels) overbouwen van de verkeersweg het Weena, zoals we dat ook al terugzagen in de ontwerpen van Eckhardt en Vader. De oplossing van een plateau over het Weena waren onder meer onderdeel van de inzendingen: 't Weena terras, Boven/Over, Wereldhavenstad, Stationsbuurt, Schakel '40/'7 en 500 Plus.²⁰⁹ In het merendeel van deze voorstellen was op het plateau een mix van groen, woningen en grotere en kleinere stedelijke voorzieningen als musea, een ijshal, marktjes en horecagelegenheden geplaatst. Tot de voorstellen behoorde ook het maken van een stadspark van zeven hectare

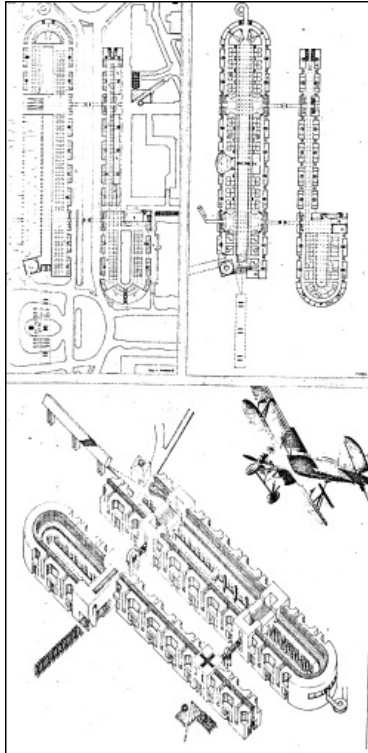
²⁰⁵ Archief J.W. Vader, Dienst Stadsontwikkeling Rotterdam 1977, 2.

²⁰⁶ G. Jonker 1977. 23.

²⁰⁷ Archief J.W. Vader, Dienst Stadsontwikkeling Rotterdam 1977, 2.

²⁰⁸ Interview J.W. Vader, oktober 2010.

²⁰⁹ In het juryrapport waren alleen de makers vermeld van de inzendingen die de laatste ronde haalden en een paar van de tweede ronde.

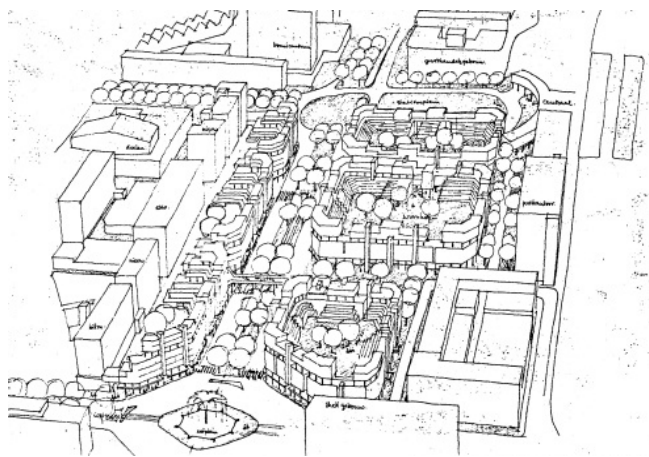


Plan Charons Veer, inzending door J. Coenen, P. Nooijer, met gesloten wandbebouwing en luchtbruggen voor voetgangers.

groot, dat aansloot op de negentiende eeuwse groene singelzones van de stad (9000.000.908, van A. Bhalotra, D. Esselincx, B. Klopogge). Naast een aantrekkelijke en besloten verblijfsruimte, waar het college er zo graag meer van wilde in de binnenstad, kon een overbouwde Weena ook dienen als een vriendelijke voetgangersverbinding tussen het centrum en station.

Andere, minder ingrijpende, geopperde voorstellen voor het verkeersprobleem waren plaatsing van voetgangersbruggen of tunnels (*Stadshart, Hartzeer* en *Ovaal*), het aanbrengen van een verhoogd voetgangerscircuit in een constructie waaraan bebouwing gehangen kon worden (*Boomtown*) en het verleggen van de verkeersweg naar noordelijke richting bij het spoor (*Long Island*, van Zandstra, de Clerck, Zubli, Van den Oever en partners, K. van Noort). Ook was er het voorstel om de verkeersweg te verkleinen door deze te splitsen in verschillende kleinere wegen verspreid over het plangebied met elk een eigen bestemming, dit in het voorstel met de toepasselijke naam *Verdweena*. In het voorstel *Stoa* van C. van der Ven was nauwelijks sprake van een ingreep in de bestaande infrastructuur en waren voor de voetgangers oversteekplaatsen op de weg aangegeven.

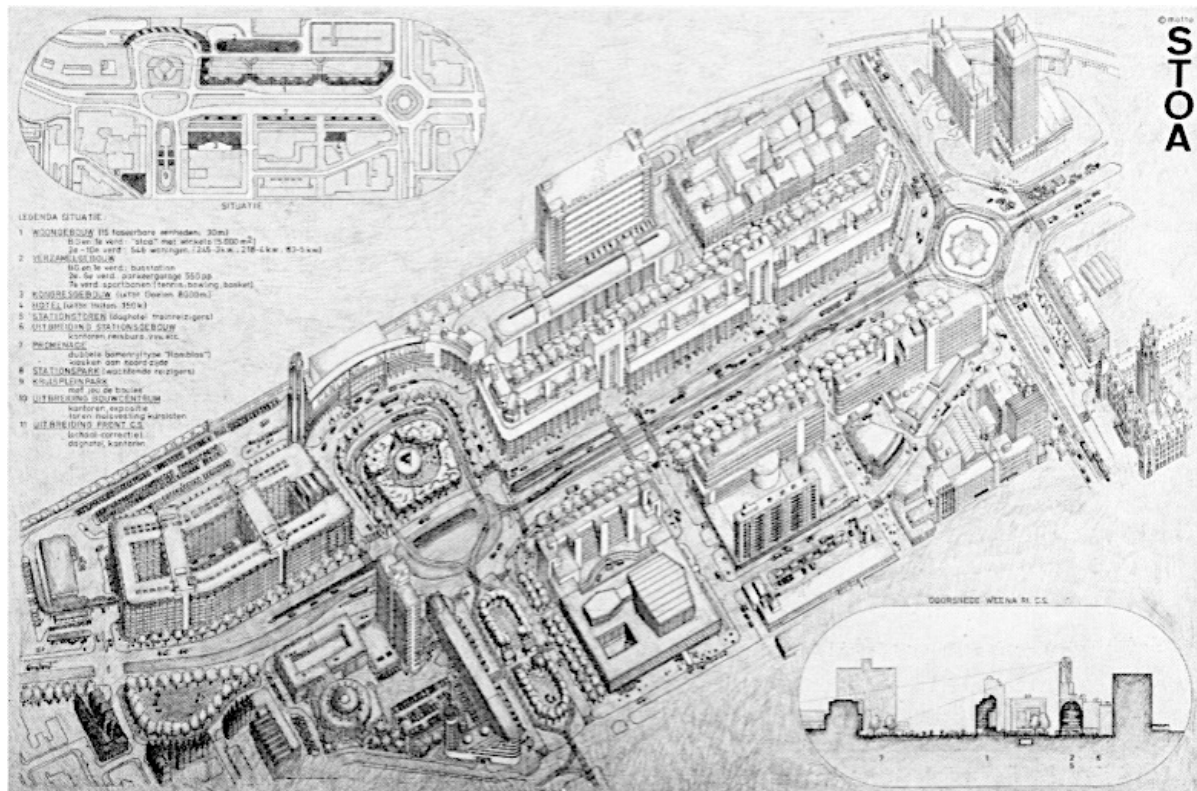
In het merendeel van de voorstellen voor het Weena was ervoor gekozen de verkeersweg uit het *Basisplan* te behouden. Om geluidsoverlast te voorkomen werd bijvoorbeeld voorgesteld om aan de noordzijde van het Weena een groengebied als buffer te plaatsen tussen het verkeer en het wonen (*Groene Minuut*). Maar ook door te werken met versterkte balkonconstructies in de woningen, moest wonen direct aan de verkeersweg het Weena mogelijk zijn (*Pieton*). Een vaker voorkomende oplossing onder de inzendingen was het plaatsen van de bebouwing rondom binnenhoven (*123877, Spoorlijnbaan, Hartzeer, Paraplu, IIVIII XVI* en *10x Weena* van Van Tilburg). Ook in het plan *Long Island*, waarin de verkeersweg naast het spoor was gelegd, waren over het hele gebied grote stiltehoven geplaatst omringd door woonbebouwing. Een bebouwingsvorm die misschien niet de door het college gewenste verhoging van het percentage bebouwd oppervlak in de hand werkte, maar wel beantwoordde aan de wens aan meer beslotenheid in de binnenstadsruimte. Overigens was in enkele voorstellen wel overtuigend invulling



Plan Hartzeer, makers onbekend, met terraswoningen rondom binnenhoven aan noordzijde Weena.

gegeven aan Mentinks verdichtingwens door een overbouwd Weena vol te bouwen met kleinere aan elkaar geschakelde bouweenheden (*Weena-Water-Drager, 500 plus en 64246*).

Als bouwtype voor woningen, ongeacht of er gekozen was voor overbouw van de weg of niet, werd in opvallend veel plannen aflopende terrasvormige bouw voorgesteld, die georiënteerd was op groene ruime binnenhoven, een marktplein of een winkelstraat (*Hartzeer, 123877, IIVIII XVI, Gross*



Plan Stoa, inzending door C. van der Ven, met behoud van verkeersweg Weena en aan weerszijden aaneengesloten bebouwing met hoogteaccenten bij dwarsstraten en oversteekplaatsen voor voetgangers.

WYK, 11930, Ontdek je plekje, Boven/onder Weena stap voor stap, 500 plus, 64246 Paraplu en Verdweena). Een bouwtype dat goed moest aansluiten bij de wens van het college om aan de veelheid aan monoliete bouw in de binnenstad een meer geopende en gelede bebouwingsvorm toe te voegen. Tot de minderheid van de voorstellen behoorde het voorstel voor een aaneengesloten hogere bebouwingswand langs de verkeersweg (*Groene Minuut en Laska*). Als er al sprake was van gesloten strokenbouw langs of over het gebied, dan waren hier ter doorbreking bijvoorbeeld kniks in aangebracht (*Weena Rotterdam, Verdweena, Fantasmagorie, 2841 en 64246*). In het voorstel *Stoa* was wel sprake van gesloten strokenbouw in de hoogte van het Hilton gebouw, maar hierin waren tegenover de Lijnbaan en de Karel Doormanstraat hoogteaccenten aangebracht.

Voorkeur van de jury voor een op Basisplan geënte oplossing

De inzendingen beoordeelde de jury in drie rondes, waarbij acht de laatste ronde haalden. Elke inzending kreeg ter vervanging van de prijs een premie toegekend, waarbij de acht inzendingen van de laatste ronde de hoogste premie kregen. Uit de ingezonden ideeën haalde de jury acht principe-oplossingen: het Weena als stadspark, het verbinden van de Lijnbaan aan het station, het verbinden van het stationsgebied met het in ontwikkeling zijnde Schouwburgplein, een omgelegd Weena met

een vergroot stadshart, het Weena als stadsboulevard en het behouden van een leeg Weena.²¹⁰ De jury liet hierbij weten in het bijzonder de pogingen om de Lijnbaan met het stationsgebied te verbinden en het versterken van de relatie tussen het Weena en het Schouwburgplein te waarderen. Het tot in detail uitgewerkte plan *Stoa* van Van der Ven kreeg hoge waardering van de jury. In het rapport werd over het ontwerp van Van der Ven het volgende vermeld: 'Ronduit getroffen was de jury door het tekenwerk van deze inzending. Het stedenbouwkundig plan is een bevestiging van het *Basisplan* 1946. In tegenstelling tot de meeste inzendingen werd hier met eenvoudige middelen een geloofwaardige verbetering aangebracht in de verbinding Centraal-Station-stadscentrum.'²¹¹

Bij de laatste acht overgebleven voorstellen waren maar twee waarin een voetgangersplateau over het Weena was aangebracht, namelijk in het nauwelijks serieus te nemen conceptuele voorstel 281977 om het plangebied van de prijsvraag overbouwen met een leeg te houden plateau en in het stadsparkvoorstel 9000.000.908. Bij de jury bestond veel waardering voor meer op *Basisplan* geënte oplossingen.²¹² Zo was bij de overige zes geselecteerde inzendingen sprake van behoud van de verkeersweg als onderdeel van het verkeerscircuit uit het *Basisplan*.

De zes op *Basisplan* geënte oplossingen verschilden wel in de voorgestelde oplossing voor het verbinden van het centrum en Centraal Station en in type bouw. Hammel (*Durf te leven*) en P. Balhuizen en W. Kooyman werkend bij bureau Van den Broek en Bakema (*Station DP*) hadden de gewenste verbinding tussen de Lijnbaan en het Centraal Station nog enigszins begeleid met bebouwing tot en over de verkeersweg. In de inzending van J. Coenen en P. Nooijer (*Charons Veer*) en het zo door de jury gewaardeerde ontwerp door Van der Ven (*Stoa*) waren met respectievelijk twee verhoogde voetgangersbruggen en zebrapaden over de weg minder ingrijpende voorstellen gedaan voor de verbinding.

Opvallend is dat op het plan *Long Island* na, in geen van de geselecteerde plannen de relatief vaak voorgestelde terrasvormige bouw terug te vinden is. Terwijl deze bouw wel goed beantwoordde aan de wens aan meer beslotenheid. Het was de vraag of de aaneengesloten zes tot acht hoge bebouwingsstroken in de voorstellen van Van der Ven, bureau Van den Broek en Bakema, Coenen en Hammel konden beantwoorden aan diezelfde wens. Zo plaatste de jury zelf ook al vraagtekens bij de architectuur in het voorstel van Van der Ven, die 'totalitair' zou aandoen.²¹³

De jury leek in de beoordeling de verkeerskundige oplossingen voor het Weena zwaarder te wegen dan bijvoorbeeld het karakter van de stedelijke bebouwing. De stedenbouwkundige opgave zag de jury niet zozeer opgelost met de veel voorgestelde plaatsing van een voetgangersplateau, maar liever met minder ingrijpende oplossingen als meer naar centrum geopende bebouwing of voetgangersverbindingen over de verkeersweg.

²¹⁰ Archief J.W. Vader, Dienst Stadsontwikkeling Rotterdam 1977, 72.

²¹¹ Ibidem, 72.

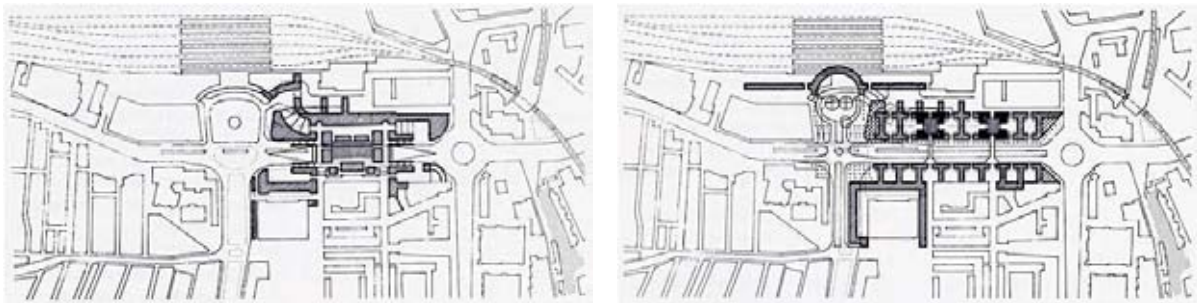
²¹² Interview J.W. Vader, oktober 2010.

²¹³ Archief J.W. Vader, Dienst Stadsontwikkeling Rotterdam 1977, 72.

Plaatmodel op wens van gemeente verder uitgewerkt

Plaat-, Boulevard-, Tunnel- en Brug-model

De uitslag van de prijsvraag presenteerde de jury op 18 oktober 1977 in het Hulp Informatie Centrum (H.I.C) aan de Coolsingel. In een brief aan Mentink bracht dienst Stadsontwikkeling een week later een advies uit voor de verdere aanpak van de Weena-opgave.²¹⁴ Er werden vijf opties voorgelegd, opeenvolgend waren dat: het gebied komende twee tot drie jaar als reservegebied behouden; lege terreinen invullen met *Basisplan* als uitgangspunt en met behoud van infrastructuur; een deskundige opdracht geven voor het maken van een stedenbouwkundig plan met resultaten van de prijsvraag als studiemateriaal; nieuwe dit keer besloten prijsvraag uitschrijven voor drie tot vijf bureaus met verbeterde programma van eisen of het ambtelijk apparaat van diensten en commissies de opdracht geven om samen met inzenders één of meerdere thema's uitwerken dan wel thema's laten vallen en



Studies Weena in 1978 door dienst Stadsontwikkeling, met links Weena Plaatmodel met overbouw van verkeersweg en rechts Weena Boulevardmodel met behoud verkeersweg.

gebruik maken van *Basisplan*. De voorkeur van de dienst Stadsontwikkeling was om thema's uit te werken waarin het *Basisplan* als kader behouden kon blijven, zoals de oplossingen voorgesteld in *Stoa* van Van der Ven.

In het advies werd de kanttekening gemaakt dat wel snel een besluit genomen moest worden over de locatie van het gewenste vermaakcentrum. In het voorjaar van 1978 koos het gemeentebestuur voor een recreatieve keten met een vermaakcentrum op Parkhaven/Müllerpier en 'zachte' recreatieve voorzieningen op het Weena.²¹⁵ Van het idee van bundeling van recreatieve voorzieningen in één of meerdere ketens in een duidelijke geografische structuur, wat de *stuurgroep Recreatieprojecten* had voorgesteld, werd in het najaar van 1978 afgezien. De plaatsing van zachtere recreatieve voorzieningen op het Weena bleef wel gehandhaafd.²¹⁶ Dit betekende geen afgesloten groot pretpark, maar recreatieve functies als casino's en bioscopen die publiek toegankelijk waren.

In de verdere ruimtelijke ontwikkeling van het Weena, die buiten de periode van dit onderzoek valt, ging de discussie over het behouden van de verkeersweg of het overbouwen ervan door. De *Raadscommissie Ruimtelijke Ordening, Stadsvernieuwing en Volkshuisvesting* formuleerde in 1979 als definitieve randvoorwaarden voor het Weena: intensivering van grondgebruik, verbetering van noord-zuid relatie en inrichting van het Weena als stedelijk woongebied. Vanuit deze randvoorwaarden, die niet wezenlijk verschilden van de prijsvraag twee jaar eerder, sprak de commissie de voorkeur uit voor het overbouwen van het Weena, het zogenaamde *Plaatmodel*. De andere in 1978 door de dienst uitgewerkte modellen voor het Weena waren het *Boulevardmodel*,

²¹⁴ Archief J.W. Vader, Dienst Stadsontwikkeling Rotterdam 1977, 95.

²¹⁵ GAR, notulen handelingen gemeenteraad Rotterdam 1978, 77-107.

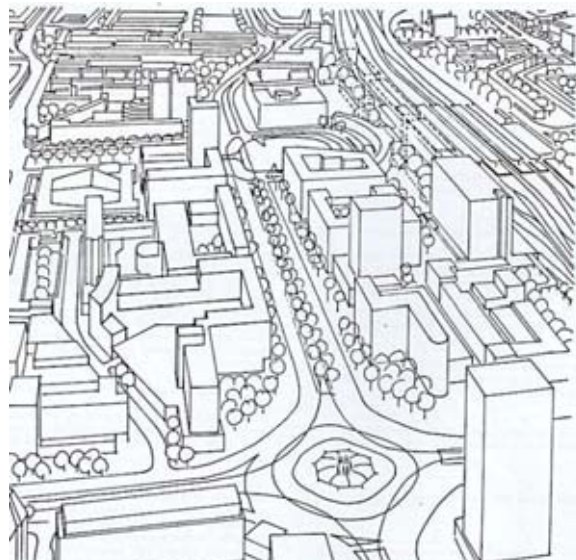
²¹⁶ U. Barbieri 1981, 30, 32.

waarin het Weena versmald werd met behoud van infrastructuur en het *Brug-* en *Tunnelmodel*, waarin gekozen werd voor ingrepen waarin de voetgangers en het autoverkeer ruimtelijk van elkaar gescheiden werden.²¹⁷

Weena als boulevard met ruimtelijke aansluiting op bestaande stad

De bezwaren tegen het Plaatmodel stapelde zich begin jaren tachtig op. Naar aanleiding van de prijsvraag deed een ambtelijke werkgroep in 1980 onderzoek naar de mogelijkheid van de toepassing van het Plaatmodel. In de rapportage van dit onderzoek *Weena-Plaatmodel* formuleerde de groep grote bezwaren tegen deze oplossing. Niet alleen zou de overbouw veel tijd kosten, waardoor niet op korte termijn woningbouw aan de stad toegevoegd kon worden, ook de hoge kosten, een verwachte verticale barrièrewerking van het verhoogde plateau en de doorbreking van ruimtelijke hoofdstructuur van de binnenstad behoorden tot de genoemde bezwaren.²¹⁸ In de conclusie van een vervolgstudie in 1980 die de dienst samen maakte met de drie externe adviseurs Weeber, Hoogstad en Heijdenrijk werd geadviseerd voor de uitwerking van het Boulevardmodel.²¹⁹

Een belangrijk uitgangspunt van het Boulevardmodel was een ruimtelijke aansluiting op de omgeving in zowel de stadsplattegrond als het bouwvolume. De infrastructuur moest behouden blijven en om de barrièrewerking van de weg te verminderen moesten de gevels van de bebouwing zoveel mogelijk naar de weg verlegd worden. Het profiel van het Weena zoals vastgesteld in het *Basisplan* werd hiervoor verkleind van tachtig naar zestig meter. Voor de voetgangers moesten oversteekplaatsen over de weg komen. Aan de kant van de stad kreeg de bebouwing de vorm van rechthoekige stroken en aan de overzijde kwam bebouwing rondom ruime binnenhoven met een schaal die overeenkwam aan die van de nabijgelegen Lijnbaanhoven. Voor de hoogte van de bebouwing aan de boulevard werd in het advies de hoogte van het Hiltongebouw van circa veertig meter aangehouden. Ter oriëntatie moest hoogbouw komen in het verlengde van de Lijnbaan en op de hoek van Kruisplein, de punten waar het Weena verbonden was met de stad. Ter referentie voor de hoogte golden respectievelijk de Shelltoren en het Bouwcentrum. Het voorstel van de commissie leek met behoud van infrastructuur en bebouwing met hoogteaccenten op het voorstel dat Van der Ven indiende voor de prijsvraag in 1977. Het verschil was dat de commissie voor versmalling van het Weena en blokvormige in plaats van strokenbouw koos.



Studie Weena 1980 door dienst Stadsontwikkeling i.s.m. Weeber, Hoogstad en Heijdenrijk: verdere uitwerking van het Boulevardmodel.

²¹⁷ U. Barbieri 1981, 32.

²¹⁸ Ibidem, 32.

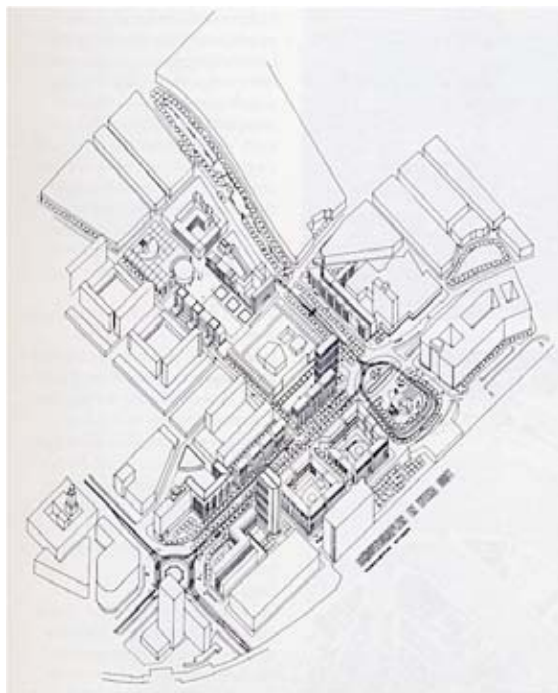
²¹⁹ Ibidem, 32.

De raad stemde in 1981 met het advies van de commissie in, waarmee definitief een einde kwam aan de discussie van het wel of niet overbouwen van het Weena. In plaats daarvan golden andere ruimtelijke criteria voor het Weena. Het uitgangspunt vormde niet meer intensivering van grondgebruik en het verzachten van de barrièrewerking van de verkeersweg, maar het ruimtelijk verbinden van het Weena met de bestaande stad: in de stadsplattegrond door behoud van de verkeersweg en de oriëntatie op verbindingswegen met de binnenstad en in bebouwing door aansluiting te zoeken met de opzet van de binnenstadshoven van de Lijnbaan en de hoogte van het Hilton Hotel.

Ontwikkeling Weena en nieuwe opgaven voor de binnenstad

Ruimtelijke relaties binnenstad, mix stedelijke voorzieningen en kwaliteit buitenruimten

De studies voor het Weena eind jaren zeventig zouden de aanzet geven voor verdere studies voor niet alleen het Weena, maar ook het achtergelegen Schouwburgplein en uiteindelijk de gehele binnenstad.²²⁰ In 1981 maakte de dienst Stadsontwikkeling de studie *Schouwburgplein en Weena Oost*, ook wel het groene boekje genoemd, waarin plannen voor het Schouwburgplein en Weena-Oost samen gezien werden met en in relatie tot de gehele binnenstad.²²¹ De doelstellingen van dit rapport waren het versterken van de ruimtelijke samenhang van het gebied met de binnenstad, het verhogen van kwaliteit buitenruimten als pleinen en hoven en de intensivering en verscheidenheid van stedelijke functies. De ruimtelijke opzet van het Boulevardmodel werd het uitgangspunt voor de verdere



Studie Schouwburgplein en Weena Oost (Groene Boekje) uit 1981, dienst Stadsontwikkeling: Weena versmald tot zestig meter en ruimtelijke aansluiting met de binnenstad

ontwikkeling van het Weena: versmalling, een doorlopende rooilijn, hoogtelijn van veertig meter met torens op markante plekken. De bestemmingen moesten gemixt komen in bebouwing aan het Weena met onderin publieke bestemmingen, daarop twee tot drie lagen kantoren en de bovenste lagen voor wonen.²²² In 1984 maakte de dienst Stadsontwikkeling een vervolgstudie waarin de samenhang met de Coolsingel en het Lijnbaankwartier als uitgangspunt genomen werd en gekozen werd voor een bloksgewijze ontwikkeling van het Weenagebied. Hiermee werd een belangrijk onderdeel van het *Basisplan* weer in ere gesteld, namelijk de mogelijkheid om een gebied niet in één keer, zoals in het Plaatmodel het geval was

geweest, maar fasegewijs te ontwikkelen.

Met de kritische houding van de jury in de prijsvraag van 1977 leek de dienst Stadsontwikkeling helemaal nog geen nieuw stedenbouwkundig plan voor het Weena te willen.

²²⁰ Lezing J.W. Vader, februari 2010.

²²¹ Ibidem.

²²² Interview J.W. Vader, oktober 2010.

Met de uitslag van de prijsvraag had de jury de planontwikkeling van het Weena immers succesvol vertraagd. In het advies aan Mentink in 1978 opperde de dienst wel om een nieuw stedenbouwkundig plan te laten vervaardigen of weer een prijsvraag uit te schrijven, maar daarnaast drie voorstellen die uitstel of grotendeels behoud van de bestaande situatie van het Weena inhielden. De gemeente nam het advies om de thema's verder uit te werken over. In de studies die de dienst Stadsontwikkeling daarop vervaardigde koos het voor een model die in opzet aansloot bij die van het *Basisplan*. Behoud van de verkeersweg, maar dan meer voor bestemmingsverkeer, met een enigzins versmald profiel en bebouwing in de hoogtelijn van het bestaande Hiltongebouw met daarin een mix aan publieke-, kantoor- en woonvoorzieningen.

Met de ruimtelijke geleiding van het gebied en niet met een voetgangersplateau moest de relatie tussen centrum, en in het bijzonder aan het Schouwburgplein en de Lijnbaan versterkt worden. De ontwikkeling van het Weena rond 1980 lieten de opkomst van nieuwe ontwerpogaven voor de stad zien: een sterkere ruimtelijke relatie tussen gebieden als het Weena, de Lijnbaan en de Coolsingel, meer verscheidenheid van stedelijke voorzieningen en een hogere kwaliteit aan buitenruimten. Opgaven die uiteindelijk aan de basis zouden gaan liggen in een nieuw plan voor de binnenstad in 1985: het *Binnenstadsplan*.²²³

4.6. Conclusie

De Leuvehaven en het Weena waren twee uiteenlopende stedenbouwkundige opgaven. Bij de Leuvehaven was het vertrekpunt het programma, eerst een Whc en toen wonen, en daarbij moest een passende vorm gevonden worden. Vóór 1974 werd de oplossing gezocht in een architectonisch merkteken, in de prijsvraag in 1974 in een stedenbouwkundig samenhangend geheel in relatie met de omgeving. Het woongebied werd in 1976 een onderdeel van het stedenbouwkundige kader van Waterverband, dat Hoogstad samen ontwikkelde met de dienst Stadsontwikkeling. De Leuvehaven werd hierin met een rijk geprogrammeerde voetgangersroute verbonden aan andere nieuw te realiseren woongebieden in de binnenstad.

De voetgangersroute Waterverband als ruimtelijk kader kwam er niet, waardoor de betekenis van de woongebieden op ruimtelijk vlak vooral lag in het bijdragen aan de veelvormigheid in de stedelijke bebouwing van de binnenstad. De lage donkere gelede bebouwing vormde in alle opzichten een tegenhanger voor de lichte uit één stuk opgetrokken kantoorbebouwing die voorheen het stadsbeeld bepaalden. Met de grote omvang van de woningbouwprojecten op de Leuvehaven en de St. Jacobsplaats werden daarbij in één klap twee grote gaten in de binnenstad opgevuld. Het Basisplan bood als stedenbouwkundig ook de ruimte voor deze nieuwe stedelijke bebouwing, enkel de bestemming moest aangepast worden.

Het zwaartepunt in het gemeentelijk programma voor de prijsvraag voor het Weena in 1977 lag veel meer op het intensiveren van het grondgebruik, ofwel het verhogen van de dichtheid in bebouwde oppervlak. In plaats van één grote lege vlakte moest de verkeersweg overbouwd worden met een plateau om zo ruimte te geven aan niet alleen wonen, maar ook de nieuwe wens aan recreatieve voorzieningen in de binnenstad. Een andere belangrijke randvoorwaarde in de prijsvraag was de

²²³ D. Lambert 1985, 19-26.

verbetering tussen het station en de binnenstad, dit door middel van een versterkte voetgangersrelatie.

De voorkeur van de gemeente voor het overbouwen van de verkeersweg leek niet gedeeld te worden door de dienst Stadsontwikkeling. In studies door de dienst en externe adviseurs na de prijsvraag in 1977 werd de voorkeur uitgesproken voor behoud van de infrastructuur van het *Basisplan* in combinatie met een versmalling van het profiel van het Weena. De verbinding tussen station en binnenstad moest niet versterkt worden door betere voetgangersverbindingen, maar door het aanbrengen van hoogteaccenten in de bebouwing op de plaatsen waar de openingen naar de binnenstad bevonden. De wens aan intensivering van grondgebruik, sterkere voetgangersverbindingen en stedelijke bebouwing dat in vorm afweek van de bestaande bebouwing kreeg daarmee geen vertaling in het uiteindelijke stedenbouwkundige ontwerp voor het Weena begin jaren tachtig.

Een belangrijke reden voor de dienst om voorkeur te hebben voor de op het *Basisplan* geënte oplossing, was de mogelijkheid om gefaseerd invulling te geven aan de ontwikkeling van het Weena. Een voetgangersplateau had betekend dat het hele gebied in één keer ontwikkeld werd, terwijl in het goedgekeurde stedenbouwkundige plan voor het Weena net als in het *Basisplan* bloksgewijs ontwikkeld kon worden. Ook in de ontwikkeling van de Leuvehaven leek snelheid van realisatie een belangrijke rol gespeeld te hebben. Met de keus om de studie Waterverband op te delen in deelplannen en te beginnen met de woongebieden, was de realisatie van de voetgangersroute eigenlijk al afgeschreven. De woningen kwamen er, maar het overbouwen van de verkeersweg het Weena was een brug te ver.

5. CONCLUSIE

5.1. Herbergzaamheid door vullen van de laatste gaten en een veelvormig stadsbeeld

In dit onderzoek is ervoor gekozen binnenstadsprojecten tussen 1974 en 1978 te bekijken vanuit het programma voor de binnenstad van het toenmalig college. De binnenstad moest herbergzamer worden, wat betekende dat er niet alleen meer gewoond moest worden, maar ook dat het een beslotener karakter moest krijgen. De binnenstad had een teveel aan leeg oppervlak. Met de studie Waterverband werd succesvol een kader gegeven voor een snelle vulling van de laatste gaten van het *Basisplan* met in hoofdzaak woningbouw. Voor de betreffende gebieden hoefde enkel de bestemming gewijzigd te worden van kantoor- naar woningbouw. In 1976 werd al de eerste paal geslagen voor woningen op de St. Jacobsplaats.

In de planontwikkeling voor het Weena tussen 1975 en 1978 ging de gemeente nog een stap verder in de gewenste verdichting van het oppervlak van de binnenstad. Niet alleen de nog lege grond naast het Weena, maar ook de bestaande stedelijke ruimte van de verkeersweg moest verdicht worden. Tussen 1975 en 1978 werden diverse ontwerpen gemaakt voor overbouw van het Weena, om zo niet alleen de voetgangersverbinding tussen de binnenstad en het station te verbeteren, maar ook ter intensivering van het grondgebruik. Met de overbouw van het Weena werd weliswaar de verkeersweg ondergronds gehandhaafd, maar de brede verkeersader als beeldbepalend onderdeel van het stadsbeeld uit het *Basisplan* losgelaten.

Voor de invulling van de gaten werd met een open gelede kleinschalige architectuur een alternatief gevonden voor de te prominent aanwezige hoge massieve kantoorbouw in de binnenstad. De stad zelf en niet de bedrijven moest het gezicht bepalen. Met de architectuur van onder meer Hoogstad, Apon en Blom had geen groter contrast gevonden kunnen worden met de moderne architectuur, die teveel bepaald zou zijn vanuit economische motieven. De toepassing van nieuwe architectuurvormen in de binnenstad werd door het college '74 toegejuicht ten behoeve van meer veelvormigheid in het stadsbeeld. De vraag is of het in één beweging vullen van de laatste grote lege ruimten uit het *Basisplan* daar de beste manier voor was.

Een belangrijk uitgangspunt van het *Basisplan* was om ruimte te geven aan latere generaties om de stad naar eigen inzicht vorm te geven. De woningbouwprojecten op de St. Jacobsplaats en de Leuvehaven, die in architectuur en ruimtelijke opzet wezenlijk verschilden van bijvoorbeeld het eerder veel toegepaste ruime binnenstadshof, konden dan ook moeiteloos gerealiseerd worden binnen het kader van het *Basisplan*. Een andere wijze waarop met het *Basisplan* de stad geleidelijk vorm moest krijgen, was het toewijzen van reservegebieden als het Weena, waarvan de stedelijke invulling overgelaten werd aan latere generaties.

Dit laatste wezenlijke uitgangspunt van het *Basisplan*, het reserveren van gebieden voor latere generaties, werd op initiatief van het gemeentebestuur midden jaren zeventig losgelaten. Dit had tot gevolg dat de laatste grote gebieden in de binnenstad voor een groot deel vanuit de maatschappelijke wens uit die jaren opgevuld werden, die bestond uit een herbergzame en levendige binnenstad. De gemeente zag in het toepassen van kleinschalige architectuur en het opvullen van bestaande stedelijke ruimten met bijvoorbeeld paviljoenbouw de ruimtelijke oplossing voor het herbergzaam maken van de binnenstad. De woningbouw op de St. Jacobsplaats en de Leuvehaven beantwoordde

aan deze ruimtelijke criteria. Alleen het Weena bleef als groot oppervlak in de binnenstad nog bewaard voor een volgende generatie, al was dit als het aan de het college '74 gelegen had misschien wel anders geweest. De dienst Stadsontwikkeling wist het college met succes te overtuigen te wachten met de stedelijke ontwikkeling van het Weena.

5.2. Herbergzaamheid door ruimtelijk ontwerpen aan de binnenstad

Ook Wentholt pleitte in 1968 voor het vullen van de laatste gaten in de binnenstad ten behoeve van meer herbergzaamheid. Wentholt keek onder meer vanuit de theorie van Lynch uit 1960 over leesbaarheid van stedelijke ruimten naar de Rotterdamse binnenstad, en kwam tot een aantal ruimtelijke aanbevelingen. Een van zijn conclusies was dat in de bebouwing van de binnenstad in de wederopbouw onvoldoende aansluiting gezocht was met de schaal van de grote oppervlakten van de straten en de pleinen. De binnenstadsruimte was door deze wanverhouding eind eind jaren zestig geworden tot een kille en onherbergzame ruimte.

De opgave bestond er aldus Wentholt uit om in de ruimtelijke vormgeving van de binnenstad meer aansluiting te zoeken bij de grote schaal van de stadsplattegrond, bijvoorbeeld door hoger en dichter te bouwen, maar ook een dichtheid te vinden die kon contrasteren met de lege en open ruimte van bijvoorbeeld de Coolsingel. Wentholt veroordeelde daarmee niet zozeer de stadsplattegrond van het *Basisplan*, waarin het autoverkeer misschien wel onterecht veel ruimte gekregen had, maar meer de wijze waarop hier invulling was gegeven door ontwerpers. Wentholt hield als het ware een pleidooi voor het stedenbouwkundig ontwerpen, en dan niet alleen vanuit functionele en verkeerskundige overwegingen, maar veel meer ten behoeve van de leesbaarheid van de stedelijke ruimten door de gebruikers.

De in dit onderzoek beschreven planontwikkeling voor het Weena liet zien dat eind jaren zeventig in de ontwerppraktijk de aandacht voor het ruimtelijk ontwerp van stedelijke ruimten groeide. Het Weena als lege ruimte en brede verkeersader werd midden jaren zeventig nog gezien als in hoofdzaak een verkeerskundige opgave. Het Weena als barrière tussen binnenstad en het Centraal Station moest letterlijk overbrugd worden door deze te overbouwen met een plateau. Niet alleen kon zo een betere voetgangersverbinding verkregen worden, maar ook op het nieuw verkregen oppervlak woon- en recreatieprogramma aan de binnenstad toegevoegd worden. Deze rigoureuze ingreep in de stadsplattegrond uit het *Basisplan* had weliswaar de voorkeur van het college, maar niet zozeer van de dienst die verantwoordelijk was voor de uitvoering van het stedenbouwkundig beleid. In plaats daarvan stelde de dienst Stadsontwikkeling voor de stadsplattegrond van het *Basisplan* met de brede weg en grote kavels in opzet te behouden, en in de invulling van de kavels aansluiting te zoeken met de achtergelegen binnenstad.

Ook in de ruimtelijke ontwikkeling van de Leuvehaven vanaf midden jaren zeventig zagen we een groeiende aandacht voor stedelijk ontwerpen. Eind jaren zestig had de gemeente nog voor ogen om een Wereldhandelscentrum op de Leuvehaven te realiseren als architectonisch merkteken in de binnenstad. Het winnende ontwerp van Hoogstad voor de Leuvehavenprijsvraag uit 1974 ontving waardering om hele andere redenen, namelijk de karakteristieke vormgeving van de afzonderlijke onderdelen zonder dat dit koste ging van de ruimtelijke samenhang van het geheel en die met de ruimere omgeving. Met de vervolgstudie Waterverband uit 1975-76 werd het weliswaar mogelijk om

veel woonprogramma aan de binnenstad toe te voegen, maar in de opzet was het een ruimtelijk verdichtingsplan. Het werd echter niet de verdichting die de ontwerper Hoogstad voor ogen had, namelijk een met kleine én grote bouwvolumes als aanvulling op de veelheid aan middelgrote gebouwen. Net als Wentholt wilde Hoogstad hiermee vorm en schaal geven aan de vele ongevormde ruimten in de stad. De woningbouw op de St. Jacobsplaats en de Leuvehaven voegde weliswaar een kleine schaal toe aan de binnenstadsruimte, maar kon door de ligging op min of meer afgezonderde gebieden niet contrasteren of iets toevoegen aan de bestaande stedelijke ruimten.

Met de paviljoenbouw op bijvoorbeeld de Coolsingel in het begin van de jaren zeventig was wel sprake van het toevoegen van kleine schaal aan een bestaande stedelijke ruimte van grote schaal. Toch zou Wentholt vermoedelijk niet blij geweest zijn met deze interventie in de stedelijke ruimte. In plaats van de leegte of ruimte van de Coolsingel te versterken door er een hoge dichtheid aan bebouwing tegenover te plaatsen, werd de ruimtewerking van de Coolsingel met de kleine invullingen verzwakt. Het resultaat was immers dat de Coolsingel niet meer leeg was, en met de kleine schaal van de paviljoens ook niet echt besloten werd, maar iets er tussenin. In plaats van het geven van beslotenheid aan de binnenstad, wat het gemeentebestuur wilde bereiken met haar programma, werd de Coolsingel met de paviljoenbouw nog ongevormder dan deze al zou zijn. Wel werd het mogelijk met de paviljoenbouw kleinere voorzieningen als cafés en boetiekjes toe te voegen aan de binnenstad die konden bijdragen aan de levendigheid op straat.

5.3. Herbergzaamheid als antwoord op de kritiek eind jaren zestig

In tegenstelling tot Wentholt, ontbrak het bij het college aan een duidelijke visie over hoe een herbergzame binnenstad er ruimtelijk uit moest komen te zien. De woningbouw en de paviljoens waren niet onderdeel van een doordachte stedenbouwkundige visie over de binnenstad, maar meer onderdeel van een pakket aan maatregelen op initiatief van het gemeentebestuur om het karakter en het functioneren van de binnenstad te veranderen. De term herbergzaamheid had voor het college dan ook een bredere betekenis dan de leesbaarheid van de ruimte. Niet alleen ging het om meer beslotenheid in stadsruimten, maar ook over het bewoonbaar, beloopbaar en levendig maken van de binnenstad.

De directe noodzaak in de jaren zeventig tot het maken van de binnenstad tot een aantrekkelijke en levendige plek was het vanaf 1967 drastisch afnemende inwonersaantal van Rotterdam. In 1976 was deze zelfs gedaald tot het aantal in 1938. Met het toevoegen van wonen en kleine recreatieve voorzieningen en maatregelen als stimuleren van kunst in de openbare ruimte moest de stad weer een levendige plek worden waar het aangenaam wonen was voor iedereen. Indirect van grote invloed op het programma was de vanaf jaren zestig groeiende kritiek op de binnenstad. Zo vroegen bewoners van de stadswijken om niet de uitbreiding van de kantoorruimte in de binnenstad, maar de woonkwaliteit prioriteit te geven in het ruimtelijke beleid van de stad. De Structuurnota 1972, waarin de verdere uitbreiding van de city voorgesteld werd, werd mede vanwege deze kritiek al snel opzij gelegd.

Eveneens onder vuur stonden de 'stadsvernietigende' verkeerswerken door de binnenstad. Van het in het *Basisplan* voorgestelde Willemtracé, dat onder andere bestond uit een groot verkeersplein op de Oude Haven, werd in 1972 afgezien. De stad was niet meer bereid om welke prijs dan ook te

betalen voor de bereikbaarheid van de binnenstad voor het autoverkeer. Vanuit het *Basisplan* was hier tot dan toe wel op aangestuurd. Deze omslag in het denken over verkeer kreeg weerslag op het beleid in de jaren zeventig, waarin de bereikbaarheid van de binnenstad voor de voetganger centraal kwam te staan. Met de versmalling van de Coolsingel met twee rijbanen en het plaatsen van een veelheid aan verkeersdrenpels waren de eerste resultaten van dit beleid al snel zichtbaar.

Maar ook in het ruimtelijk ontwerpen aan de binnenstad speelde de bereikbaarheid voor de voetganger een belangrijke rol. Het Waterverband moest een noord-zuid verbinding voor voetgangers worden in het oostelijk deel van het centrum. Met de ideeënprijsvraag Weena in 1977 was één van de belangrijkste randvoorwaarden het maken van een voetgangersverbinding tussen de binnenstad en het Centraal Station. Verkeerswegen werden gezien als te overwinnen barrières in de binnenstad, of dit nou met een plateau over de weg of een voetgangersbrug gedaan werd.

Het stadsfestival C'70 met de kabelbaan rondom de Lijnbaan en de paviljoens had laten zien dat het wel wat gezelliger kon in de binnenstad. Na de kantooruren was het maar stil op straat. De gemeente plaatste niet alleen permanente paviljoens, maar pleitte in het beleid eveneens voor een diversiteit aan ruimtegebruik in de stad. Meervoudig gebruik van ruimten moest gestimuleerd worden door plaatsing van groen, marktjes en meer straatactiviteiten. Het stimuleren van het gebruik van de stedelijke ruimten maakte ook onderdeel van de stedenbouwkundige plannen. In het Waterverband was dit vrij letterlijk, door langs de voetgangersroute ateliers, vlonders en bijvoorbeeld een zwembad te plaatsen. Het programma voor de ideeënprijsvraag voor het Weena bestond in hoofdzaak uit wonen, maar op voorkeur van de dienst Stadsontwikkeling werden hier ook vermaakfuncties aan toegevoegd.

5.4. Herbergzaamheid vanuit een ander perspectief

Vanwege de beperkte omvang van dit onderzoek is ervoor gekozen het programma van één college te bestuderen. Naast dat de gemeente maar één van de spelers was binnen het ruimtelijk ontwerpen aan de binnenstad, is er maar één collegeperiode aan bod gekomen. Zo kan de indruk gewekt worden dat het college '74 de eigenaar was van het programma voor een herbergzamere binnenstad. Niet geheel terecht zo bleek, want wethouder Jettinghof van het eerdere college pleitte ook al voor ingrepen in de binnenstad om deze aantrekkelijker te maken. Het college '74 ging hierin wel een stap verder, door het herbergzaam maken van de binnenstad als een ontwerpogave te beschouwen.

De gemeente zocht hierin de samenwerking op met architecten die onderdeel uitmaakte of zich verwant voelde met de ontwerpovvattingen van de Forumgroep en in het bijzonder van Van Eyck. Met de geleedere, complexe en kleinschalige architectuur van Hoogstad, Herzberger, Apon, Verhoeven en later ook Blom vond het linkse college een manier om op een eigen wijze de binnenstad vorm te geven. Met dit onderzoek is een poging gedaan om de ruimtelijke keuzes voor de binnenstad in de jaren zeventig te verklaren vanuit het perspectief van de gemeente als indirecte opdrachtgever. Buiten beschouwing bleef het standpunt van de Rotterdamse architecten in de discussie over de binnenstad. Zo is onduidelijk of Hoogstad alleen stond in zijn kritiek op de ongevormde ruimte van de binnenstad. Het symposium in 1976 over de binnenstad dat georganiseerd werd door de architectuurafdeling van de Rotterdamse Kunststichting wees erop dat er wel degelijk sprake was van een gesprek tussen architecten en gemeente over de binnenstad. De vraag welk standpunt de Rotterdamse architecten

hierin namen en van welke invloed dit was op het beleid van de gemeente en de binnenstadsprojecten uit de jaren zeventig, bleef in dit onderzoek onbeantwoord.

Los van de vragen welke intenties achter de binnenstadsprojecten uit midden jaren zeventig schuil gingen en of ze hier een geslaagde vertaling van waren, voegden deze een nieuwe herkenbare laag toe aan het binnenstadsbeeld. Ze laten een periode zien waarin de stad het heft in eigen handen nam. In korte tijd formuleerde de gemeente niet alleen een nieuw programma voor de binnenstad, maar wist hier ook in nauwe samenwerking met ontwerpers een passende ruimtelijke vorm bij te vinden. Dit gebeurde wellicht met een operatie van wel erg grote schaal, maar deze bewees wel dat de stad bereid was om in korte tijd van koers te veranderen.

6. BRONNENLIJST

6.1. Archieven

- Nederlands Architectuurinstituut (NAi), Rotterdam
Archief J. Verhoeven (VERH):
 - Stukken project *Bebouwing Hofdijkterrein (Heliport)* te Rotterdam in opdracht van Omega Projekt BV, 1977-79.Archief Apon-Van den Berg-Ter Braak-Tromp-architecten (ABBT):
 - Foto's Eurowoningen plan *Leuvehaven*, Rotterdam, 1977.Krantenknipselarchief, Rotterdam 1970-1977.

- Gemeentearchief Rotterdam (GAR)
Archief van gemeentesecretarie Rotterdam, Algemene zaken, 1974-1978:
 - Notulen van de handelingen van de gemeenteraad Rotterdam;
 - Verzameling gedrukte stukken behorende bij de handelingen van de gemeenteraad Rotterdam;
1974, volgnummer 248, *Nota Verhoging aantrekkelijk stadscentrum*, juli 1974;
1974, volgnummer 373, *Beleidsnota 75*, november 1974;
1975, volgnummer 363, *Beleidsnota 1976 van het gemeentebestuur van Rotterdam*, november 1975;
1975, volgnummer 216, *Bebouwing terrein hoek Coolensingel-Binnenwegplein*, augustus 1975.Archief van secretarie afdeling Raadscommissie Ruimtelijke Ordening, Stadsvernieuwing en Volkshuisvesting (ROSV) Rotterdam, 1970-1976:
 - Gemeente Rotterdam, *Bestemmingsplan Wereld Handelscentrum Leuvehaven*, 1970;
 - Groot Van Embden, N.C., *Een Wereldhandelscentrum op de Leuvehaven* (advies aan B&W Rotterdam), Rotterdam 1971.Rotterdamse Jaarboekje, 1973-1978.

- Particulier archief J. W. Vader, Rotterdam
Stedenbouwer-eigenaar *Adviespraktijk Stedelijke Ontwikkeling*, was vanaf 1976 werkzaam bij dienst Stadsontwikkeling Rotterdam, eerst als ontwerper binnenstad en van 1983 t/m 1988 als Districtschef Centrum
 - Bureau Hoogstad, Weeber, Schulze en Van Tilburg (HWST), *Studie Churchillplein*, 1976;
 - Bureau HWST, Woningen op de St. Jacobsplaats, 1976;
 - Bureau Voorlichting Rotterdam, *Rondvraag 2* 1976.
 - Dienst Stadsontwikkeling Rotterdam, *Juryrapport ideeënprijsvraag Weena-Centraal Station*, 1977;

- Gemeente Rotterdam, *Bestemmingsplan Leuvehaven; eerste ontwerp*, Van Hezik Partners BV en Dienst Stadsontwikkeling, mei 1977;
 - Gemeente Rotterdam, *Bestemmingsplan Leuvehaven: tweede ontwerp*. Van Hezik Partners BV en Dienst Stadsontwikkeling, april 1979.
 - Diverse krantenartikelen over stedenbouw en binnenstad Rotterdam 1973-1985.
- Particulier archief A. van Tilburg, Rotterdam
Architect, van Tilburg Ibelings von Behr Architecten te Rotterdam, ontwerp woningen St. Jacobsplaats Rotterdam, 1976.
 - Diverse artikelen en documentatie over project St. Jacobsplaats en Delftsche Poort;
 - Literatuurreferenties tijdschriften jaren zeventig.
 - Bureaarchief Ector Hoogstad Architecten
Afbeeldingen maquetteontwerp Hoogstad voor Wereldhandelscentrum op Leuvehaven, 1974.

6.2. Literatuur

Aarts, M. (red.), *Vijftig jaar wederopbouw Rotterdam: een geschiedenis van toekomstvisies*, Rotterdam 1995.

Abma, R. (red.), *Stad aan de Waal: Nijmegen van Romeinse tot Moderne stad*, Nijmegen 1984.

Adviesbureau Stadsplan Rotterdam (ASRO) (red.), *Het nieuwe hart van Rotterdam: toelichting op het basisplan voor den herbouw van de binnenstad*, Rotterdam 1946.

Bakker, B., 'Rotterdamse Metromanie: het opzettelijk bestuurlijk ongelooft in vrije trambanen', in: *Wonen TA/BK* 21 1974, 19-22.

Bakema, J.B., 'Architectuur is een driedimensionale expressie van menselijke gedragingen', in: *Forum* 15 (1960/61) 3, 119-120.

Bakema, J.B., 'Stad op Pampus', in: *Forum* 19 (1965) 2, 5-26.

Bakema, J.B., B. Weeber-Bakema, *Van stoel tot stad: een verhaal over mensen in de ruimte*, Zeist 1964.

Bakker, H., T. van Hoorn, 'Rotterdamse wethouder Mentink: ik wil over m'n graf heen regeren', in: *Plan* 2 1977, 25-32.

- Barbieri, U., e.a. (red.), *Stedebouw in Rotterdam: plannen en opstellen 1940-1981*, Amsterdam 1981.
- Blijstra, R., *Rotterdam: Stad in Beweging*, Amsterdam 1965.
- Bureau voorlichting van Stadsontwikkeling en stadhuis Rotterdam (red.), *Binnenstadsboek: 200 ideeën voor een betere binnenstad van Rotterdam*, Rotterdam 1976.
- Documentatie de Architect, 'Ontwerpen voor Rotterdams Wereldhandelscentrum', in: *de Architect* 3 1975, 31-33.
- Documentatie de Architect, 'Woningen te Rotterdam', in: *Bouw* 35 (1980) 8, 88-90.
- Es, E. van, *Aquisitieplan Collectie NAI 1968-1979: De geëngageerde jaren zeventig: het streven van een waarachtig democratische architectuur*, Rotterdam 2006.
- Eyck, A. van, 'Het verhaal van een andere gedachte', in: *Forum* 14 (1959) 7, 195-248.
- Galema, W., P. Vollaard (red.), *Rotterdam herzien: dertig jaar architectuur 1977-2007*, Rotterdam 2007.
- Gemeente Rotterdam, *Structuurplan Rotterdam binnen de Ruit: ontwerp*, Rotterdam 1977.
- Geurtsen, R., 'Rotterdam en het stadsontwerp: dieptepunt discipline en pleidooi voor opwaardering', in: *Wonen TA/BK* 22 1979, 12-19.
- Groenendijk, P., P. Vollaard, *Architectuurgids Rotterdam*, Rotterdam 2007.
- Haan, H. de, I. Haagsma, *Stadsbeeld Rotterdam 1965-1982*, Utrecht 1982.
- Hezik, M. van, 'Het papieren hart van Rotterdam', in: *de Architect* 11 1977, 44-49.
- Hooijmeijer, F., *Politiek en architectuur, een onderzoek naar de invloed van politici op de architectuur en stedenbouw van Rotterdam in de twintigste eeuw*, Rotterdam 2001.
- Hoogstad, J., 'Rotterdam zwemt in de ongevormde ruimte', in: *Plan* 2 1977, 33-40.
- Jong, T. de, 'Wandeling door de binnenstad met wethouder Mentink: Je weet niet waar je beginnen moet', in: *Rondvraag* 2 1976, 6-8.
- Jonker, G., 'Weena-prijsvraag leidde tot verdiend échec', in: *Bouw* 32 (1977) 23, IX.

- Kloos, M., 'De uitdaging van het Schouwburgplein', in: *Wonen TA/BK* 21 1976, 15-19.
- Lambert, D. 'Urban design tussen Weena en Schouwburgplein', in: *Wonen TA/BK* 10 1985, 19-26.
- Lynch, K., *The Image of the city*, Cambridge MA 1960.
- Maandag, B., *Rotterdam Hoogbouwstad*, Rotterdam 2001.
- Micke, W., *Wat denkt u er eigenlijk van? meningen van Rotterdammers over C'70*, Rotterdam 1971.
- Moscoviter, H., *Een podium tussen de hoogbouw: een halve eeuw hunkeren naar een intiem Schouwburgplein*, Rotterdam 1997.
- Rotterdamse Kunststichting (red.), *De Rotterdamse binnenstad: een symposium georganiseerd* (reader), Rotterdam 1976.
- Strauven, F., *Aldo van Eyck: relativiteit en verbeelding*, Amsterdam 1994.
- Timmer, P., 'Stichting Nieuwe Woonvormen 1968-1977 of het wel en wee van idealisme', in: *Bouw* 38 (1983) 17,18.
- Ulzen, P. van, *Dromen van een metropool: de creatieve klasse in Rotterdam 1970-2000*, Rotterdam 2009.
- Ven, C.M.J. van de, 'De Rotterdamse bijdrage aan het nieuwe bouwen', in: *Plan* 2 1977, 10-24.
- Vletter, M. de, *De kritiese jaren zeventig: architectuur en stedenbouw in Nederland 1968-1982*, Rotterdam 2004.
- Wagenaar, A., A. Fibbe (red.), *Rotterdam 25 jaar na dato*, Rotterdam 1970.
- Wagenaar, C., *Welvaartsstad in wording: de Wederopbouw van Rotterdam 1940-1952*, Rotterdam 1992.
- Wentholt, R., *De binnenstadsbeleving en Rotterdam*, Rotterdam 1968.
- Winter, P. de, *Ahoy', E55, Floriade, C70: evenementen in Rotterdam*, Rotterdam 1988.
- Winkel, C. van, *Moderne Leegte*, Nijmegen 1999.

6.3. Televisiefragmenten

Het Bouwcentrum, Polygoon Hollands Nieuws, uitzending 1 januari 1949 (in collectie bij Nederlands Instituut voor Beeld en Geluid, via: <http://eeuwvandestad.nl/archives/1615>, geraadpleegd op 15 november 2010)

Verkeerschaos in Rotterdam ten einde: officiële heropening Coolsingel, maker onbekend, 1967 (via: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/2f/Verkeerschaos_in_Rotterdam_ten_einde_offici%C3%ABle_heropening_Coolsingel.ogg, geraadpleegd op 9 november 2010)

6.4. Lezing

Vader, J.W., *Plannen voor het Weena en het Binnenstadsplan 1985*, reeks: AIR, Rotterdam Klassiekers, 28 februari 2010.

6.5. Interviews afgenomen door de auteur voor dit onderzoek

- Interview architect Jan Hoogstad (1930), 10 mei 2010, Rotterdam: architect, was lid-maatschap/directeur van diverse Rotterdamse architectenbureaus, vanaf 1991 van Ector Hoogstad Architecten, Rotterdam.
- Interview Stefan Gall (1954), 15 april 2010, Rotterdam, samen afgenomen met Catherine Visser, DAF-architecten: directeur/lid-maatschap atelier Quadrat /stedebouwkundige-architect, Rotterdam.
- Interview Aat van Tilburg (1942), 22 april 2010, Rotterdam, samen afgenomen met Catherine Visser, DAF-architecten. architect, van Tilburg Ibelings von Behr Architecten, Rotterdam.
- Interview Jan Willem Vader, 13 oktober 2010, Rotterdam. vanaf 1976 in dienst bij Stadsontwikkeling Rotterdam, van 1983 t/m 1988 als districtschef Centrum, heden: stedenbouwer-eigenaar Adviespraktijk Stedelijke Ontwikkeling, Rotterdam.

6.6. Afkomst afbeeldingen

Bron:	paginanummers:
Archief J.W. Vader:	11, 27 (foto's), 55, 56, 58, 59, 60, 62, 64, 65, 66, 67 70, 71
GAR:	5 (foto's), 13 (links), 22, 34, 50, 59 (Leuvehaven)
Het Nationaal Archief:	38
Rondvraag 2, 1976:	13 (links), 30, 31, 39, 62
U.Barbieri (red.) 1981:	8, 23, 24, 33, 49, 69
ASRO, 1946:	4, 9, 48
Plan 2, 1977:	57
De Architect 3, 1975:	51
M. Aarts (red.), 1995:	5, 12
P. de Winter, 1988:	27 (C'70 affiche en kaart)
R. Wentholt, 1968:	10 (boven)
Rijksdienst Cultureel Erfgoed	10 (beneden)
NRC, 1-3-1969:	17
De Architect 9 1979:	59 (St. Jacobsplaats)
http://www.engelfriet.net :	47

DANKWOORD

Graag wil ik de volgende mensen danken voor hun hulp, op uiteenlopende manieren, bij het doen van dit onderzoek:

Huub en Marijke Mous, Jan Willem Vader, Jan Hoogstad, Aat van Tilburg, Stefan Gall, Arie Lengkeek, Catherine Visser, Wijnand Galema, Astrid Karbaat, Silke Voet, Anna Roos Zandstra, Anne-Meyn Hasz, Kim Keizer, Chris Zwart en de medewerkers van collectie Gemeentearchief Rotterdam.