

ROTTERDAM



PRAKTIJK VAN STEDEBOUW

642431

ROTTERDAM

PRAKTIJK VAN STEDEBOUW

Samenstelling Jacques Nycolaas

2441
740
3

Bibliotheek TU Delft



ISBN 0 003807925
C 0003807925

Delft University Press 1988

Uitgegeven en gedistribueerd door:

Delftse Universitaire Pers
Stevinweg 1
2628 CN Delft
telefoon: 015-783254

In opdracht voor:

Technische Universiteit Delft
Faculteit der Bouwkunde
Vakgroep OSW - Ontwerpen van
Stedelijke gebieden en Woningbouw
Berlageweg 1
2628 CR Delft
telefoon: 015-784430

Druk:

N.K.B., Bleiswijk

Productie:

Publicatiebureau
Faculteit der Bouwkunde
Berlageweg 1, Delft
telefoon: 015-784737

CIP-gegevens Koninklijke bibliotheek, Den Haag

Rotterdam: praktijk van stedenbouw / samenst.:
Jacques Nycolaas; (teksten: Paul Drewe ... et
al.). - Delft: Delft University Press. - III.
Uitg. in opdracht van de Technische Universi-
teit Delft, Afdeling der Bouwkunde, vakgroep
O.S.W., Ontwerpen van Stedelijke gebieden en
woningbouw. - Met lit. opg.
ISBN 90-6275-452-X
SISO 719.22 UDC 711.4-163(492*3000) NUGI 655
Trefw.: stedenbouw; Rotterdam.

Samenstelling:

Jacques Nycolaas

Teksten:

Jacques Nycolaas
Steef Buys
Paul Drewe
Paul Achterberg
Jaap van den Bout
Stefan Gall
Jaap Voor in 't Holt
Joost Schrijnen
Karen van Vliet
Roy Bijhouwer

Lay-out en Omslagontwerp:

Jan van der Mast

Tekstverwerking:

Gonnie van der Plas
José van Os
Maya Heederik

Inhoud

Voorwoord			5
1. Atelier Stad en de praktijk van stedebouw			
	- Jacques Nycolaas	(Faculteit der Bouwkunde TU Delft)	6
2. De nota "Vernieuwing van Rotterdam"			
	- Steef Buys	(Stadsontwikkeling Rotterdam)	12
3. Economische vernieuwing en stedebouw			
	- Paul Drewe	(Faculteit der Bouwkunde TU Delft)	26
4. Atelier Coolsingelbrug			
	- Paul Achterberg	(Stadsontwikkeling	44
	- Jaap van den Bout	Rotterdam)	
	- Stefan Gall		
	- Jaap Voor in 't Holt		
5. Noordrand			
	- Joost Schrijnen	(Stadsontwikkeling Rotterdam)	56
6. Van Euromast tot Europoint: ontwerp en strategie			
	- Roy Bijhouwer	(Stadsontwikkeling Rotterdam)	62
7. Stadsvernieuwingsatelier			
	- Karen van Vliet	(Stadsontwikkeling Rotterdam)	72

Voorwoord



5
Introductie van de Rotterdamse praktijk van stedenbouw in het Delftse onderwijs kan een tweeledig doel dienen. Allereerst is er de gelegenheid kennis te nemen van actuele tendenzen van ontwerp en onderzoek in de Maasstad. Tegelijkertijd kan de Faculteit der Bouwkunde zichzelf de vraag stellen naar de adequaatheid van het onderwijsprogramma ten opzichte van de voor deze praktijk noodzakelijke kwalificaties.

Stedenbouw op "Bouwkunde" heeft een niet bijzonder goede naam. De Faculteit heeft daar inmiddels zelf de conclusies uitgetrokken en is zich serieus aan het beraden over de mogelijkheden tot verbetering van onderwijs en onderzoek. In zo'n situatie is niets zo nuttig als het zoeken van een goed sparringpartner. Vandaar het initiatief om op 3 juni 1988 een studiedag te organiseren waar de Rotterdamse ervaring breed uitgemeten kan worden. Deze bundel tekstbijdragen dient daarbij ter ondersteuning

Paul Drewe
Jan van der Mast
Jacques Nycolaas
John Westrik



Atelier Stad en de praktijk van stedenbouw

Inleiding

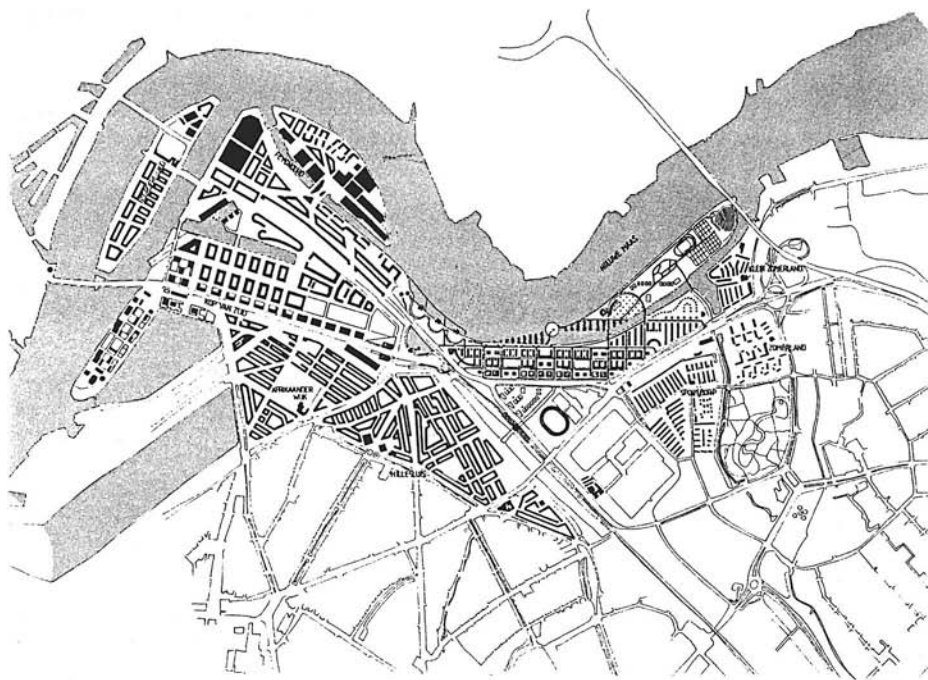
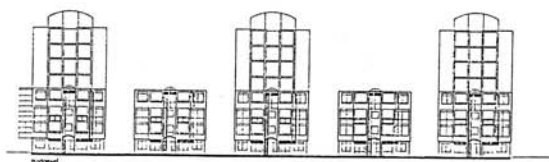
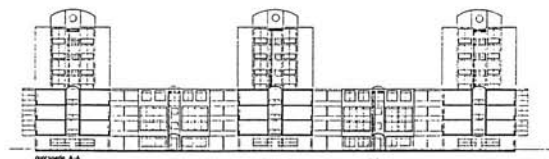
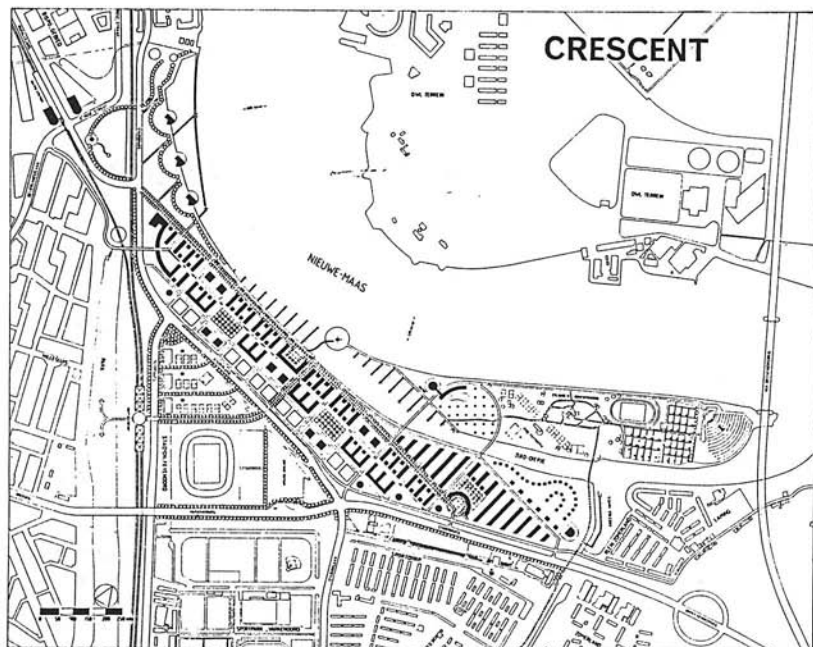
De voorliggende bundel kan het best opgevat worden als een verslaglegging uit de Rotterdamse praktijk van stedenbouw. Samen met het eerder verschenen "Rotterdam, stedenbouwkundig ontwerpen", waarin meer dan in dit boekje de nadruk lag op de tweeslag inleiding-commentaar, wordt een doorsnede gemaakt van stedenbouw in een grote Nederlandse stad. Zulk een operatie is bijzonder zinvol omdat de gemeentelijke planningspraktijk, voor wie daar zelf niet in participeert, wat op zichzelf nog geen garantie is voor inzicht, bijzonder ondoorzichtig is. En dan gaat het in dit geval niet om het wel en wee van politici en ambtelijke gezagsdragers maar om het karakter en de kwaliteit van de beroepsuitoefening van de stedenbouwkundig ontwerper. Waar de architectuur in Nederland letterlijk op straat ligt en voorts onderwerp is van een in de bladen volop uitgemeten internationale cultuur, is stedenbouw als ontwerp vak sterk naar binnen gericht met het daaraan verbonden gevaar van incestueuze bijverschijnselen. Dat het van thans in de betekenis van economische productiefactor is ontdekt en zulks ook blijkt uit de verschijning van aansprekende boek- en drukwerken maakt het des te zinvoller stil te staan bij de techniek en de inhoud zoals die gestalte krijgen op de tekentafel van de stedenbouwkundige.

Stedenbouw is een gevecht met de stad. Theoretisch gezien is het de vraag of de uitoefening van dit vak in Delfzijl anders is dan in Breda of Rotterdam. De praktijk leert anders. De politieke situatie, de cultuur en de economische mogelijkheden verschillen, ook in het kleine overzichtelijke Nederland, aanzienlijk van stad tot stad. En daarmee de condities voor en van de vakuitoefening. Want het gaat er niet alleen om dat de stad ruimte biedt

voor het vak, de stad is ook deel van het vak. Zo is in Rotterdam stadsvormonderzoek als techniek en naar de inhoud sterk deel gaan uitmaken van het ontwerpen aan deze stad. Het lijkt erop dat, na een periode van uitproberen, gedogen en overtuigen deze stad zich de specifieke ontwerpmethoden aan het verschaffen is die adequaat zijn voor Rotterdam van dit moment: het werken aan de stad als geheel, de voortdurende schaalbemiddeling tussen stad en project, de grootschalige herstructurering enerzijds en stedelijk beheer in de eerste tot en met de vierde ring anderzijds.

Reeds vele jaren geleden werd het binnen Stadsontwikkeling Rotterdam opportuun geacht tijd vrij te maken voor bespreking van eigen werk, voor uitwisseling van gegevens en ervaring en voor kritiek. Het Ontwerpers Overleg (O.O.) vormde, en doet dat nog steeds, het organisatorisch kader. Het O.O. organiseert ontwerpbesprekingen, geeft bulletins uit, organiseert excursies, geeft voorlichting enz..

Het was O.O. dat enige jaren geleden het initiatief nam om jaarlijks een aantal afstudeerprojecten van de Faculteit der Bouwkunde in Delft en de Academie van Bouwkunst in Rotterdam tentoon te stellen in het Europoint complex in Rotterdam. Dit voorjaar was er weer zo'n tentoonstelling. Eén van de geëxponeerde plannen was "Crescent", een ontwerp voor het Stadionsweggebied in Rotterdam Zuid van Hans Lucas en Guus Smit. In lay-out en beeld een krachtig ontwikkeld plan. Spoedig belande het op de tafel van wethouder Laan. Zonder te beweren dat dit plan de dé oplossing vormt voor het onderhavige gebied, zeker is dat het zijn invloed zal hebben op de verdere planvorming in dit gebied. Een studentenplan blijkt door te kunnen werken.



Hans Lucas
Guus Smit

In de periode juni 1985 tot januari 1988 studeerden van Bouwkunde Delft 730 studenten af op 552 afstudeerontwerpen (1) 185 van de projecten waren gesitueerd in Amsterdam, Den Haag of Rotterdam. 153 maal bestond de opgave uit een gebouw, bij de resterende 32 werd een stedenbouwkundig plan gemaakt. In ruim 2 jaar werd door studenten ca. 200 manjaar besteed aan een ontwerp-opgave binnen de drie grote steden. Een gigantisch ontwerp-potentieel dat, zo hoort het kennelijk, volstrekt gericht is op het verhogen en bewijzen van de individuele kwalificatie. Toch moet de simpele vraag gesteld worden of zich meer Crescents onder deze projecten bevinden. En dan hoeft zo'n plan natuurlijk niet alleen de Rotterdamse wethouder RO aan te spreken. Waarom niet in Amsterdam en Den Haag, en verder de diensten, ontwikkelaars en beleggers, culturele en bewonersorganisatie, kortom alle instanties die binnen de planning werkzaam zijn.

Een tweede interessante vraag is, wat betekenen deze projecten voor elkaar. Kunnen effect en kwaliteit van 200 maal één manjaar verhoogd worden door nadrukkelijk dwarsverbanden te organiseren of alleen al door niet x maal op zoek te gaan naar dezelfde informatie en onderleggers. Zou een bescheiden vorm van Taylorisme hier geen wonderen verrichten of worden dan academische waarden met voeten getreden?

Het is verleidelijk de ogen te richten op Barcelona. Daar bestaat het "Laboratorio d'Urbanismo", een ontwerpatelier dat een rechtstreekse schakel vormt tussen gemeentelijke diensten en de universitaire architectuurschool. Het Laboratorio neemt een belangrijke plaats in in een actuele planningspraktijk waar Barcelona bijkans tot model verheven wordt.

Delft is Barcelona niet. Maar toch, zou de Faculteit der Bouwkunde niet mogen worden opgevat als een ontwerpschool binnen een grote stad, de Randstad bijvoorbeeld? Zou het niet zinvol zijn op institutioneel niveau een relatie te organiseren naar de Randstad? Doemt hier niet een fantastisch perspectief op? Even nuchter worden. De Faculteit der

Bouwkunde leidt primair op voor de bouw- en planningspraktijk. De afstemming van de opleiding op die praktijk is niet eenvoudig. De praktijk is grillig, en aan modieuze tendenzen onderhevig. Een wetenschappelijke opleiding moet zich ervoor hoeden achter die praktijk aan te hollen, ondertussen krampachtig pogen om steeds weer bevindingen uit die praktijk om te zetten in een onderwijsprogramma, dat per definitie, door de opleidingsduur met vertraging studenten aflevert.

Het opbouwen van een structurele relatie naar die praktijk, in vol bewustzijn van de eigen verantwoordelijkheden t.o.v. onderwijs en onderzoek is een andere zaak. Dan schep je de mogelijkheid die praktijk te doorgronden, te waarderen, stelling te nemen, te bepalen hoe je je verdienstelijk kunt maken. Dan voorkom je, waar veel wetenschappelijke opleidingen tekort schieten, dat onderwijs vrijwel alleen gericht is op de doelmatigheid van het onderwijsproces zelf, zonder begrip van afstemming van de opleiding op de arbeidsmarkt.

Zou een structurele relatie naar de praktijk ingevuld kunnen worden met de oprichting van een 'werkplaats' waar studenten kunnen afstuderen op opgaven die op de een of andere wijze van belang zijn voor die praktijk. Kunnen de stedenbouwkundige diensten van Rotterdam, Den Haag en Amsterdam baat hebben bij zo'n werkplaats. Niet direct. Daarvoor is de praktijk te hectisch en op korte termijn planproductie (in tegenstelling tot de uitvoering overigens) gericht. Toch is het de moeite waard een poging te ondernemen. Studentenplannen kunnen door hun "ongebondenheid" onverwachte mogelijkheden zichtbaar maken, ze kunnen gericht zijn op opgaven die voor de praktijk relevant zijn maar waarvoor eenvoudig de tijd ontbreekt, en het "Atelier Stad" (want zo moet het gaan heten) kan door een groeiend netwerk tussen praktijk en opleiding een scholingsfunctie krijgen voor ontwerpers die, bijvoorbeeld als begeleider, aan onverwachte postdoctorale invloeden komen bloot te staan. In de combinatie van deze overwegingen schuilt de

positieve houding die in de stedenbouwkundige diensten van de "grote drie" merkbaar was bij de bespreking van dit initiatief.

Tot slot enige losse opmerkingen en overwegingen.

- Atelier Stad moet een permanent afstudeer-atelier worden op de Faculteit der Bouwkunde, gericht op stedenbouwkundige opgaven in Rotterdam, Den Haag en Amsterdam.
- Het Atelier dient te beschikken over een vaste kern van begeleiders uit de faculteit. Deze vaste kern kan per project worden uitgebreid met begeleiders van de faculteit en ontwerpers uit de drie gemeentelijke diensten.
- Elke student kan met suggesties komen voor een ontwerpogave. De drie gemeentelijke diensten zal worden gevraagd groslijsten op te stellen van relevante projecten.

- Op voorhand is moeilijk te bepalen hoe groot de belangstelling van studentenzijde zal zijn en welke kwaliteit geleverd wordt. Na verloop van tijd zal blijken welke capaciteit voor de begeleiding noodzakelijk is, of deze beschikbaar is en in hoeverre het noodzakelijk zal worden thematische zwaartepunten in het afstudeerwerk aan te brengen.

- Het Atelier dient te beschikken over een werkruimte waar gezamenlijk kan worden afgestudeerd.

- In overleg met de stedenbouwkundige diensten in Rotterdam, Den Haag en Amsterdam zal worden gezocht naar zinvolle formules van presentatie, publicatie en tentoonstelling van aansprekende projecten.

- Het Atelier kan in personeel en organisatorisch opzicht worden aangehaakt aan het thans in de faculteit in oprichting zijnde

ontwerp-onderzoeksinstituut. Het is niet uitgesloten op langere termijn derde geldstroom opdrachten te verwerven.

- Het Atelier zal "bestuurd" worden door een werkgroep met leden van de Faculteit der Bouwkunde (daar liggen de formele verantwoordelijkheden) en vertegenwoordigers van de drie gemeentelijke diensten.
- Al het bovenstaande, uitgezonderd het voornemen tot vorming van Atelier Stad staat nog ter discussie. Bij voldoende ondersteuning van de faculteit en diensten kan, aanvankelijk op informele wijze, najaar 88 de start worden gemaakt.

1. Dank aan Marc Jacobs voor deze gegevens.



De nota "Vernieuwing van Rotterdam"

1. Het structuurplanwerk in Rotterdam

In Rotterdam heeft lang de nadruk gelegen op stedenbouwkundige plannen op wijkniveau. Er werden wel plannen voor grotere gebieden gemaakt, zoals het in 1978 vastgestelde structuurplan Rotterdam binnen de Ruit, maar daaraan lagen meer opportunistische motieven ten grondslag (de verwachting met name dat het rijk de aanwezigheid van een structuurplan zou gaan eisen als subsidievoorwaarde voor de stadsvernieuwing) dan de behoefte samenhangend ruimtelijk beleid te voeren voor de staf als geheel.

Later structuurplanwerk, rond 1988, laat ambtelijk pogingen zien om wel tot samenhang te komen, zij het meer in programmatische dan in ontwerpende zin. Bestuurlijk hebben die pogingen niet erg hoog gescoord, want in een van de bezuinigingsronden uit het begin van de jaren 80 is besloten geen formele structuurplannen meer te maken en de formatie dienovereenkomstig in te krimpen.

Sindsdien is de nadruk verschoven naar globale structuurschetsen voor stadsdelen die als coproducties werden vervaardigd door structuurplanners en ontwerpers op districts-niveau (in de vier districten waarin Rotterdam verdeeld is wordt voornamelijk het stedenbouwkundige werk op wijk- en bouwplanniveau gedaan). Het eerste voorbeeld daarvan is het binnenstadsplan uit 1985. Andere voorbeelden, met meer nadruk op de districts-inbreng, zijn de districtsbeleidplannen die uitgebracht zijn in 1987/88.

Wat opvalt aan dit "structuurplanwerk nieuwe stijl" is dat nu ook op het niveau van stadsdelen ontworpen wordt. Daarnaast blijven de programmatische activiteiten bestaan, deels in de vorm van sectornota's, zoals de nota Woonmilieudifferentiatie die binnenkort verschijnt, deels in de vorm van bijdragen aan algemene beleidsnota's van B&W (bijv. de

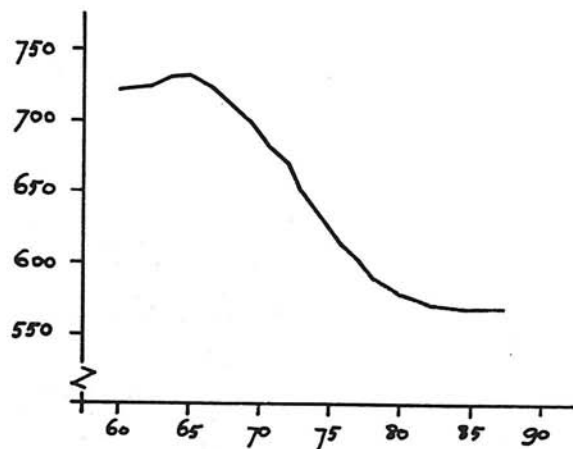
nota's Leegloop en Toeloop).

Beide benaderingen komen bij elkaar, met een inmiddels ook veel sterkere inbreng van de Groenafdeling, in de grote projectaanpak van de laatste twee jaar. Projecten als Waterstad, Kop van Zuid of Noordrand beslaan forse stukken van de stad, er moeten uitgebreide en complexe programma's in gerealiseerd worden en er wordt veel nadruk gelegd op integraal ontwerpen. Het ontwerpen gaat bovendien door de schaalniveaus heen en is van het begin af aan sterk verweven met het ontwikkelen van uitvoeringsstrategieën.

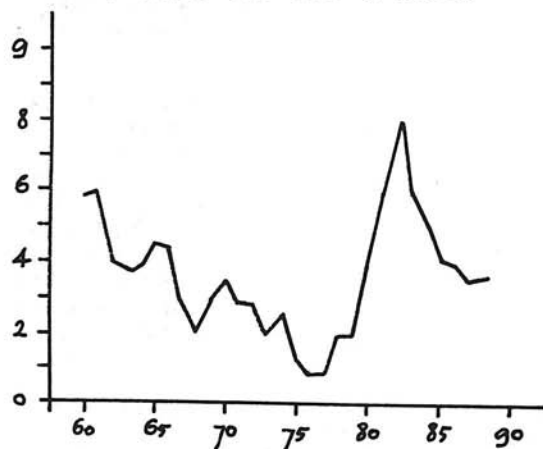
De projectaanpak is ontwikkeld in directe wisselwerking met de beleidsdoelstellingen van het in 1986 aangetreden subcollege Stedelijke Ontwikkeling. Dit subcollege heeft eind 1987 de nota Vernieuwing van Rotterdam uitgebracht, waarin voor de hele stad een programmatische ontwikkelingsvisie wordt gegeven en waarin de tot dan toe uitgewerkte grote projecten zijn ingepast. Aan deze nota is vanuit het structuurplanwerk een belangrijke bijdrage geleverd, opnieuw in nauwe samenwerking met een aantal ontwerpers op districts-niveau. In de nota wordt overigens niet alleen naar de stad gekeken, maar sinds lange tijd de blik ook weer op het regionale en nationale niveau gericht. Dat sluit goed aan op acties bij provincie en rijk om op hun niveau het ontwerpen nieuw leven in te blazen, met name in de Vierde Nota.

2. Vooraf: de ontwikkeling tot 1985

De omslag in het Rotterdamse beleid rond 1975 is bekend: alle energie gericht op het op gang brengen van de stadsvernieuwing en het herstellen van de woningproductie. Dat sloot aan op toen dominante problemen rond de kwaliteit van de woningvoorraad in de oude wijken en rond de leegloop van de stad. De dominantie van die problemen versluisde



AANTAL INWONERS (x 1.000)



WONINGPRODUCTIE (x 1.000)

signalen -die althans achteraf duidelijk aan te wijzen zijn- dat er ook grote economische problemen op komst waren. Rond 1980 zijn die signalen zo duidelijk dat ze doordringen in het beleid. In het collegeprogramma van 1982 krijgen wonen en werken gelijke prioriteit; in 1986 komt het werken -in ieder geval te lezen tussen de regels- zelfs op de eerste plaats.

Hieronder wordt voor de stad voor 1985 eerst de balans opgemaakt. Daarna wordt ingegaan op de inhoud van de nota vernieuwing van Rotterdam en tot slot worden nog enkele opmerkingen over de verdere toekomst gemaakt.

3. Demografische en economische situatie in 1985

De demografische situatie van de stad is in 1985 veel stabielere dan in de decennia daarvoor. Maar het beeld is wel heel anders dan 20 jaar eerder. Het kleine, één- of tweepersoonshuishouden is dominant geworden: meer dan 60% met een voorziene langzame verdere toename naar 70%. Inwoners afkomstig uit het buitenland vormen een opvallend aanwezige bevolkingsgroep, met een aandeel van ongeveer 15%.

Geboortecijfers liggen laag, maar niet meer zo laag dat een negatieve natuurlijke aanwas resulteert. In de migratie is de in- en uitstroom ongeveer in evenwicht, zij het dat de samenstelling van beide stromen sterk verschilt. De instroom kent een oververtegenwoordiging van 15- tot 25-jarigen, de uitstroom van 25- tot 45-jarigen. De bevolking is sterk vergrijsd, maar dit proces gaat niet meer verder. Ouderen (boven 65 jaar) maken 17,2% van de bevolking uit, jongeren (onder 20) 22,6%. In 1965 was dat resp. 11,3 en 32,5%.

De demografische situatie geeft in 1985 op zichzelf weinig aanleiding tot bezorgdheid. Problemen die zich voordoen hebben veel meer een sociaal of economisch karakter, al zijn ze wel met specifieke bevolkingsgroepen verbonden.

Dat leidt naar de economische situatie van de stad in 1985. Die is uitermate zorgelijk. Het beleid heeft de structurele zwakheden die zich in 1975 al begonnen af te tekenen aanvankelijk onvoldoende onderkend en er was een aantal schoksgewijze ontwikkelingen nodig om het inzicht te laten ontstaan dat de economische problemen van de stad ernstiger waren dan de met zoveel energie aangepakte problemen rond het wonen. Tot die schokken behoorde de doorwerking van de tweede oliecrisis in 1979, die tot een drastische daling van de hoeveelheid aangevoerde en verwerkte olie leidde, het instorten van de Nederlandse scheepsbouw, de zeer snelle daling van het volume traditioneel stukgoed, een vrijwel volledige stagnatie van de kantorenmarkt en een groot verlies van

werkgelegenheid bij kleine bedrijven in de oude woongebieden. Het meest duidelijke komt het effect van dit alles naar voren in de snelheid waarmee de werkloosheid oploopt: van ongeveer 10.000 in 1975 naar ruim 50.000 in 1985, meer dan 20% van de beroepsbevolking.

De werkloosheid concentreert zich bij laaggeschoolden, vooral onder de buitenlanders. In deze groep ligt de werkloosheid op ca. 40% en dat is ook het werkloosheidspercentage in een aantal oude wijken waar de buitenlandse inwoners geconcentreerd zijn. Uiteraard is het inkomen van de werklozen laag, en datzelfde geldt voor andere bevolkingsgroepen, veel ouderen met name, die eveneens van een uitkering afhankelijk zijn. In totaal gaat dat om een zo grote groep dat het hele stedelijke inkomen daardoor onder druk komt te staan en dat heeft weer verdere economische gevolgen, voor allerlei bedrijven die afhankelijk zijn van de koopkracht van de eigen stedelijke bevolking.

4. Ruimtelijk-functionele structuur van de stad in 1985

Hiervoor is aangegeven dat werkloosheid zich concentreert in een aantal oude wijken. Ook voor andere aspecten van de economische, sociale en demografische ontwikkeling kunnen dergelijke verbanden naar specifieke delen van het stedelijk gebied gelegd worden. Met elkaar leveren die het volgende beeld van de functioneel-ruimtelijke structuur van de stad omstreeks 1985:

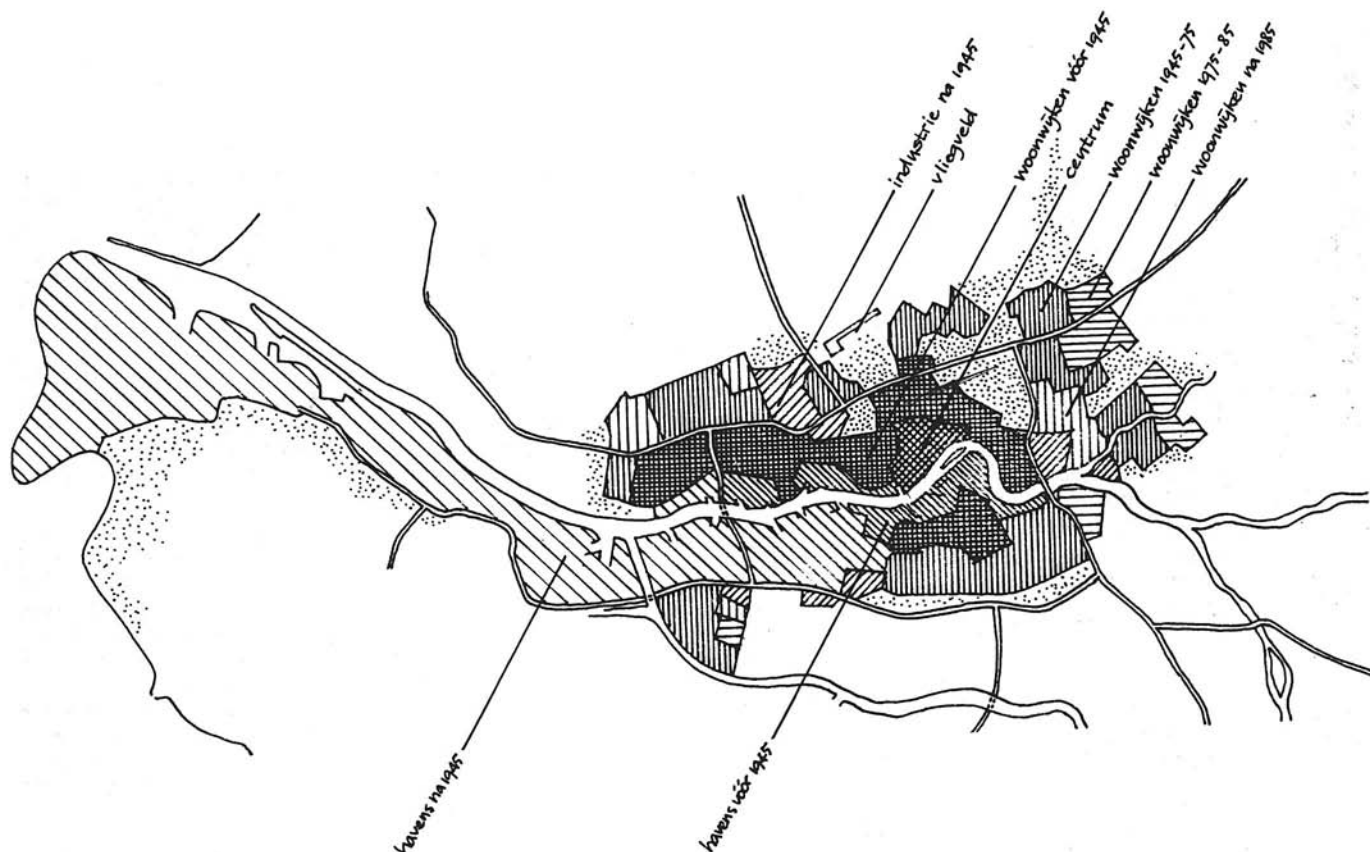
- De binnenstad maakt zich op voor de laatste fase van de wederopbouw. De laatste braakliggende stukken grond maken samen met verdichtingsacties een groei van de hoeveelheid bebouwing met nog eens 30% mogelijk. Het inzakken van de kantorenproductie heeft ruimte gemaakt voor het bouwen van grote aantallen woningen in het centrum. Als resultaat daarvan is er nu veel meer evenwicht tussen de woonfunctie en de

werkfuncties. Aan stedelijke en regionale voorzieningen biedt de binnenstad een ruim scala, maar van groei in deze functies is rond 1985 nauwelijks sprake. De binnenstad vormt voor de voorzieningen het onbetwistbaar middelpunt van de stad. Er zijn maar weinig concurrenten: de omringende oude wijken voor een aantal financieel minder sterke voorzieningen, de stadsdeelcentra Zuidplein en Oosterhof voor een deel van het winkelapparaat en een paar stadsrandlocaties die zich sterk richten op detailhandel voor de autobezittende consument.

- De oude wijken om de binnenstad heen vormen het toneel van de zeer succesvolle stadsvernieuwing, maar tegelijkertijd ook van de grootste problemen als het om werkloosheid, dalende inkomens, sociaal isolement, onderwijsachterstanden en dergelijke gaat. Er treedt hier een steeds grotere discrepantie op tussen een sterk verbeterde fysieke omgeving en sterk verslechterde sociale en economische omstandigheden.

- Woonwijken uit de periode 1945-1975, aan de noord- en zuidkant van de stad, en vooral aan de oostkant van de stad, herbergen het deel van de stedelijke bevolking waarmee het naar verhouding goed gaat. Het zijn gebieden met vrijwel uitsluitend woningen en daarop geënte voorzieningen. Van bedrijvigheid gemengd met het wonen is hier -in tegenstelling tot de oude wijken- nauwelijks sprake. In het oudste deel van deze wijken (voor ca. 1960) doen zich overigens de eerste tekenen voor van dezelfde problemen die in de voor-oorlogse wijken omstreeks 1970 zo manifest waren.

- Drie woonwijken die na 1975 in aanbouw genomen zijn en in 1985 bijna voltooid, vormen het beste wat de stad op dat moment aan nieuwe woonmogelijkheden te bieden heeft. Ze liggen alle drie in het uiterste oosten van de stad, twee op de Rechter en één op de Linker Maasoever.



- Droge industrieterreinen uit de periode 1945-1975 zijn even monofunctioneel als de woongebieden uit deze jaren. Ze beginnen in 1985 verouderingsverschijnselen te vertonen waar bedrijven op reageren door te verhuizen. De werkgelegenheid op deze terreinen neemt daardoor af.

- Voor-oorlogse bedrijfsterreinen zijn vooral te vinden in de oude havengebieden. Die hebben voor een flink deel hun functie verloren omdat ze qua infrastructuur tekort schieten. Een aantal oude havens heeft al een nieuwe stedelijke functie gekregen, meestal als woongebied. De woningen zijn ofwel bedoeld als vervanging van gesloopte woningen in nabij gelegen stadsvernieuwingsgebieden ofwel als uitbreiding van de

woningvoorraad in het stadscentrum. Andere oude havengebieden liggen braak in afwachting van herontwikkeling. Het belangrijkste daarvan is de Kop van Zuid, direct tegenover de binnenstad.

- De grootschalige havens ten westen van de stad vertonen rond 1985 omvangrijk nieuwe investeringen in de petrochemie die de vrees ongegrond maken dat de raffinage op den duur geheel naar de productielanden verplaatst zal worden. Op de Maasvlakte is de Delta-terminal aangelegd, bedoeld als de eerste stap in de richting van Rotterdam als superknooppunt voor containers, met op dat moment overigens nog geenszins de zekerheid dat het zal lukken een dergelijke positie ook werkelijk te verwerven.

- Aan de noordkant van de stad bevindt zich een noodlijdende luchthaven, die de jaren daarvoor zijn aantal passagiers telkens met zo'n 10% heeft zien teruglopen. Er is al heel lang een discussie gaande over sluiting en benutting van de locatie voor woningbouw. Daarin komt ook de schaarste tot uiting die inmiddels zowel in de stad als in de randgemeenten opnieuw aan woningbouwlocaties dreigt te ontstaan.

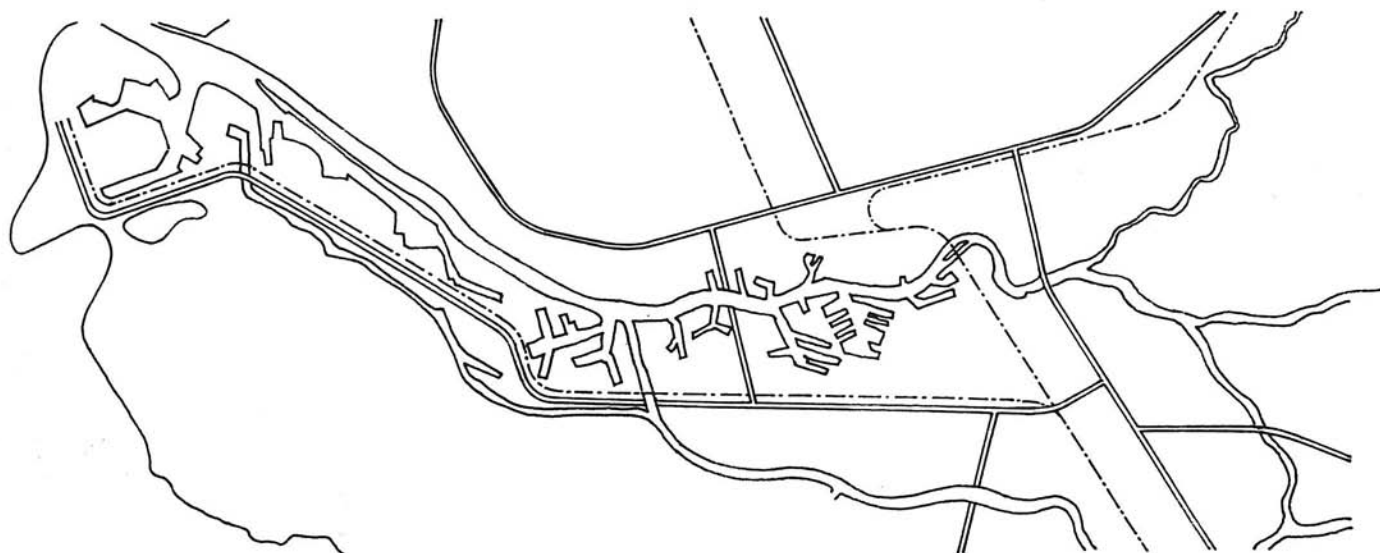
Beschikbaar zijn nog, naast het eventueel voor woningbouw benutten van de luchthaven, Prinsenland en 's-Gravenland, samen goed voor ca. 10.000 woningen, aan de oostkant van de stad, Spaland en Broekpolder aan de noordrand van de westelijke randgemeenten Schiedam en Vlaardingen (nog eens 10.000 woningen; beide locaties echter met ernstige milieuproblemen) en Maaswijk in Spijkenisse (6.000 woningen).

- Aan de noord- zowel als de zuidzijde van het bandvormige stedelijke gebied liggen grote recreatiezones; Midden-Delfland en Rottemeren en Brielse Maas en Oude Maas.

Hoek van holland biedt als badplaats een stukje Rotterdam aan zee. Ten oosten van de stad ligt het grote open middengebied van de Randstad, in de eerste plaats landbouwgebied, maar toch ook met vele recreatieve gebruiksmogelijkheden.

- De fysiek-ruimtelijke structuur van de stad wordt in de eerste plaats bepaald door de Nieuwe Maas. Verder spelen op dit niveau de grote infrastructuurbundel van rijkswegen, spoorwegen en vaarwegen. Binnen het stedelijk gebied wordt deze hoofdstructuur verder verfijnd door de Rotte en de Schie, door de stedelijke hoofdwegen, door singels en parken en door de belangrijke pleinen en markante gebouwen.

In veel stadsdelen werkt de vroegere agrarische verkaveling nog door in het patroon van de bebouwing. Door de grote variatie die de oorspronkelijke verkaveling vertoonde (met als primaire oorzaak de ingewikkelde geologische structuur van het delta-landschap waarin Rotterdam zich ontwikkeld heeft) bestaan er nu grote





ruimtelijke karaktersverschillen binnen Rotterdam, met name tussen wijken op de Rechter Maasoever die vaak het oude slotenpatroon van de veenontginningen volgen en de wijken op de Linker Maasoever die aangelegd zijn in een landschap van aan elkaar grenzende min of meer cirkelvormige kleipoldertjes.

5. Actueel beleid

In het beleid dat in de nota "Vernieuwing van Rotterdam" geformuleerd wordt, staan de economische problemen van de stad centraal. Voor de aanpak daarvan heeft de gemeentelijke overheid in de Nederlandse verhoudingen veel

minder direct werkende beleidsinstrumenten ter beschikking dan voor het aanpakken van problemen voor het wonen. Met enige overdrijving kan gezegd worden dat het gemeentebeestuur ieder individueel huishouden in de stad aan een passende woning tegen een betaalbare prijs kan helpen, terwijl er vrijwel geen mogelijkheden zijn om werklozen even direct aan een passende baan tegen een goed inkomen te helpen.

De aanpak van economische problemen op gemeentelijk niveau is van indirect werkende instrumenten afhankelijk, instrumenten die onder de noemer gebracht kunnen worden van een breed voorwaardenscheppend beleid. In dat voorwaardenscheppend beleid gaat het deels om

voorwaarden die altijd gegolden hebben ("traditionele vestigingsvoorwaarden"), deels om voorwaarden die pas de laatste tijd veel betekenis gekregen hebben ("moderne vestigingsvoorwaarden").

Onder de traditionele vestigingsvoorwaarden vallen de beschikbaarheid van goed ingerichte terreinen en van infrastructuur. Vooral voor de verdere ontwikkeling van de havenbedrijvigheid zijn die nog steeds van zeer groot belang, waarbij infrastructuur nu nadrukkelijk ook hoogwaardige communicatie-infrastructuur omvat. Bij de moderne vestigingsvoorwaarden gaat het vooral om de algemene kwaliteit, de uitstraling van de stad als geheel. Daarin speelt het culturele klimaat een rol, de onderwijsvoorzieningen, de woonmogelijkheden, de recreatiemogelijkheden enzovoort. De economische sector die het meest gevoelig is voor deze moderne vestigingsvoorwaarden is de internationaal georiënteerde zakelijke dienstverlening, en dat is nu juist een sector die voor de versterking van de stedelijke economie van cruciale betekenis is. Een belangrijk vestigingsvoordeel, zowel voor nieuwe havenbedrijvigheid als voor zakelijke dienstverlening, is de aanwezigheid van een goed functionerende luchthaven die minimaal verbindingen op Europees niveau verzorgt. Het belang van een luchthaven voor de zeehaven schuilt in het completeren van het geheel aan beschikbare vervoersmodaliteiten, waarmee ingespeeld wordt op de wens van transport- en distributie-ondernemingen om vanuit hun vestigingsplaats tot volledige logistieke ketenbeheersing te komen voor alle denkbare soorten goederen. Voor de zakelijke dienstverlening is een luchthaven van belang als voorziening voor snel zakelijk personenverkeer naar buitenlandse bestemmingen.

Inhakend op de gegeven functioneel- en fysiek-ruimtelijke structuur van de stad, en vooral gebruik makend van de potenties die daarin besloten liggen, wordt nu een aantal gebieden in de stad ontwikkeld als speerpunten in het voorwaardenscheppende beleid dat uiteindelijk moet resulteren in nieuwe vitaliteit voor de stedelijke economie en daarmee in nieuwe vitaliteit voor de stedelijke samenleving

als geheel. Aan die gebieden wordt gewerkt in een projectstructuur waarin de gemeentelijke overheid zich nadrukkelijk ondernemend, onbureaucratisch opstelt, en vanuit die houding ook nauwe samenwerking zoekt met alle noodzakelijke partners. Dat is het bedrijfsleven, waarvan immers veel grotere investeringen verwacht worden dan waartoe de overheid in staat is, maar ook de rijksoverheid, de provinciale overheid, de bewonersorganisaties. Hieronder wordt op de speerpuntgebieden ingegaan, heel kort voor de Kop van Zuid, de Noordrand en de stadsvernieuwing (omdat die elders in dit boekje apart aan de orde komen), wat uitbreider voor de andere.

6. De rivier - binnenstad en Kop van Zuid

Van de grote landschaps- en infrastructuurelementen die de hoofdstructuur van de stad bepalen, is de rivier verreweg de belangrijkste. De rivier vormt het meest karakterbepalende element van de stad.

De invloed van de rivier strekt zich door de open structuur van de stad uit over grote afstand, met name daar waar de rivier door brede buitendijkse zônes begeleid wordt, die in hun geheel voldoende opgehoogd zijn om bij hoogwater niet onder te lopen en die daarom geen dijk nodig hebben die een barrière vormt ten opzichte van de rivier. Dat betekent ook dat havenbekkens met de rivier in open verbinding staan en zo de rivierinvloed extra voelbaar maken.

Op de noordelijke rivieroever maken de oudere, grotendeels in de 17e eeuw gegraven havenbekkens, nu deel uit van de binnenstad. Met hun directe omgeving vormen ze daar de "Waterstad". In het na-oorlogse wederopbouwplan was dit gebied bestemd als een centrum voor binnenlands goederenvervoer per binnenschip en per vrachtauto. Die functie heeft het nooit goed vervuld. Het binnenschip heeft in het binnenlandse goederenvervoer na de oorlog nauwelijks meer een rol gespeeld, en goederenvervoerders over de weg zochten vestigingsplaatsen bij rijkswegen en niet in een binnenstad. Daarmee kwam een gebied van ca. 40 ha. vrij voor herontwikkeling. De

herontwikkeling is gebruikt om de binnenstad uit te breiden. Aanvankelijk vooral met woningen, later ook met kantoren en voorzieningen. De laatste staan in het teken van recreatie en toerisme, met de rivier, de haven, de zee, de scheepvaart als thema. De oudste haven van de stad is hersteld en ingericht voor historische zeilschepen die nog actief in gebruik zijn. Om de haven heen is een krans van terrassen aangelegd tegen de karakteristieke achtergrond van de kubuswoningen van Piet Blom. Deze ontwikkeling is gesitueerd op een snijpunt van een van de hoofdstructuurlijnen met de rivier: de toevoeroute naar de Willemsbrug. Andere concentratiepunten in het Waterstadgebied liggen ook op dergelijke snijpunten. Naar het oosten de beide bastions met dure appartementen direct aan de rivier en een overdekt zwembad in subtropische sfeer. Naar het westen de Leuvehaven, met op de kop van het gerestaureerde Schielandhuis (één van de weinige gespaard gebleven grote historische gebouwen), waarin het Historisch Museum is gevestigd, en het nieuwe Maritiem Museum. Langs de lijn van de beide musea naar de rivier toe bevindt zich het buitenmuseum, met langs de kade museumschepen en op de kaden onderhoudswerkplaatsen waar voor het publiek zichtbaar aan de museumschepen gewerkt wordt. Verder komt hier een Imax-theater, waar op een scherm van 20 x 20 meter films over de haven vertoond zullen worden en waar een permanente presentatie gegeven zal worden van de ontwikkeling van de stedelijke en internationale economie, met uiteraard nadruk op de wijze waarop die door de haven met elkaar verbonden zijn. Nog verder naar het zuiden op deze lijn, direct aan de rivier, is de plaats waar de havenrondvaarten vertrekken.

Met de drie concentraties die hier genoemd zijn ligt de hoofdstructuur van de Waterstad vast. Voor de toekomst gaat het erom de tussengebieden verder op te vullen op een manier die de functie van het gebied verder versterkt. De grootste opgave ligt in het Wijnhavenkwartier, een verouderd (in de jaren 50 en 60 gebouwd) kantorengedrag, waar

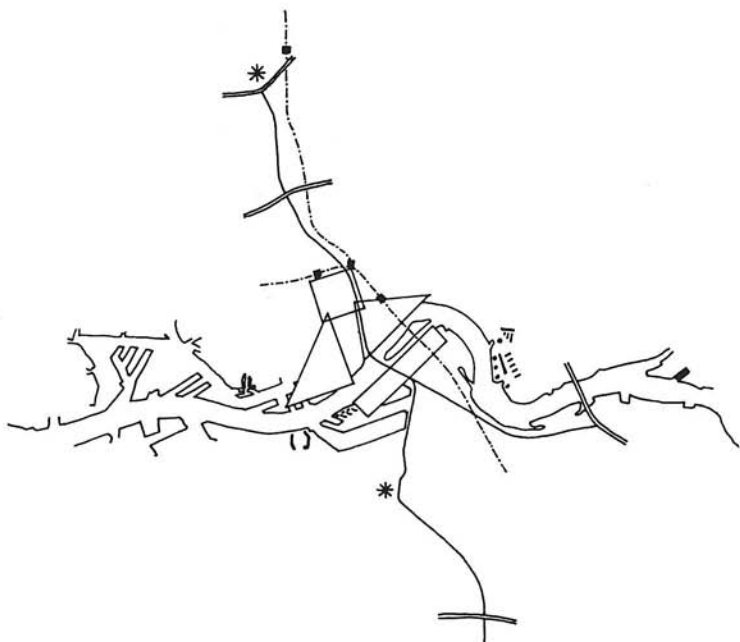
vervanging of verbouwing vooral nog nieuwe woonmogelijkheden moet opleveren, naast kleinschaliger toeristische voorzieningen. Naast de Waterstad zijn er in de binnenstad nog twee deelgebieden te onderscheiden: het City-quadrant en de Parkendriehoek. Het City-quadrant vormt het zakelijke centrum van de stad, met de meeste kantoren en met het hoofdwinkelcentrum. Nieuwe kantoren verrijzen nog langs het Weena en langs de Coolsingel vindt uitbreiding van het kantorenareaal plaats voor verdichting. De Coolsingel heeft straatwanden van ongeveer 40 meter hoog en dat is een situatie die gehandhaafd blijft, maar direct achter de wanden kan nieuwe, veel hogere bebouwing verrijzen. Op een aantal punten is dat al gebeurd, met de WTC-toren als laatste en meest opvallende voorbeeld. Die toren is gebouwd door de bestaande beurshal heen, zonder het functioneren daarvan aan te tasten. Voor de toekomst kan op die manier nog een grote hoeveelheid nieuwe kantoorruimte toegevoegd worden. Concentratiepunten daarbij zijn twee stations in het tracé van de spoortunnel. De bouw daarvan, ter vervanging van het huidige spoorviaduct en van de spoorbrug, is kort geleden gestart. Rond station Blaak en station Hofplein wordt op de tunnel gebouwd met kantoren als voornaamste bestemming.

Aan de westkant van het City-quadrant ligt een aantal belangrijke culturele functies: De Doelen en de nieuwe Schouwburg. Met het aangrenzende deel van de stadsvernieuwingswijk het Oude Westen vormt deze rand van het City-quadrant een culturele zone, met verder nog filmhuizen, galeries e.d. die doorloopt in het derde deelgebied van de binnenstad, de Parkendriehoek.

In de Parkendriehoek bevindt zich het bekende museum Boymans-Van Beuningen (oude en moderne schilderkunst, beeldhouwkunst, vormgeving), gelegen in een fraai aangelegd park. Aansluitend hieraan zullen nog twee musea gerealiseerd worden: een tentoonstellingshal en het nationale architectuurinstituut. De tweede belangrijke functie in dit gebied is de Medische Faculteit van de Erasmus Universiteit, met het academisch ziekenhuis.

Dit laatste wordt de komende jaren uitgebreid met een kinderziekenhuis. Ten zuiden van de Medische Faculteit ligt buitendijks het grote park aan de rivier. Dit park vormt het meest centrale groenelement in de stad. Aan de westkant van het park wordt in een stuk oud havengebied de culturele en wetenschappelijke functie van het gebied afgerond door de vestiging van het nationale centrum voor wetenschap en techniek. Met de Euromast die zich hier al bevindt zal dit centrum een tweede toeristische concentratie vormen, naast de Waterstad.

Ondanks het beschikbaar komen, 15 jaar geleden van de 40 ha vrije ruimte in de Waterstad en ondanks de vele verdichtingsmogelijkheden die op het oorspronkelijke herbouwplan voor de binnenstad nog mogelijk zijn gebleken, nadert toch weer het moment waarop de binnenstad vol is en verdere expansie behoeft. Die wordt gevonden aan de overkant van de rivier, in de "Kop van Zuid".



De samenhang tussen de bestaande binnenstad op de noordelijke en de nieuwe op de zuidelijke oever wordt versterkt door het bouwen van een tweede brug, direct in het verlengde van de Coolingsingel, die dan de belangrijkste stadsbrug wordt, als schakel in de hoofdstructuurlijn loodrecht op de rivier die loopt van het stadsdeelcentrum Zuidplein via de nieuwe centrumontwikkeling in de Kop van Zuid en het bestaande centrum uiteindelijk naar de nieuwe luchthaven aan de noordgrens van de stad.

7. De rivier - overige projecten

Langs de rivier liggen buiten de binnenstad en de Kop van Zuid nog vele andere herstructureringsprojecten. Aan de oostkant van de stad maakt het oude terrein van het Drinkwaterleidingsbedrijf een metamorfose door tot woongebied met een apart karakter doordat de oude bedrijfsbebouwing er wordt ingepast. Het gaat daarbij om industriële monumenten uit het eind van de 19e eeuw en uit de jaren 20 en 30 van deze eeuw, die een nieuwe functie krijgen. Naar het westen ligt Delfshaven, oorspronkelijk een voorpost van Delft, halverwege tussen Rotterdam en Schiedam, nu volledig in de stad opgenomen, en na het bombardement van de binnenstad het enige nog resterende historische binnenstedelijk havengebied van Rotterdam. Delfshaven wordt volledig gerestaureerd en vormt daarmee een belangrijke toeristische attractie.

Nog verder naar het westen ligt een havengebied dat wordt gereconstrueerd om het aan moderne eisen aan te passen. Hier is de overslag van fruit en van vruchtensappen geconcentreerd, met de bijbehorende handel, opslag en distributie.

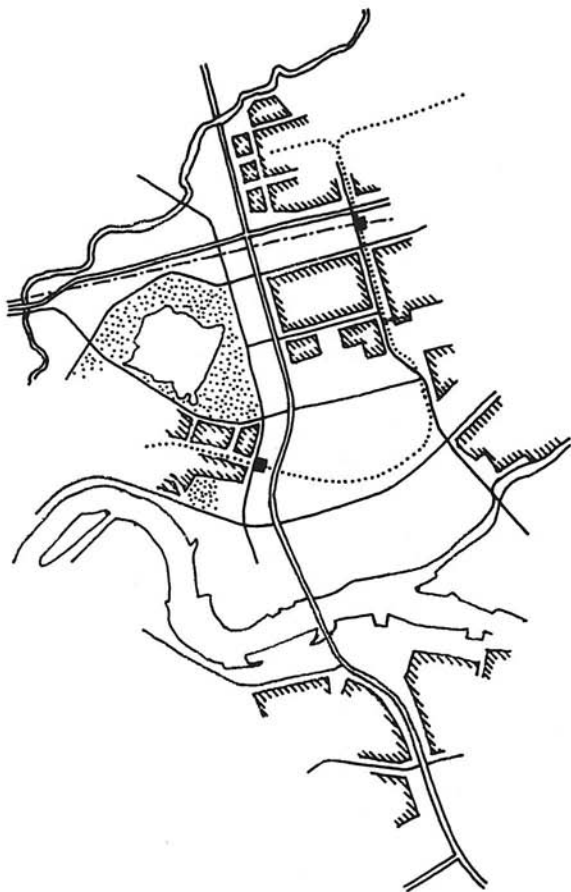
Op de zuidelijke oever zijn overal langs de rivier woningen verzeid op verlaten havenreinen: in Feijenoord, op Katendrecht, rond de Dokhaven. Het grootste deel van deze woningen heeft een functie voor de aangrenzende stadsvernieuwingsgebieden. Hetzelfde geldt voor de woningbouw op de noordelijke rivieroever, ter hoogte van Delfshaven.

8. De oostrand van de stad

Sinds 1960 is de oostrand van de stad de voornaamste expansierichting geweest. Hier werd de eerste oeververbinding buiten de stad aangelegd, de Van Brienenoordbrug, als onderdeel van een nieuw stelsel van rijkswegen dat de stad niet langer doorsneed maar er aan alle kanten aan raakte. Ten oosten van de rijksweg die naar de Van Brienenoordbrug leidde, ontstond een hele reeks nieuwe stadswijken, zowel op Rotterdams grondgebied als op het gebied van de aangrenzende gemeente Capelle.

De bouw van de nieuwe wijken gebeurde in een hoog tempo, zowel in het begin, in de jaren 60, als later, aan het eind van de jaren 70 toen het weer op gang brengen van de stagnerende woningbouw vooral in dit gebied zijn beslag moest krijgen. Dat hoge tempo leidde ertoe dat versnipperde open gebieden die tussen de oude stadsrand en de nieuwe rijksweg waren blijven liggen en ook een gebied als Prinsenland aan de oostkant van de weg, dat door een aantal oude bebouwingslinten doorsneden werd, overgeslagen werden. Dat zijn nu de gebieden die nog ontwikkeld moeten worden, met een aantal soortgelijke gebieden in Capelle, om de oostrand van de stad af te ronden.

De ontwikkeling van deze gebieden gaat samen met een verdubbeling en doortrekking naar het noorden van de rijksweg. Dat moet een echt samengaan zijn, waarbij de rijksweg die tot nu toe een vreemd element vormt op de grens van oude en nieuwe stad, in het stadslandschap geïntegreerd wordt. De kwaliteit van de rijksweg als entree tot de stad moet daarbij verbeterd worden, met afwisselend gezichten op de skyline van de binnenstad, zoals die zich over de rivier ontrolt en op het fraaie parklandschap van het Kralingse Bos. Lag bij de oostelijke uitgroei van de stad de nadruk tot nu toe heel sterk op het wonen, het gaat nu om veel meer verscheidenheid aan functies; nog steeds wonen, op het -bij de behandeling van de zone langs de rivier al genoemde- oude drinkwaterleidingsterrein, in Prinsenland en in het Capelse 's-Gravenland; hoogwaardige



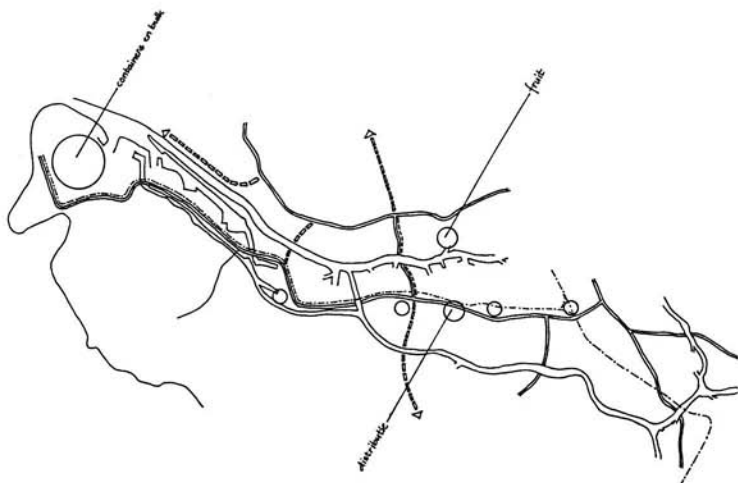
bedrijvigheid samen met uitbreiding van de economische, juridische en sociale faculteiten van de Erasmus Universiteit; sport en openluchtrecreatie.

In het gebied liggen twee ruimtelijke "knopen". De ene in het zuiden, waar de rijksweg de oost-west metrolijn kruist. Alle functies komen daar bij elkaar en het stedenbouwkundig ontwerp is erop gericht de continuïteit te waarborgen, ondanks de barrière van de verbrede rijksweg tussen het oude Kralingen en het nieuwe Prinsenland. De andere knoop ligt in het noorden, waar de rijksweg naar de Van Brienenoordbrug de rijksweg kruist, die noordelijk langs de oude stad loopt. Parallel aan de noordelijke rijksweg loopt hier een belangrijke stadsweg die zorgt voor de

verbinding van het stadsdeelcentrum van het gehele oostelijke uitbreidingsgebied met de binnenstad.

Al loopt de groei van het oostelijk stadsdeel ten einde, voorlopig ligt hier nog het deel van de stad dat na de zône langs de rivier de meeste dynamiek vertoont. Naar de verwachting omstreeks 1995 zal de ontwikkeling hier voltooid zijn. Dan zal dit stadsdeel inclusief Capelle 135.000 inwoners tellen.

De rol van de oostrand als expansiegebied moet de komende jaren worden overgenomen door de noordrand. De inmiddels onderkende betekenis van een luchthaven voor de stedelijke economie heeft een einde gemaakt aan sluitingsplannen. Maar dat lost het probleem niet op dat de bestaande luchthaven te weinig ruimte heeft om zich te ontwikkelen en bovendien voor onaanvaardbare geluidshinder zorgt voor woongebieden, zowel in Rotterdam als in een aantal randgemeenten. Daarom moet er een nieuwe luchthaven aangelegd worden, beter geoutilleerd en verder naar het noorden. Dat schept bovendien ten zuiden ervan alsnog ruimte voor een nieuw woongebied van 9.000 woningen en voor bedrijfsterreinen voor op de luchthaven gericht ondernemingen.



9. De zuidrand van de stad en de haven

Een groot deel van de nieuwe infrastructuur die de haven nodig heeft is nauwelijks zichtbaar. Glasvezelkabels nemen heel weinig plaats in en digitale telefooncentrales vervangen bestaande. Ook satelietgrondstations en straalzendertorens vragen weinig ruimte. Nieuwe weg- en spoorweginfrastructuur vraagt wel ruimte zij het vooral buiten de stad, waar de achterlandverbindingen verbeterd moeten worden. Er zijn drie nieuwe tunnels in het rijkswegennet in en rond Rotterdam geprojecteerd en er wordt een nieuw wegvak aangelegd van Rotterdam naar het zuiden, waardoor een directere verbinding met Antwerpen en via Antwerpen met Noord-Frankrijk en de Kanaaltunnel ontstaat. Voor het goederenvervoer wordt de spoorlijn naar Duitsland verzwaaard.

De centrale knooppuntfunctie voor containers is inmiddels zeker, en dat komt tot uiting in een tweede, zeer sterk geautomatiseerde terminal op de Maasvlakte. Ook voor droog massagoed vinden daar nog uitbreidingen plaats. De versterkte opslag- en distributiefunctie krijgt ruimte op een reeks bedrijfsterreinen langs de zuidrand van de stad. Alle uitbreidingen zijn geënt op de centrale van west naar oost lopende bundel haveninfrastructuur, die wordt gevormd door de zuidelijke rijksweg. De havenspoorlijn en het grote binnenscheepvaartkanaal naar de Oude Maas.

De haven kent door zijn enorme schaal en door het strakke industriële ontwerp van infrastructuur en installaties een heel eigen landschappelijke schoonheid. Die schoonheid wordt door steeds meer stedelingen ook gewaardeerd. Recreatiegebieden die oorspronkelijk vooral aangelegd waren om de haven af te schermen onttelen nu juist aan de haven mede hun populariteit. Dit gegeven wordt uitgebuit om de haven ook verder recreatief te ontwikkelen. Op de Maasvlakte bijvoorbeeld wordt de uitbreiding ten behoeve van de slibberging benut om nieuwe, deels op het zuiden georiënteerde stranden aan te leggen.

10. De verdere toekomst

Het hiervoor beschreven ruimtelijk beleid laat zich naar de aard van de ingrepen in de stad in drie categorieën verdelen: vernieuwing, herstructurering en uitbreiding. Dat zijn ook voor de toekomst de categorieën waarop het beleid zich richt.

a. vernieuwing

De vernieuwing van de oude wijken is rond 1975 begonnen met een grote achterstand. Als tegen het eind van de eeuw de hele operatie is afgelopen zal het 25 jaar gekost hebben die achterstand in te lopen. Ondertussen zal dan, door gebrek aan middelen om daaraan nu in een voldoende hoog tempo te gaan werken, nieuwe achterstand zijn ontstaan in de oudere na-oorlogse wijken. Die achterstand zal minder groot zijn, maar eerder dan omstreeks 2010 zal de vernieuwing daar niet zijn afgerond. Vernieuwing van het bestaande wordt in verhouding tot uitbreiding steeds belangrijker. De groei van het ruimtegebruik neemt immers geleidelijk af. Dat betekent dat uiteindelijk bij het beheer van de bestaande stad geen sprake meer mag zijn van achterstanden. Er moet geanticipeerd worden op slijtage en op gebrekkige aanpassing aan nieuwe eisen, zodat de bestaande stad te allen tijde optimaal functioneert.

De groei van het ruimtegebruik zal overigens de eerste decennia zeker nog niet volledig verdwijnen. Eén van de oorzaken daarvan is de hiervoor geschetste demografische ontwikkeling die een aantal structurele trends inhoudt (verdere toename van het aantal huishoudens en doorgaande buitenlandse immigratie) die verdere groei meebrengen. Een andere oorzaak is de doorgaande welvaartsgroei die tot uiting komt in meer ruimteconsumptie per inwoner. Een derde oorzaak ligt in het feit dat vernieuwing van de bestaande stad gepaard gaat met verlaging van dichtheid en uitstoten van functies.

b. herstructurering

De eerste mogelijkheid om groei op te vangen is het opnieuw benutten van verlaten stedelijk gebied. Het gaat daarbij vooral om bedrijfsgebied. Deels omdat bedrijvigheid nog steeds verhuist naar beter ingerichte locaties (vooral havenbedrijvigheid - in tegenstelling tot het wonen en daarmee verbonden functies - per werknemer en per eenheid product steeds geringer wordt).

Als de huidige herstructureringsoperaties voltooid zijn zal er daarom zeker nog lange tijd een vervolg mogelijk zijn door langs de rivier in westelijke richting steeds nieuwe gebieden aan te pakken. Ook elders in de stad zal weer nieuwe ruimte beschikbaar komen, al zal het daarbij niet om zo grote hoeveelheden gaan als langs de rivier.

c. uitbreiding

Voor zover herstructurering onvoldoende ruimte biedt om de groei op te vangen, is nog steeds uitbreiding nodig. De gemeente Rotterdam loopt over niet al te lange tijd tegen zijn grenzen op en hetzelfde geldt voor de stedelijke randgemeenten. Dat betekent dat verdere stedelijke groei een beroep zal doen op de regio. Het gaat daarbij niet meer om hele nieuwe stadsdelen zoals het gebied ten oosten van de A 16, maar om relatief kleine eenheden die in een patroon van vervlechting worden ingevoegd in de bestaande en nog te ontwikkelen eigen functies van de regio. In veel gevallen zal een recreatieve herinrichting van het landschap de drager van de ontwikkeling vormen. Een voorbeeld is de noordrand van Rotterdam, waar de nieuwe luchthaven de grens van de geconcentreerde stedelijke ontwikkeling vormt en waar de recreatieve inrichting ten noorden daarvan deel uitmaakt van een open gebied dat op de schaal van de zuidvleugel van de Randstad dezelfde centrale parkfunctie heeft als het open middengebied voor de Randstad als geheel. In dit open gebied gaan landbouw, recreatie en natuur-

beheer samen en nieuwe, kleinschalige woon- en werkgebieden, niet alleen van Rotterdam, maar ook van Den Haag, Delft en Zoetermeer kunnen in de rand van het open gebied ingepast worden. Enerzijds liggen zulke woon- en werkgebieden door de bandvormige opbouw van de stedelijke gebieden nog steeds dichtbij de respectieve centra, anderzijds staan ze optimaal in contact met de open ruimte. Bovendien zijn ze door de ruime capaciteit van de infrastructuur in de stadsrandgebieden goed ontsloten, niet alleen in de richting van hun eigen centrum, maar ook in de richting van andere centra.

In de toekomst zal de noordrand van het Rotterdamse stedelijke gebied dus op deze manier verder ontwikkeld moeten worden. Ook aan de oostkant van de stad is er ruimte voor een dergelijke ontwikkeling, die in dat geval profiteert van de nabijheid van het open middengebied van de Randstad, evenals in het oostelijk deel van de zuidrand van de stad, waar de grote open ruimte van de Delta de drager van de kwaliteit van de stadsuitbreidingen vormt. Als voornaamste eigen functie van de omringende regio's zal de tuinbouw nog groeien. Bij het penetreren op nieuwe, steeds verder weg gelegen afzetmarkten zal de samenwerking van de tuinbouw met de haven sterker worden.

Rotterdam in de randstad

In het nationale ruimtelijk beleid in Nederland komt meer nadruk te liggen op de betekenis van de Randstad als Nederlandse metropool. In de internationale concurrentieverhoudingen heeft de Randstad zijn bijzondere ruimtelijke structuur, met de onderlinge verweving van stad en open ruimte als voordeel boven andere, meer aaneengesloten stedelijke gebieden. Ten aanzien van handel en distributie hoort de Randstad bij de Europese top, met de Rotterdamse haven en de nationale luchthaven Schiphol als dragers. Het nationale beleid

herkent ook dat de positie ten aanzien van de internationaal georiënteerde zakelijke dienstverlening vergeleken bij andere Europese stedelijke gebieden niet zo sterk is, en op het versterken daarvan wordt dan ook veel aandacht gericht. Dit Randstadbeleid is neergelegd in de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening in Nederland.

Rotterdam heeft een belangrijke positie in dit toekomstige Randstadbeleid. Alleen al de haven als één van de twee dragers van de Nederlandse handels- en distributiefunctie maakt die belangrijke positie vanzelfsprekend, zeker als ook gekeken wordt naar de toekomstige verdere ontwikkeling van de haven die hiervoor werd beschreven als uitkomst van het stedelijk beleid. Maar ook de bijdrage van Rotterdam aan het versterken van de internationale dienstverlening, naast die van Amsterdam en Den Haag, is van belang. Rotterdam heeft daarbij als voordeel de ligging in het zuidelijk deel van de Randstad, waardoor een tweezijdige oriëntatie mogelijk is: evenzeer op stedelijke ontwikkelingen in België en Noord-Frankrijk als op de ontwikkeling van de rest van de Randstad. Datzelfde geldt overigens voor Den Haag, waarmee Rotterdam binnen de zuidvleugel van de Randstad steeds meer één geheel begint te vormen. Bij alle verdere stedelijke ontwikkelingen is wel van belang de kwaliteit van de open gebieden (het grote open middengebied van de Randstad als geheel, maar ook de kleinere open gebieden die een soortgelijke rol binnen de stedelijke vleugels vervullen) zorgvuldig te bewaken. Voor andere functies, moet dat op een zorgvuldig geordende manier gebeuren, met bijzondere aandacht voor landschapsbouw en voor de verhoging van de recreatieve gebruiksmogelijkheden. Het is deze ontwikkeling van de Randstad als geheel waar zich bij het stedenbouwkundige werk in Rotterdam de aandacht steeds meer op richt.

ER GAAT VEEL VERANDEREN IN ROTTERDAM. DAT IS NODIG. WANT WIL DE STAD AANTREKKELIJK BLIJVEN VOOR ZOVEEL MOGELIJK MENSEN, DAN MOETEN DE MOGELIJKHEDEN VOOR WERKEN, WONEN EN RECREËREN WORDEN VERBETERD. NAAST DE STADSVERNIEUWING WIL HET GEMEENTEBESTUUR DAN OOK MEER AANDACHT BESTEDEN AAN DE UITBREIDING VAN EEN GEVARIEERD AANBOD VAN WONINGEN, AAN HET CREËREN VAN KANTOOR- EN BEDRIJFSFACILITEITEN, AAN CULTUUR, RECREATIE EN UITGAAN. ZO ONTSTAAT EEN STAD WAARIN MENSEN MET VERSCHILLENDE LEEFPATRONEN EN VERSCHILLENDE WENSEN VOOR WOON- EN WERKOMGEVING ZICH THUIS KUNNEN VOELEN. VOOR DIE ONTWIKKELING VAN ROTTERDAM ZIJN PLANNEN GEMAAKT. PLANNEN WAAROVER WE GRAAG MET ROTTERDAMMERS VAN GEDACHTEN WILLEN WISSELEN, VOORDAT ZĒ DOOR DE GEMEENTERAAD WORDEN BEOORDEELD EN WORDEN UITGEVOERD.

DE CARRIÈREPLANNEN VAN ROTTERDAM...

3.

Economische vernieuwing en stedenbouw*

*"It's a relief to talk about the
future for a change"
"That's all anyone talks about"
"Because the past is a mystery.
At least the future's familiar."*

(Paul Theroux, O-Zone)

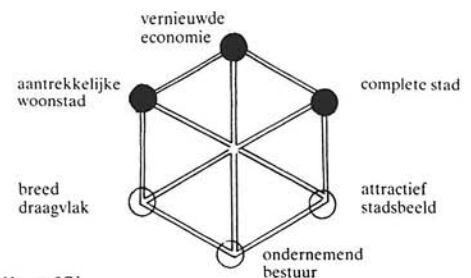
1. Bedreigingen en onzekerheden

De geschiedenis van steden wordt gekenmerkt door rijzen en dalen. Geen enkele stad is voortdurend "creatief" (1), gaat onafgebroken aan de top van de maatschappelijke ontwikkeling. Veranderingen in logistieke netwerken kunnen leiden tot een nieuwe rangorde van steden, waarbij de oude industriesteden aan de noordrand van de Atlantische Oceaan (zoals Liverpool, Manchester, Antwerpen, Philadelphia) aan betekenis verliezen (2). Hoort Rotterdam ook in dit rijtje thuis? Zal Rotterdam inderdaad op langere termijn verworden tot een oude industriestad met een haven die de boot heeft gemist en in een perifere ligging is beland? Dit is geenszins zeker, maar wel een bedreiging die serieus moet worden genomen in plaats van alleen maar een slecht beeld van Rotterdam dat door een PR-inspanning gecorrigeerd kan worden. Duidelijke politieke uitspraken kunnen de onzekerheid omtrent de Rotterdamse ontwikkeling op langere termijn helpen verminderen. Daarom zijn, om te beginnen, nota's zoals "Vernieuwing van Rotterdam" van het College van B & W en "Nieuw Rotterdam" van de Commissie Albada (3) van belang (het wachten is voorts op een gedetailleerd en operationeel actieplan). De auteurs van de genoemde nota's zijn niet wars van peptalk en slagzinnen. Ook verkrijken zij de taal met nieuwe termen zoals bijv. "brainport". Dit neemt echter niet alle onzekerheden weg. Omdat naast de gemeente ook andere factoren betrokken zijn bij de

Rotterdamse ontwikkeling, zal er eerst nog steun moeten worden gezocht bij het bedrijfsleven (zonder het midden- en kleinbedrijf te vergeten), de kenniscentra (universiteiten, hogescholen en onderzoeksinstituten), maatschappelijke organisaties van de woon- en werkbevolking en andere overheden. Dit teneinde bepaalde acties te coördineren. Omdat het Rotterdamse beleid tracht in te spelen op processen (trends) in Nederland, Europa en de wereld, waarover nog grote onzekerheid bestaat, rijst - last but not least - nog de vraag of de visie op de hoofdlijnen van de toekomstige ontwikkeling voldoende is onderbouwd door onderzoek.

2. Prioriteit vernieuwde economie

De "Vernieuwing van Rotterdam" bestrijkt een breed terrein. B & W onderkennen zes uitdagingen (doelen):



(bron: B & W, p.37)

Binnen de zeshoek van de stedelijke vernieuwing neemt de economische vernieuwing een centrale plaats in, mede omdat zij voorwaarden schept voor het bereiken van de overige doelen. Let wel, landelijk gezien, zal er bij een te geringe groei van het inkomen de

* Met een bijdrage van Beeno Radema

omvang van de overheidsinvesteringen niet kunnen toenemen (4). Een vernieuwde economie schept tevens gunstige voorwaarden voor het "zorgbeleid" van de gemeente. In dit verband kunnen ook de 50.000 werklozen die Rotterdam telt (waarvan 30.000 langdurig werkloos) als "uitdaging" worden beschouwd.

Omgekeerd, kan het bereiken van de overige doelen de economische vernieuwing, weliswaar niet bewerkstelligen, doch - vooral anticiperend - gunstig beïnvloeden. Dit wordt ook verwacht van de in "Vernieuwing van de stad" gepresenteerde stedenbouwkundige projecten (5) met betrekking tot de:

- rivier (met name Waterstad, Citykwadrant en Kop van Zuid),
- noordrand (vooral de luchthaven),
- zuidrand (havenbedrijfsterreinen en infrastructuur).

B & W vinden dat de genoemde projecten van "vitale betekenis" zijn voor de stedelijke economie. Bovendien zijn er projecten die van "veel meer dan gemiddeld" belang worden geacht, te weten de Parkendriehoek (rivier), de zone langs de A16 (oostrand), rijksweg en bedrijfsterreinen (noordrand) alsook de stadsvernieuwing.

	Citykwadrant	Parkendriehoek	Waterstad	Kop van Zuid
stedelijke economie	●	●	●	●
aantrekkelijke woonstad	●	●	●	●
complete stad	●	●	●	●
bevolkingsdraagvlak	●	●	●	●
attractief stadsbeeld	●	●	●	●
ondernemend bestuur	●	●	●	●

(bron: B & W, p.149)

3. En de economische onderbouwing

Zijn de op de blauwe pagina's van "Vernieuwing van Rotterdam" beschreven projecten economisch voldoende onderbouwd?

Vooralsnog betekenen dichte en open stippen op de kruisingen van projecten en uitdagingen niet meer dan verwachtingen.

Of dit meer zijn dan vrome wensen, is mede afhankelijk van de economische onderbouwing van de projecten. Dit zou concreet per project moeten worden bekeken. Zo wordt bijv. de Kop van Zuid op dit moment nader onderzocht door het Instituut voor Economie en Geografie van Ruimte en Vervoer van de Erasmus Universiteit. Ik zal me in het kader van deze reactie echter moeten beperken

tot een globale beoordeling van de Rotterdamse visie op de hoofdlijnen van de toekomstige ontwikkeling. Hierbij zijn drie thema's van strategisch belang:

- de economische potentie,
- het innovatiemilieu,
- de telematica.

3.1 Economische potentie

De economische potentie van Rotterdam wordt primair bepaald door de vernieuwing van bestaande bedrijven, pas in de tweede plaats door de vestiging van bedrijven vanuit een andere regio of een ander land (6). De potentie is dus in sterke mate afhankelijk van de reeds aanwezige kansrijke economische activiteiten. Onder "kansrijk" wordt gewoonlijk verstaan: "... het bestaan van een uitzicht op marktgroei in de nabije toekomst, met daaraan gekoppeld een gunstige uitwerking op de rentabiliteit en een versterking van de concurrentiepositie" alsmede uitzicht "... op een toename van de werkgelegenheid" (7). Gewoonlijk wordt het aandeel van kansrijke activiteiten in het totaal aantal vestigingen (werkzame personen) gemeten en gerelateerd aan het landelijk aandeel (lokatie-quotient). Zoals uit de "Top-60" van de grote en middelgrote steden blijkt, behoorde Rotterdam in 1984 slechts tot de middenmoot (rang 27 voor alle kansrijke

TABEL 1. Top-60 van lokatie-quotiënten voor kansrijke activiteiten (werkzame personen, 1984).

STAD	T. I.	M. I.	T. D.	K. D.	TOTAAL	
1 HAARLEMMEER		281	1176		402	SUBURB
2 HELMOND		693			302	
3 SCHIEDAM	146	354	221	239	262	SUBURB
4 HILVERSUM		427	183		241	
5 OSS	603	280			236	
6 VLISSINGEN		521			220	
7 RIJSWIJK		122	264	608	218	SUBURB
8 ZOETERMEER	248		158	784	211	GROEIKERN
9 VLAARDINGEN		276	137	399	211	SUBURB
10 AMSTELVEEN			670	251	210	SUBURB
11 DELFT		446			204	
12 RHEDEN	112	335		132	189	SUBURB
13 AMERSFOORT		125	325	298	177	
14 ARNHEM				791	178	> 100.000
15 HENGLO		229	134	110	151	
16 ALMELO			404		147	
17 'S HERTOGENB	188	150	121		138	
18 EINDHOVEN		226			130	> 100.000
19 'S GRAVENHAGE				279	128	GROTE STAD
20 ZEIST			388		124	SUBURB
21 VENLO		279			122	
22 DORDRECHT		121	206	110	121	> 100.000
23 LEEUWARDEN	384				119	
24 APELDOORN	118		171		111	> 100.000
25 BERGEN OP ZOOM	420				111	
26 CAPELLE		159	148		111	GROEIKERN
27 ROTTERDAM			191	147	111	GROTE STAD
28 AMSTERDAM			130	287	105	GROTE STAD
29 SPIJKENISSE		168	101		104	GROEIKERN
30 GOUDA	140		137	121	103	
31 ZWOLLE		171			102	
32 DEVENTER	186			195	96	
33 MAASTRICHT	312				94	> 100.000
34 NIEUWEGEIN			108	207	94	GROEIKERN
35 GRONINGEN	208			106	91	> 100.000
36 TILBURG		152			90	> 100.000
37 ENSCHEDE	157				88	> 100.000
38 ASSEN		110		138	88	
39 HEERLEN			179	180	84	
40 HOOGEVEEN	151	123			82	
41 HAARLEM				204	80	> 100.000
42 UTRECHT				168	80	GROTE STAD
43 ZAAINSTAD	197				79	> 100.000
44 RIDDERKERK		154			77	SUBURB
45 BREDA			127		64	> 100.000
46 LEIDEN	135				56	> 100.000
47 KERKRADE			118		55	
48 PURMEREND					54	GROEIKERN
49 NIJMEGEN				121	54	> 100.000
50 EMMEN					51	
51 ROSENDAAL					51	
52 ALPHEN					49	
53 HOOCH					46	GROEIKERN
54 LELYSTAD					45	GROEIKERN
55 ALKMAAR			101		45	GROEIKERN
56 SMALLINGERLAND					39	
57 VELSEN					38	
58 EDE					37	
59 OOSTERHOUT					30	SUBURB
60 DEN HELDER					21	

BRON: VVK, N.V. DATABANK

T.I= TRADITIONELE INDUSTRIE
M.I= MODERNE INDUSTRIE
T.D=TERTIAIRE DIENSTEN
K.D=KWARTAIRE DIENSTEN

activiteiten bij elkaar; iets boven het gemiddelde van Nederland en vergelijkbaar met Capelle). Er zijn liefst zeven steden in Zuid-Holland die beter scoren, waaronder bijv. Schiedam. Zie tabel 1 (8). De volgende sectoren van kansrijke bedrijvigheid, zijn in Rotterdam, relatief ondervetegenwoordigd:

- moderne industrie (een sector waaruit veel technologisch vernieuwende activiteiten voortkomen),
 - traditionele industrie (bedrijvigheid waar niet zozeer technologische vernieuwing, maar een toename van de produktie wordt verwacht).
- Relatief oververtegenwoordigd zijn daarentegen kansrijke:
- tertiaire diensten (zoals groothandel en transport),
 - kwartaire diensten (met veel informatie-verwerkende en -voortbrengende bedrijvigheid).

Bij de tertiaire diensten neemt Rotterdam de negende plaats in binnen de top- 60, bij de kwartaire diensten de vijftiende (9). Sluit de Rotterdamse visie aan bij deze bevindingen? Waar liggen volgens B & W de Rotterdamse kansen? Het antwoord op deze vraag luidt kort en bondig: positieversterking als distributiestad en dienstenstad. Dit sluit inderdaad aan bij de relatieve oververtegenwoordiging in Rotterdam van kansrijke diensten. Thema's zoals "Rotterdam Brainport" (een nieuwe opzet voor de haven), handel, luchthaven, vrijetijdsmarkt, "kennis-industrie" en zakelijke dienstverlening illustreren hoe men de positie als distributiedienstenstad denkt te kunnen versterken. Het lijkt voorshands logisch dat het thema "industrie" min de regio van Los Angeles leert (inclusief Los Angeles - Long Beach, inmiddels de eerste haven van de V.S. voor de buitenlandse handel). De regio kent niet alleen een sterke dienstensektor, maar tevens een sterke industrie (modern, d.w.z. high-tech alsook traditioneel, te weten kleding) (10). Op weg naar een gedetailleerd en operationeel actieplan, zal de gemeente Rotterdam de gepresenteerde visie aanzienlijk beter moeten onderbouwen, met name op twee punten:

- de relatieve positie tevens concurrentiepositie van Rotterdam binnen Nederland, maar ook internationaal,
 - de concrete instrumenten (o.a. met betrekking tot wervende bedrijfsmilieus, verbindingen en bereikbaarheid, grondbeleid).
- Op instrumenten in de sfeer van innovatiemilieu en telematica kom ik nog terug.

3.2. Innovatiemilieu

Dat de geschiedenis van steden wordt gekenmerkt door rijzen en dalen, houdt verband met lange golven in de technologische en economische ontwikkeling zoals aan-gegeven in figuur 1 (11).

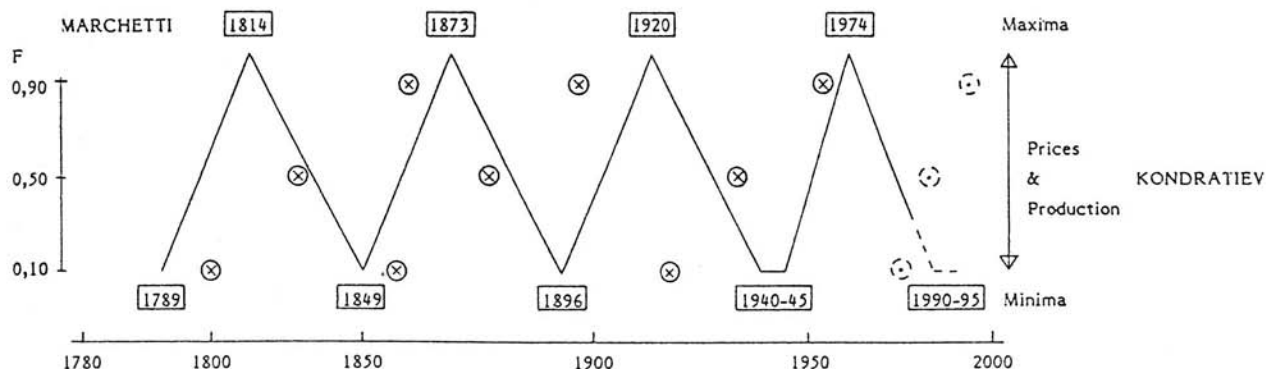
Zonder een nieuwe innovatiegolf, lijkt de kans op een duurzaam economisch herstel gering. Innovatiegolven ontstaan, doordat bundels van nieuwe produkten en diensten op de markt komen, inclusief nieuwe infrastructuur. Een cruciale vraag is, in welke steden en regio's dit zal gebeuren. Volgens sommigen komen hiervoor vooral die steden en regio's in aanmerking, die over een grote hoeveelheid "gunstige" vestigingsfactoren beschikken. Als "bewijs" wordt een lijst van factoren aangevoerd, meestal bestaande uit objectieve factoren zoals universiteiten en onderzoeks-

instituten, de beschikbaarheid van risicokapitaal, een hooggekwalificeerde beroepsbevolking, een "aantrekkelijke" omgeving, een rijk geschakeerd stedelijk milieu, toegang tot luchthaven, snelwegen en telecommunicatienetwerken enzovoorts. Sommige steden en regio's "hebben het", andere niet (of in mindere mate). Dit lijkt op het eerste gezicht plausibel.

Maar ervaring en onderzoek wijzen uit dat de rijkdom van afzonderlijke vestigingsfactoren niet voldoende verklaart, waarom sommige gebieden eerder of sterker innoveren dan andere.

Zo is bijv. op bedrijfsniveau gebleken dat de kans op een vernieuwing van bestaande industriële structuren (in de agglomeraties Antwerpen, Brussel en Luik) niet alleen wordt bepaald door objectieve vestigingsfactoren, maar ook door subjectieve, zoals de binding aan het gebied in kwestie, in samenhang met de toegang tot nieuwe ideeën en investeringen (12). Tot zover de gezichtshoek van individuele bedrijven die in stedenbouw en ruimtelijke ordening niet zelden als black box worden behandeld.

Ervaring en onderzoek op regionaal niveau wijzen op de betekenis van synergie in de vorm van regionale innovatiecomplexen: het geheel dat meer is dan de som der afzonder-



F = fraction of basic innovations implemented up to time t

Figuur 1. De lange golven van Kondratieff en de innovatiegolven van Marchetti

lijke vestigingsfactoren (13). Wat de meest uiteenlopende, geslaagde voorbeelden uit het buitenland gemeen hebben, is het samenspel van opleidingsinstituten, onderzoek en ontwikkeling (R & D) technologische en management advisering, risico financiering, produktie en lokale besluitvorming. Dit samenspel kan gestalte krijgen als coöperatieve (bijv. Mondragon in Spaans Baskenland), private (het "derde Italië") of publiek-private samenwerking (het Japanse technopolis-beleid). De buiten- en binnenlandse voorbeelden - of beter experimenten - ook aangeduid met "science parks", zijn legio (14). Schaars zijn daarentegen kritische evaluaties van dit soort experimenten binnen hun eigen context en onderzoek naar de mogelijkheid om geslaagde experimenten over te planten naar een andere context. Dit is vooral belangrijk bij buiten-

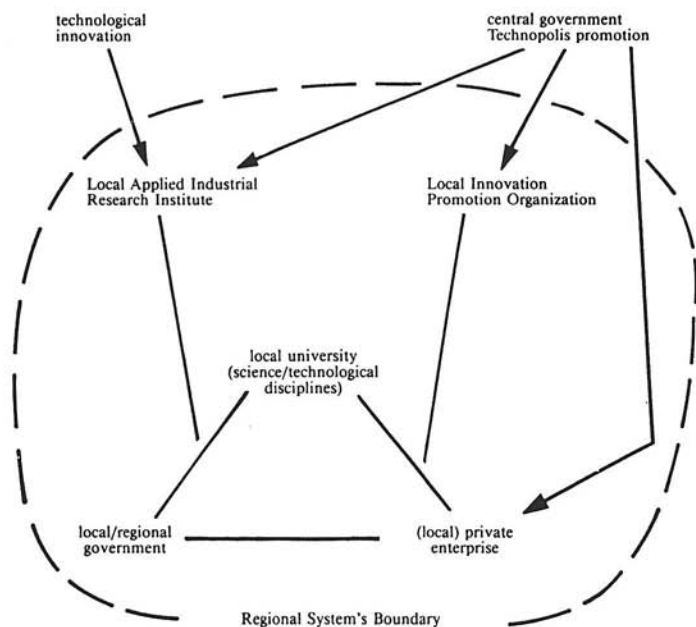
landse ervaringen, maar geldt ook voor Nederlandse voorbeelden zoals het Bedrijfs-technologisch Centrum Twente.

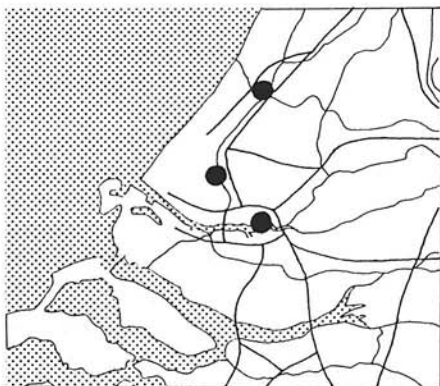
Innovatiemilieus bestaan uit netwerken (knooppunten en verbindingen) zoals geïllustreerd in figuur 2 (15).

Hun ruimtelijke dimensie reikt verder dan alleen maar de locatie in een bepaalde regio. Innovatiemilieus omvatten tevens ruimtelijke netwerken, gebaseerd op de infrastructuur (wegen, rails, kabels, luchthavens e.d.). Later meer over de invloed van de telematica hierop. Wat zeggen B & W en de Commissie Albeda over deze problematiek? De nota's zijn doorspekt met verwijzingen naar het belang van innovatiemilieus of -complexen en naar hun ingrediënten. B & W reppen bijv. over de "kennis-industrie". Zij worden echter overtroefd door de Commissie Albeda zoals uit de volgende trefwoorden en slagzinnen blijkt: "van overslag naar high-tech wereldhaven", "sleutelrol voor het midden- en kleinbedrijf", "Rotterdam en de technologische revolutie" en "kennis als motor van de economie".

Hierbij is in het geding de driehoek overheid, bedrijfsleven en kenniscentra, een niet geringe coördinatietaak niet alleen tussen de drie hoeken, maar ook binnen elke hoek. Wat de kans van slagen betreft, moeten er op dit moment nog heel wat vraagtekens worden gezet bij een innovatiecomplex in het economisch zwaartepunt van de zuidvleugel. Neem bijv. de elkaar beconcurrerende gemeenten of de zwakte van het regionaal bestuur. Ook al wordt er terecht de nadruk gelegd op het midden- en kleinbedrijf (16), is de kennisoverdracht richting mkb nog nauwelijks operationeel. Bovendien is het instrument Innovatie Adviescentra (commissie Dekker) omstreden, evenals bijv. de universitaire transferpunten. De hoek van de kenniscentra is bijzonder heterogeen (grote technologische instituten, H.B.O.-opleidingen, universiteiten). De samenwerking tussen EUR, TUD en RUL lijkt nog niet echt te leven in de bestuurlijke top, laat staan op het niveau van faculteiten, vakgroepen en studierichtingen:

Figuur 2. Regionaal innovatiecomplex: publiek-private samenwerking - het Japanse technopolis-beleid





(bron: B & W, p.45)

Wij weten uit eigen ervaring, d.w.z. uit reacties op een eigen projectvoorstel (17), hoe versplinterd en verkokerd en daardoor weinig synergetisch de zuidvleugel is op de genoemde terreinen. De ervaring met de Haagse informatica-universiteit stemt ook al niet tot optimisme. Zeker gemeten aan de pretenties, is het Brainpark Rotterdam Kralingen een te beperkte invulling van het innovatiecomplex-concept. Misschien dat – als een eerste stap – ook de eerder bescheiden Delftse aanpak niet te versmaden is (18).

3.3. Telematica

Als er een nieuwe innovatiegolf komt, dan zullen micro-electronica en informatietechnologie de hoofdrol spelen. Dit zal leiden tot procesinnovaties in bestaande industrieën, maar ook nieuwe high-techbedrijven. Een soortgelijke ontwikkeling valt te verwachten in de dienstensector, te weten eerst een verandering van bestaande diensten, daarna het ontstaan van nieuwe diensten. Dit laatste is in belangrijke mate afhankelijk van de telematica met bijbehorende infrastructuurnetwerken (breed-band-kabel en satellietverbinding). Telematica (een samenvoeging van "telecommunicatie" en "informatica") maakt het mogelijk fysieke en verwante organisatorische of culturele afstanden te overbruggen door middel van netwerkverbindingen (19). Deze nieuwe technologie is veelzijdig toepasbaar. Neem bijv. teleshopping, tele-educatie, tele(thuis)werk.

De ruimtelijke gevolgen hebben betrekking op:

- het verdwijnen, creëren en reorganiseren van functies zoals woningen, arbeidsplaatsen, winkels,
- veranderende eisen ten aanzien van gebouwen en plattegronden en de hieruit volgende her- en nieuwbouw,
- veranderingen in de ruimtebehoefte (bruto vloeroppervlak) van functies,
- consequenties voor de locatie van functies, bijv. concentratie- of decentralisatieeffecten.

Een in 1987 afgerond onderzoek in Zwitserland geeft een overzicht over de ruimtelijke en andere gevolgen van 21 mogelijk toepassingen van telematica (20).

Wat betekent dit alles voor de stedelijke ontwikkeling?

Volgens een Brits onderzoek gaan golven in de technologische en economische ontwikkeling gepaard met golven in de stedelijke ontwikkeling via bouwgolven (21). Wat valt er in dit verband te verwachten van een nieuwe innovatiegolf, gebaseerd op (onder meer) telematica? Hierbij speelt het type bouwactiviteit een belangrijke rol. De particuliere sector (industriële en commerciële utiliteitsbouw, woningbouw) is sterk gekoppeld aan de technologische en economische ontwikkeling, terwijl de publieke sector (vooral de volkswoningbouw en, in mindere mate, de publieke utiliteitsbouw, infrastructuur inclusief) eerder afhankelijk is van de politieke "conjunctuur".

De telematica-infrastructuur is nauwelijks denkbaar zonder een krachtige betrokkenheid van de overheid. Publiek-private samenwerking alleen, lijkt hier ontoereikend.

Van de bouwactiviteiten in de private sector zijn de volgende stedelijke ontwikkelingen te verwachten:

- decentralisatie van high-tech bedrijven in landelijke gebieden en kleine steden,
- concentratie van moderne grootwinkelbedrijven bij knooppunten van hoofdsnelwegen in de nabijheid van belangrijke stedelijke agglomeraties,
- decentralisatie van kantoor- en winkelcomplexen buiten de steden op locaties goed

bereikbaar via de autosnelweg en met goede parkeermogelijkheden,

- druk van particuliere woningbouw op grote open gebieden of bufferzones alsook kleine steden buiten de stedelijke agglomeraties.

De kansen van de binnensteden op commerciële utiliteitsbouw en particuliere woningbouw zijn afhankelijk ervan of bovengeschetste decentralisatietendensen door middel van plannen van ruimtelijke ordening aan banden kunnen worden gelegd. Eveneens van belang voor de binnensteden is de publieke utiliteitsbouw, te weten het hergebruik (de renovatie) van bestaande publieke gebouwen en, vooral, de vernieuwing van de bestaande infrastructuur. Tenslotte, moet worden beseft dat met de opkomst van nieuwe types gebouwen (met, onder meer, interne bekabeling) een groot deel van de gebouwenvoorraad zal verouderen, met name de naoorlogse industriële bedrijfsgebouwen, en de dure, binnenstedelijke kantoorcomplexen en winkelcentra.

Aldus de verwachtingen voor Groot-Brittannië.

Rotterdam, een stad die zich nu opmaakt voor de 21ste eeuw, dient rekening te houden met de telematica. B & W alsook de Commissie Albada wijzen wel degelijk op de betekenis van deze nieuwe technologie. B & W doen dit terecht in verband met de uitdaging van de economische vernieuwing. Het project Strategische Automatisering Rotterdam, INTIS, Rotterdam Teleport en het zgn. Transpolis-concept zijn concrete voorbeelden. De Commissie Albada rept zelfs over een "high-tech wereldhaven" (met o.a. INTIS) en "de technologische revolutie" (inclusief een Teleport Office).

De vraag is echter of de auteurs van beide nota's wel voldoende inzicht hebben in de ruimtelijke en andere gevolgen van de invoering van telematica - althans voor zover de huidige kennis reikt. Neem bijv. het genoemde buitenlandse onderzoek of, in het algemeen, het beschikbare technologisch aspectenonderzoek ("technology assessment") op dit terrein.

Een grootschalige toepassing van telematica is geenszins zeker (22). Maar de mogelijke

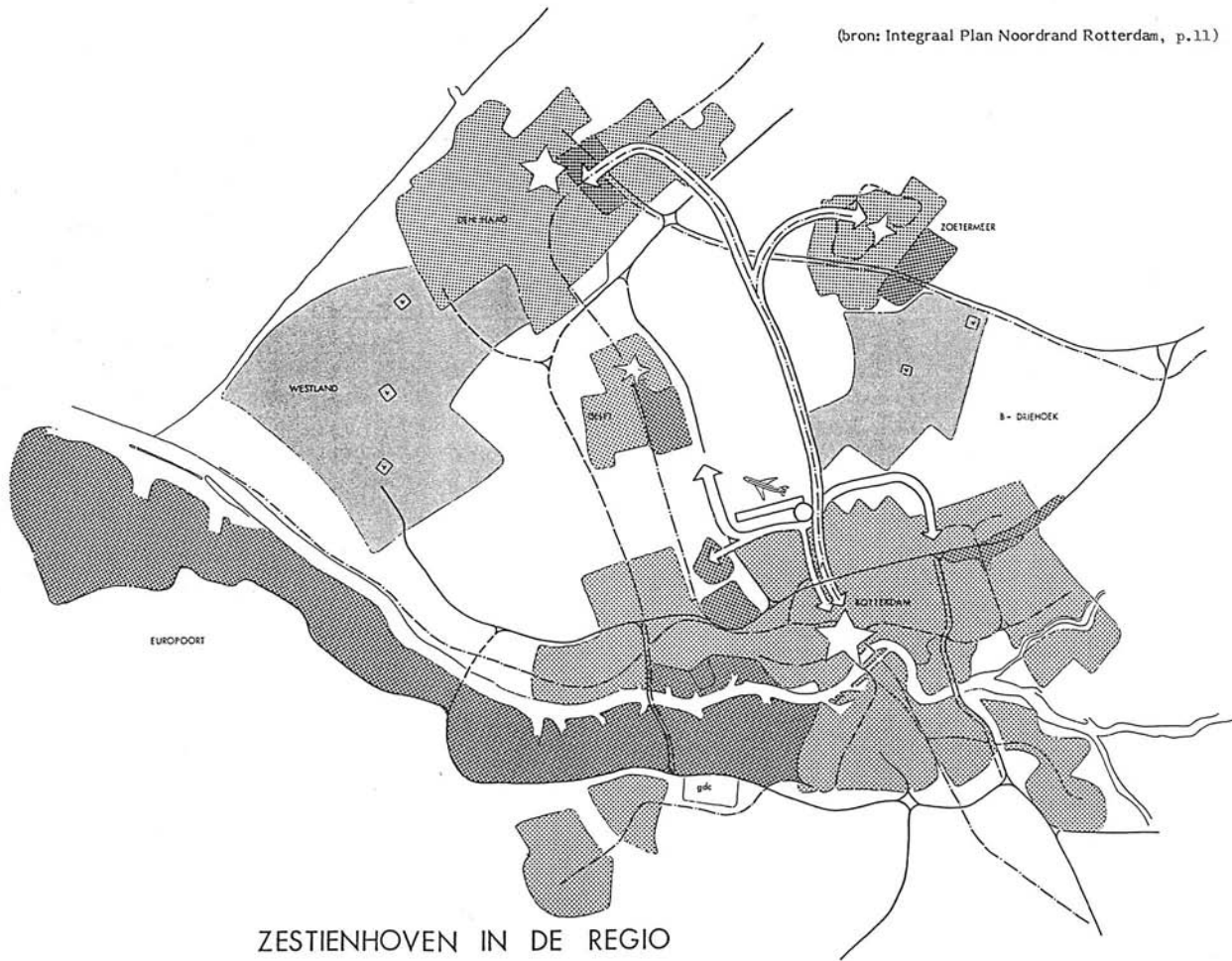
gevolgen mogen best revolutionair worden genoemd met name, maar niet alleen, voor de stedenbouw. Dit omdat de invoering van telematica kan leiden tot een nieuw ruimteconcept, hetgeen reeds zichtbaar wordt in verkenningen van logistieke concepties (23). Maar het beschikbare "technology assessment" heeft zijn beperkingen. Het is namelijk onderzoek "in de breedte" (op een hoog schaalniveau, een grote hoeveelheid telematica-toepassingen omvattend, op de lange termijn gericht, onderhevig aan een grote mate van onzekerheid). Terwijl er eveneens behoefte bestaat aan onderzoek "in de diepte" (op een concrete locatie, betrekking hebbend op een enkele concrete toepassing zoals bijv. een teleport, inzicht verschaffend in de periode waarin de desbetreffende investering kan worden terugverdiend, ondanks de onzekerheid omtrent de winsten op langere termijn). Experimenten kunnen hier uitsluitend geven - mits onderzoeksmatig goed voorbereid, begeleid en geëvalueerd - omdat zij de mogelijkheid bieden onderzoek te combineren met planning en uitvoering (24).

33

4. 'Goede ruimtelijke plannen'?

"Het ... vernieuwen van de stedelijke economie ... moet worden gefundeerd op goede ruimtelijke plannen" (25). Ruimtelijke plannen waarin geen rekening is gehouden met de economische potentie, het innovatiemilieu en de telematica, zullen in elk geval niet het predikaat "goed" verwerven. Wat zijn, kort samengevat, de voornaamste consequenties van de economische vernieuwing voor de (Rotterdamse) stedenbouw?

Ten eerste, is de economische potentie van Rotterdam beperkt, gemeten aan kansrijke economische activiteiten, terwijl het geheel van de steden binnen de zuidvleugel een gunstiger en gevarieerder beeld te zien geeft. Ten tweede, biedt de zuidvleugel - wat bedrijfsleven en kenniscentra betreft - ruimere mogelijkheden om een innovatiemilieu te creëren dan alleen Rotterdam: een regionaal geheel



ZESTIENHOVEN IN DE REGIO

dat veel meer is dan de som der Rotterdamse vestigingsfactoren.

Ten derde, wijzen de mogelijke gevolgen van telematicatoepassingen, op langere termijn, eerder in de richting van een decentralisatie van bouwactiviteiten dan van een concentratie, waarbij de kansen van de binnenstad en de mate van decentralisatie onderling nauw verbonden zijn, een decentralisatie binnen en zelfs buiten de grenzen van de zuidvleugel. De drie thema's, van strategisch belang voor de economische vernieuwing, wijzen onmiskenbaar op de betekenis van goede, regionale ruimtelijke plannen. Dat de vernieuwing van Rotterdam ook een belangrijke regionale dimensie heeft, zal door B & W niet worden

tegengesproken. Het lijkt op het intrappen van een open deur, getuige uitspraken zoals: "De toekomst van de stad is echter onlosmakelijk verbonden met de toekomst van de regio. Daarom is regionale samenwerking geboden" (26). Dit soort beleidsuitspraken vormt echter een schril contrast met de "intramurale" stedenbouwkundige plannen die als basis moeten dienen voor het vernieuwen van de Rotterdamse economie. En dit terwijl projecten die door B & W van "vitale betekenis" worden geacht voor de stedelijke economie, duidelijk eisen dat er regionale (inclusief regionaal-economische) verbanden worden gelegd. Het luchthavenproject kan hier als voorbeeld dienen.

Het vormgeven aan de regionale dimensie kent twee kanten die onderling zeer nauw verbonden zijn, te weten een:

- niet-ruimtelijke ofwel samenwerkingskant (het "management van innovaties"),
- ruimtelijke ofwel planvormingskant (de "geografie" van innovaties).

Regionale samenwerking en goede, regionale ruimtelijke plannen zijn van vitale betekenis voor de concurrentiepositie van Rotterdam en de zuidvleugel binnen Nederland alsook internationaal gezien. Tabel 2 geeft een overzicht over de concurrentiepositie van de Randstad in vergelijking tot enkele gewichtige Europese concurrenten (25).

We zien dat de Randstad als geheel kan concurreren qua vestigingsmilieu op terreinen zoals distributie-activiteiten, high-tech produktievestigingen en, in mindere mate, wat

de zakelijke dienstverlening en hoofdkantoren betreft. De R & D -vestigingen zijn zelfs op Randstadniveau een zorgenkind. Een lage score bijv. 5, 6 of 7 geeft belangrijke knelpunten aan die van belang zijn voor de keuze tussen landen, tussen regio's en/of tussen gemeenten. Voor een gedetailleerd overzicht zie tabel 3 (28). Rotterdam heeft uiteraard een belangrijke taak in het oplossen van lokale knelpunten, maar een aanpak op Zuidvleugel- (Randstad-)niveau bestrijkt een groter aantal knelpunten.

Zonder regionale samenwerking en regionale ruimtelijke planning, dreigt het gevaar dat de gemeenten alleen maar elkaar vliegen zullen gaan afvangen - hetgeen juist het tegenovergestelde is van synergie. Het Schipholconvenant (29) lijkt te bewijzen dat publiek-particuliere samenwerking op regionaal niveau wel mogelijk is.

35

Tabel 2. Samenvattend overzicht concurrentiepositie Randstad t.o.v. enkele stedelijke regio's in West-Europa voor een aantal activiteiten welke van groot belang zijn voor economische vernieuwing en groei in Nederland

Hoofdkantoren	R & D-vestigingen	High-tech produktie vestigingen	Distributie- activiteiten	Zakelijke dienstver- lening
1 Londen	1 Londen	1/2 Randstad Frankfurt	1 Randstad	1 Londen
2 Parijs				2/5 Randstad
3/4 Brussel/ Antwerpen Randstad	2/5 Parijs Frankfurt München Hamburg	3/4 München Hamburg	2/6 Brussel/ Antwerpen Londen Parijs Hamburg Frankfurt	Parijs Frankfurt Brussel/ Antwerpen
5/6 Frankfurt München	6/7 Randstad Brussel/ Antwerpen	5/7 Londen Parijs Brussel/ Antwerpen		6 München
7 Hamburg			7 München	7 Hamburg

1 = relatief meest gunstige positie

7 = relatief minst gunstige positie

TABEL 3: Concurrentiepositie Randstad t.o.v. enkele stedelijke regio's in West-Europa: voornaamste knelpunten

Vestigingsplaatsfactor	Niveau ^a	Hoofdkantoren		R&D-vestigingen		High-tech produktievestigingen		Distributie-activiteiten		Zakelijke dienstverlening	
		score ^d	rang ^e	score ^d	rang ^e	score ^d	rang ^e	score ^d	rang ^e	score ^d	rang ^e
<u>Wetgeving/overheid</u>											
- juridische regelgeving	n	5	(1)							5	(1)
- investeringsbevorderende maatregelen	n r			7	(2)						
- stimuleringspremies	n r l					7	(2)				
- afwikkeling douane (geautomatiseerd)	n							4/5	(2)		
<u>Infrastructuur en bereikbaarheid</u>											
- kwaliteit telecommunicatie	n r l ^b	7	(3)	7	(5)	7	(5)	7	(3)	7	(3)
- omvang R & D-sector	n r			6	(1)						
<u>Agglomeratievoordelen</u>											
- aanwezigheid hoogwaardige dienstverlening	n r l	5	(1)								
- aanwezigheid andere dienstverlenende ondernemingen	n r l									5	(1)
<u>Arbeidsmarkt</u>											
- voldoende geschoold R & D-personeel	n r			6	(2)						
<u>Kwaliteit omgeving</u>											
- aantrekkelijke woonomgeving voor het hogeschoolde personeel	r l	5	(2)	5	(3)					5	(2)
<u>Kwaliteit accommodatie</u>											
- prijsniveau grond	r l	7	(5)								
- beschikbaarheid representatieve kantoorruimte op een eerste klas locatie	r l	5	(4)	7	(4)	7	(6)	7	(4)	7	(5)
<u>Bedrijfsinterne factoren</u>											
- omvang (Europese) markt	n r ^c			6	(3)	6	(1)	6	(1)	6	(1)

^a concurrentie op nationaal (n), regionaal (r) en/of lokaal niveau (l)

^b l geldt niet voor hoofdkantoren en R & D-vestigingen

^c r niet van toepassing op distributie-activiteiten

^d Randstad in vergelijking met zes Europese concurrenten

^e rangorde vestigingsplaatsfactor.

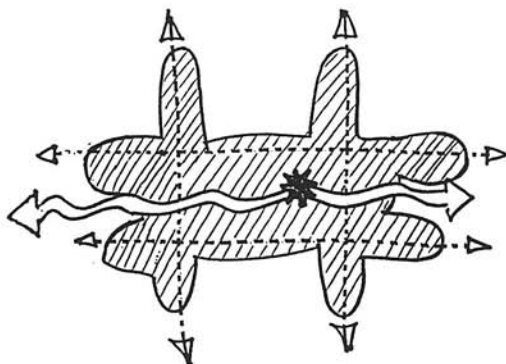
5. Regionale stedenbouw: naar een ontwerp voor de zuidvleugel

In de in "Vernieuwing van Rotterdam" gepresenteerde plannen wordt getracht de bestaande ruimtelijke mogelijkheden te benutten, te weten de ruime, nog niet voltooide binnenstad, vrijkomende hoogwaardige bouwlocaties aan de rivier en de stadsranden. De ruimtelijke mogelijkheden en het ruimtelijke ontwerpen op Randstad- en zuidvleugelniveau – geafficheerd als kader van de Rotterdamse projecten – komen er bekaid vanaf, op enkele summiere uitspraken na over

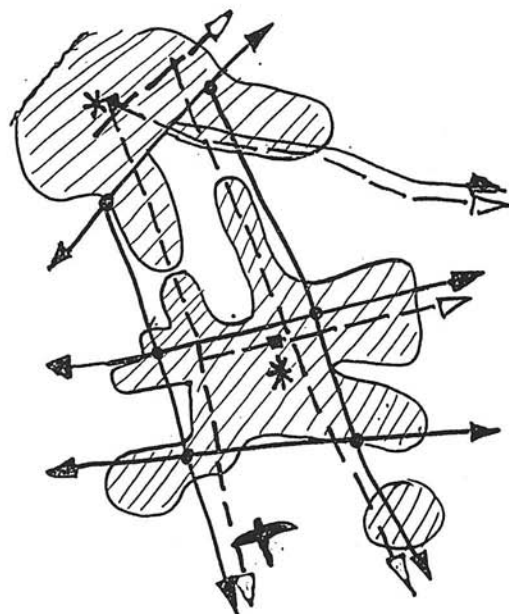
de landschappelijke hoofdstructuur van de Randstad. Dit kan beter. Maar niet alles hoeft opnieuw te worden uitgevonden, praktijkervaringen en klassieken bieden volop inspiratiebronnen (30). Nu juist op Europees niveau de stedelijke en regionale planning als kansrijke activiteiten worden beschouwd (voor architecten (31), zou eens systematisch moeten worden gewerkt aan een archief voor stedenbouwkundige concepten, al dan niet gerealiseerd.

Hier volgen enkele stellingen over de regionale ontwikkelingsmogelijkheden (opgesteld door **Beeno Radema**), bedoeld om de discussie over de regionale stedenbouw te stimuleren.

- De verzameling aan (mogelijke) plannen zoals die door de Dienst Stadsontwikkeling in uitvoering of discussie is gebracht dient te worden geplaatst in een helder structuurbeeld voor de mogelijke, toekomstige stedelijke en regionale ontwikkelingen. De Noordrandstudie is slechts integraal te noemen in lokaal verband. De plaats van het gebied in regionaal of zelfs nationaal verband is onvoldoende aan de orde gekomen en daarmee de mogelijke alternatieven voor de regionale ruimtelijke structuur en hoofdinfrastructuur van Groot-Rotterdam als onderdeel van de Zuidvleugel.



Figuur 3: Mogelijke ordeningsprincipe in hoofdzaken voor de Rotterdamse agglomeratie



Figuur 4: Mogelijk ordeningsprincipe in hoofdlijnen voor de Rotterdamse agglomeratie in regionaal verband

- Uit oogpunt van bereikbaarheids- en nabijheidseisen is zowel een voortgaande 'instraling' van bedrijfsactiviteiten en woningbouw in het 'Groene Hart' als een voortgaande 'uitstraling' (Hellevoetsluis, Spijkenisse!) ongewenst. Om dit te voorkomen is het van belang na te gaan of er op de vervoersassen tussen en direct nabij grootstedelijke centra (en gebruik makend van de nabijheid van middelgrote centra) nieuwe bedrijfsterreinen, kantoorlokaties en woongebieden ontwikkeld kunnen worden die deze - nog immer voortgaande stedelijke spreiding - kunnen opvangen. Tussen Rotterdam en Den Haag komen 1 of 2 ontwikkelingsassen in aanmerking. Even ter vergelijking: de afstand tussen het zaken-centrum Amsterdam-Zuid-Oost en de Amsterdamse binnenstad bedraagt 10 km en 20 metro-minuten de afstand tussen de centra van Rotterdam en Den Haag bedraagt 20 km en circa 20 treinminuten; het Delftse TNO-TU-komplex ligt precies halverwege: op 10 km afstand van beide grootstedelijke centra.

- Zowel de huidige als de door de gemeente voorgestelde luchthaven Rotterdam veroorzaakt grote hinder voor het woon- en leefmilieu aan de noordrand (de wettelijke voor openluchtrecreatie open gehouden zone tussen Delft en Rotterdam wordt gebruikt als aanvliegeroute!).

38

Dit betekent twee dingen:

- het beperkt de uitbreidingsmogelijkheden van Rotterdam in noordelijke richting met name voor een wervend woonmilieu op korte afstand van zowel het stadscentrum als ook openluchtrecreatiemogelijkheden,
- het beperkt de uitbreidingsmogelijkheden van de nieuwe luchthaven, hetgeen in het licht van de huidige en te verwachten groei in vliegbewegingen niet erg verstandig lijkt.

Het verdient zodoende aanbeveling om een nieuwe luchthaven ten zuiden van Rotterdam opnieuw in overweging te nemen. Zo'n luchthaven kan niet alleen van groot belang zijn voor de Zuidvleugel, maar met name ook voor de 'kansrijke' Brabantse stedenrij. Een nieuwe spoorlijn ter verbetering van de verbinding Randstad-Brussel-Parijs kan tevens gebruikt worden voor zowel de verbinding tussen dit vliegveld en de Zuidvleugel, alsook voor een betere aansluiting van Spijkenisse, Hoogvliet en Oud-Beijerland (tezamen straks ca. 150.000 inwoners) op het landelijk spoorwegennet.



- De regering beschouwt de volgende elementen als randvoorwaarde voor de ruimtelijke ontwikkeling van het stadsgewest Rotterdam:
- * de open ruimten ten Noordoosten en ten Zuiden van de Rotterdamse agglomeratie;
- * de Krimpenerwaard als grote landschappelijke eenheid;
- * de bufferzones Midden-Delfland en oostelijk IJsselmonde;

Figuur 5: Een mogelijke ontwikkelingsas is de Hofpleinspoorlijn (bron: S.S.G., 1983)

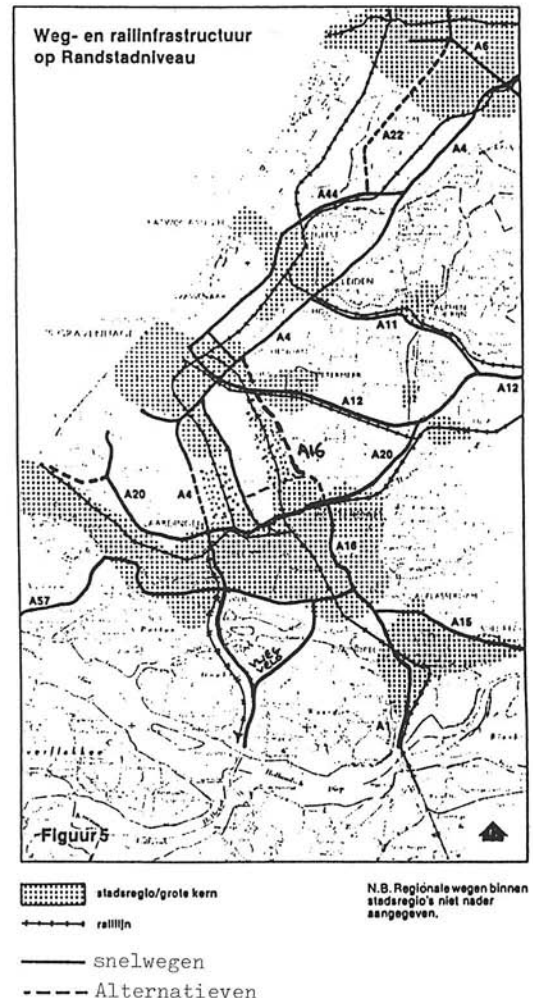


Figuur 6: De mogelijke twee assige ontwikkeling tussen Den Haag en Rotterdam (bron: R.P.D)



Figuur 7: Een nieuwe spoorverbinding vanaf Delft via Beneluxtunnel (de 3e?) en Hellegatsplein naar Antwerpen biedt:
 .een snelle verbinding Randstad-Brussel
 .de mogelijkheid om Spijkenisse beter te ontsluiten
 .de mogelijkheid een vliegveld ten zuiden van Rotterdam aan te leggen.

- De mogelijke alternatieve voorstellen voor het autosnelwegennet rond Rotterdam moeten getoetst worden op de mogelijke
 - ontsluitingsfuncties op lokaal niveau,
 - ontsluitings- en verbindingsfuncties op stadsgewestelijk niveau,
 - ontsluitings- en verbindingsfuncties op Randstad-niveau.
 Aanleg van de verlengde A16 richting A13 lijkt de aanleg van de A4 door Midden-



Delfland noodzakelijk te maken. De A13 kan dan wellicht beschouwd worden als een 'hart-op-hart-verbinding in de Zuidvleugel' met belangrijke ontsluitingsfuncties op lokaal en stadsgewestelijk niveau (relatief korte afstanden tussen op- en afritten). De (verlengde) A4 kan dan wellicht meer getypeerd worden als een Randstad-snelweg tussen Amsterdam en België (relatief grotere afstanden tussen op- en afritten). Een alternatief is het aanleggen van een Randstad-snelweg volgens het oorspronkelijke A14/A16-tracé. De A4 door Midden-Delfland kan dan wellicht achterwege blijven.

6. 'De toekomst is nu aan de ontwerpers'?

"Honderd jaar geleden hielp het getekende beeld de stedenbouwkundigen de complexiteit van de grote stad inzichtelijk te maken, nu kan het helpen de complexiteit van de toekomst binnen te dringen. De futurologie heeft haar kredietwaardigheid verspeeld, de moderne planologie heeft haar pretentie van gids moeten opgeven. De toekomst is nu aan de ontwerpers" (32). Vandaag is dit nog niet meer dan een provocerende stelling (o.a. voor futurologen en planologen) alsmede een uitdaging voor de stedenbouwkundige ontwerpers. Rotterdam lijkt een "laboratorium", geschikt om deze uitdaging op te pakken, teneinde de voor stedenbouwkundigen hoop gevende stelling te bewijzen. De economische vernieuwing vormt echter een belangrijk onderdeel van het "programma van eisen", eisen ontleend aan de voorgaande analyse van de economische potentie, het innovatiemilieu en de telematica. Het belang van "goede ruimtelijke plannen" wordt onderstreept door buitenlandse voorbeelden van slecht geplande of zelfs ongeplande economische vernieuwing. Zoals de ervaringen van bijv. Silicon Valley (33) en de regio van Los Angeles (34) leren, leidt dit tot - voor Nederlandse (West-Europese) begrippen - onaanvaardbare sociale kosten in de sfeer van verkeer en vervoer (congestie) en huisvesting die vervolgens weer de economische vernieuwing (kunnen) bedreigen. Een ander ongewenst resultaat is het ontstaan van een gedeelde stad (regio) in de vorm van een gesegmenteerde arbeidsmarkt, hetgeen gepaard gaat met een toenemende ruimtelijke segregatie van werk- en woonlocaties. Dit omdat het profijt van de vernieuwde economie ongelijk is verdeeld over de bevolkingsgroepen (35). B & W van Rotterdam streven dan ook terecht naar een "ongedeelde stad" (" 'Zorg' kan niet zonder 'vernieuwing' en 'vernieuwing' niet zonder 'zorg' " (36)), maar beperken zich voorlopig nog tot de vernieuwing of "revitalisering". Het wachten is op de aankondigde aansluiting tussen vernieuwing en zorg, te weten de afstemming van voorstellen met financiële

consequenties.

Hiermee zijn wij in feite terug bij De Casseres in 1926: "Met de verdere ontwikkeling van de stedenbouw zal men tot de erkenning moeten komen, dat deze geen onderdeel van de architectuur - zoals door velen werd en wordt geloofd - maar door en door een sociaal werk is, dat zijn basis vindt in de samenleving en grondt op drie uiterst belangrijke sociale verschijnselen: de bevolkingsbeweging, de sociale verhoudingen, en de economische toestanden" (37).

Op de economische toestanden zijn wij nader ingegaan. De sociale verhoudingen hebben wij slechts kunnen aanstippen (38). En de bevolkingsbeweging - die niet aan de orde is geweest - blijft een belangrijke factor, hetgeen ook in "Vernieuwing van de stad" wordt onderkend. Zoals reeds aan het begin gezegd, wordt de positie van Rotterdam gekenmerkt door bedreigingen en onzekerheden. Het stedenbouwkundig ontwerpen alleen kan de bestaande onzekerheden zeker niet verminderen. Hiervoor zijn duidelijke politieke uitspraken, gecoördineerde acties en onderzoek nodig. Politieke uitspraken kunnen worden ondersteund door het werk van de ontwerpers (dit gebeurt nu al in "Vernieuwing van de stad"). Gecoördineerde acties, bijv. met betrekking tot het innovatiemilieu, zouden eveneens door ontwerpers kunnen worden ondersteund, te weten door plannen voor regionale stedenbouw. Misschien een van de belangrijkste taken voor het stedenbouwkundig ontwerpen begint pas waar onderzoek naar processen (trends) in Nederland, Europa en de wereld uitwijst, dat niet alle onzekerheden kunnen worden verminderd, maar dat zij tot op zekere hoogte moeten worden geaccepteerd. Dit vooral vanwege de onzekere economische ontwikkeling, nationaal en wereldwijd (39). Het succes van stedenbouwkundige projecten lijkt vaak - op zijn minst stilzwijgend - door de voorstanders te worden gezien als een "self-fulfilling prophecy". Uiteindelijk zal wel beslissend zijn of het financieel risico kan worden gedekt, bijv. gedeeld in de vorm publiek-private samenwerking (dit is in feite ook een gecoördineerde actie). Speciale

aandacht verdient in dit verband nog de flexibiliteit van het planningssysteem en van de plannen zelf. Dit laatste bijv. als faseringsflexibiliteit. Elke fase kan in principe worden gezien als een experiment.

Binnen deze context, maar tijdelijk los ervan, kunnen de stedenbouwkundige ontwerpers aan de slag: "Misschien slagen hun beelden erin een perspectief te schetsen dat wervend is, een perspectief dat wellicht voor het 't eerst in de geschiedenis de toekomst niet dreigend of zwaar met normen beladen, maar populair maakt" (40).

Volgens de morfologische theorie van de stedelijke vorm (zoals die in Groot-Brittanië opgeld doet (41)) worden veranderingen in de stedenbouw, vooral op langere termijn, niet volledig bepaald door de waarde-ontwikkeling van de stedelijke grond, gekoppeld aan lange golven in de technologische en economische ontwikkeling, maar ten dele ook door culturele

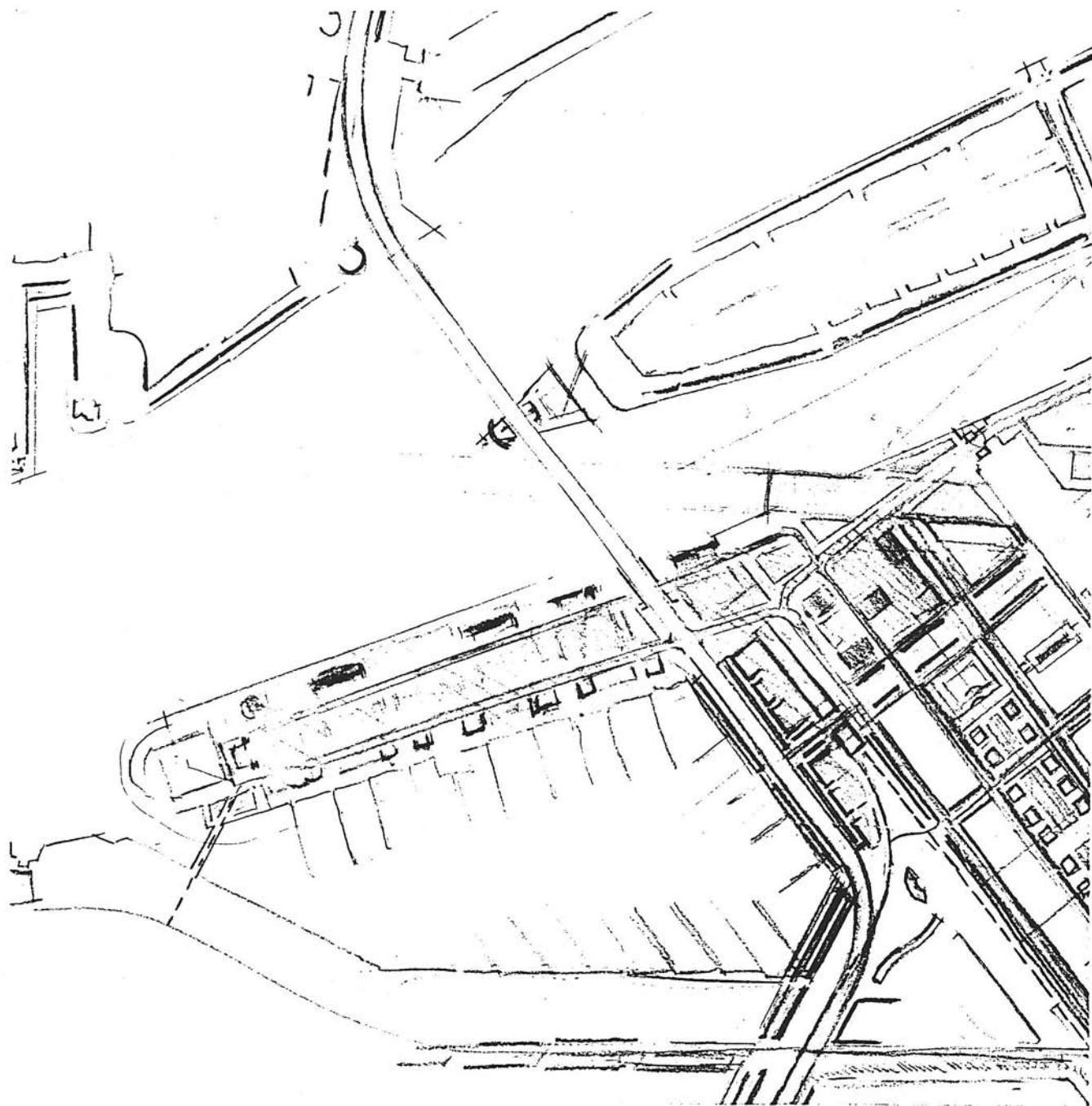
factoren. Niet alleen de technologische en economische ontwikkeling worden gekenmerkt door rijzen en dalen, ook de stedelijke planning zelf lijkt cyclisch van aard parallel aan de economisch-technologische cycli. De jaren 1890-1914 en 1945-1970 waren perioden van bloei, de jaren 1918-1939 en 1970 tot nu, daarentegen perioden van krimp. Aandacht voor het conserveren, renoveren en de post-moderne architectuur lijkt typisch voor perioden van depressie, aandacht voor kaalslag en de moderne beweging voor tijden van prosperiteit. Vandaar dat een nieuwe innovatiegolf gepaard zou kunnen gaan met tamelijk ingrijpende veranderingen in het stedenbouwkundig ontwerpen, althans voor zover niet een trouwens moeilijk te definiëren Nederlandse cultuur of genius loci van Rotterdam als een soort bandfilter functioneert.

Noten

1. Vergelijk Andersson, A., 1985, Creativity and regional development, *Papers of the Regional Science Association*, 56, pp.5-20.
2. Andersson, A.E., 1986, Presidential address: the four logistical revolutions, *Papers of the Regional Science Association*, 59, pp.1-12; zie ook bijv. Lane, T., 1987, *Liverpool: gateway of empire*, (Lawrence & Wishart, London).
3. Het College van Burgemeester en Wethouders van Rotterdam, 1987, *Vernieuwing van Rotterdam*; Rapport van de Adviescommissie sociaal-economische vernieuwing Rotterdam, 1987, *Nieuw Rotterdam*.
4. Vergelijk het LAAG-scenario voor de periode 1985-2000 uit Centraal Planbureau, 1985, *De Nederlandse economie op langere termijn, drie scenario's voor de periode 1985-2010*, ('s-Gravenhage).
5. Of van de gebouwde omgeving in het algemeen: "Een hoogwaardig gebouwde omgeving is een stimulans voor Nederland als distributieland, draagt bij aan een gunstig klimaat voor investeringen en dus aan de economische groei" - aldus De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 1987, *Gecoördineerd bouwbeleid, voortgangsnota*, ('s-Gravenhage), p.33.
6. Drewe, P., 1985, *Ruimtelijke ordening en technologische innovatie in de Randstad*, (Reeks werkstukken nr.4, Instituut voor Stedebouwkundig Onderzoek, Afdeling Bouwkunde, Technische Hogeschool Delft).
7. Alders, B.C.M. en de Ruijter, P.A., 1984, *De ruimtelijke spreiding van kansrijke economische activiteiten in Nederland*, (Studiecentrum voor Technologie en Beleid TNO, Planologisch Studiecentrum TNO, Apeldoorn/Delft), p.A-3.
8. Van der Knaap, G.A. en Louter, P.J., 1986, *De middelgrote steden*, (Serie: E.G.I. Publikaties nr.86-1, Economisch Geografisch Instituut, Erasmus Universiteit Rotterdam), p.94.
9. Ook uit een recent onderzoek naar de "economische gezondheid" van de COROP-gebieden (waaronder Groot-Rijnmond) blijkt geen onverdeeld gunstig beeld. Het gebied scoort relatief gunstig met betrekking tot het distributie- en informatiepotentieel (ten opzichte van het Nederlandse alsook het Randstadgebied), maar relatief ongunstig qua technologisch potentieel en huidige welvaart. Voor bijzonderheden zie Van der Knaap, G.A. en Louter, P.J., 1988, Technologische ontwikkeling en ruimtelijke specialisatie in de Randstad, *Geografisch Tijdschrift*, XXII, pp.3-14.
10. Vergelijk Soja, E. e.a., 1983, Urban restructuring: an analysis of social and spatial change in Los Angeles, *Economic Geography*, 59, pp.195-230; Toy, S., 1987, Los Angeles: a new business mecca, *International Business Week*, december 21, pp.30-34.
11. Drewe, P., 1987, *The coming economic cycle and the built environment, conjectures without refutation*, (Werkstuk nr.2, Onderzoeksinstituut voor Stedebouw, Planologie en Architectuur, Technische Universiteit Delft), p.24; vergelijk ook Whitehand, J.W.R., 1987, *The changing face of cities, a study of development cycles and urban form*, (Basil Blackwell, Oxford).
12. Mignolet, M., 1985, *Innovation technologique et red plement industriel regional: un outil d'valuation et d'analyse*, (Editions Regionales Europennes S.A., Genève).
13. Stöhr, W.B., 1986, Regional innovation complexes, *Papers of the Regional Science Association*, 59, pp.29-44.
14. Zie bijv. Boekema, F., 1986, Science parks, *Economisch Statistische Berichten*, 71, pp.910-912.
15. Stöhr, op.cit., p.40.
16. Van alle werkzame personen in de kansrijke bedrijvigheid in Groot-Rijnmond in 1984 was 20,2% werkzaam in kleine bedrijven (5-49 werkzame personen) en 47% in het middenbedrijf (50-499 werkzame personen). Bron: Alders en de Ruijter, op.cit., p.163.
17. Zie Nederlands Economisch Instituut (NEI)/Bouwkunde, TU-Delft, 1987, *Bevordering van een op innovatie gerichte kennisinfrastructuur in de provincie Zuid-Holland, projectvoorstel*, (NEI, Rotterdam).
18. Dekker, G., 1988, Delftse synergie, *Intermediair*, 29 januari, pp.15-17.
19. Arnbak, J.C., 1988, *Telematics - aims and characteristics of a new technology*, (Preprints International symposium 'Telematics - Transportation and Spatial Development', april 14-15, The Hague, Centrum voor Vervoers- en Verkeerswezen, Technische Universiteit Delft).
20. Vergelijk Rotach, M. e.a., 1987, *ETH Forschungsprojekt MANTO, Chancen und Risiken der Telekommunikation für Verkehr und Siedlung in der Schweiz, Schlussbericht, Teil II, Wirkungen*, (Verlag der Fachvereine Zürich); Drewe, P., 1988, *Telematics, the state-of-the-art and where do we go from here*, (Paper, IFHP Jubilee and 39th World Congress 'New approaches to housing and planning: looking forward after 75 years of IFHP', 15-20 may, The Hague).
21. Barras, R., 1987, Technical change and the urban development cycle, *Urban Studies*, 24, pp.5-30.
22. Daarom wordt er in het Zwitserse MANTO-project gewerkt met drie alternatieve scenario's. Zie noot 20.
23. Zie bijv. Janssen, B.J.P., 1987, *Production, transport, logistics and infrastructure requirements, some hypotheses on the Dutch case*, (Paper, IIASA and ISIR workshop on 'New logistics technologies', december 1-4, Bk, Hungary); Johansson, B., 1987, *Information technology and the viability of spatial net-works*, *Papers of the Regional Science Association*, 61, pp.51-
24. Vergelijk Drewe, 1988, op.cit. (noot 20) en de internationale prijsvraag van het IFHP ["Further required research on the (t)eletronic (r)evolution"].
25. College van B & W van Rotterdam, op.cit., p.99.
26. Op.cit., p.6.
27. J.J.Boeckhout e.a., 1987, *Plaats en functie van de Randstad in de Nederlandse economie*, (Stichting Het Nederlands Economisch Instituut, Rotterdam), p.ii.
28. Gebaseerd op, op.cit., pp.21, 31, 39, 45, 53.
29. Zie Bijlsma, D. en Feddema, H., 1987, *Het Schipholconvenant, een voorbeeld van ondernemende planning*, *Stedebouw en*

Volkshuisvesting, 68, pp.343-349.

30. Om de gedachte te bepalen, bijv. Lynch, K., 1980, **Managing the sense of a region**, (The MIT Press, Cambridge, Mass. and London) of Lynch, K., 1981, **A theory of good city form**, (The MIT Press, Cambridge, Mass. and London) in plaats van alleen maar "The image of the city".
31. Vergelijk Ministre de l'Equipement, du Logement, de l'Aménagement du Territoire et des Transports, Ecole d'Architecture de Normandie, 1988, **Institut Europeen de Formation Architecture et Aménagement, seminaire des 18, 19 et 20 novembre 1987, compte rendu** (Rouen). Het instituut staat voor een samenwerkingsverband van 9 Europese architectuurscholen, waaronder Bouwkunde Delft.
32. Van der Woud, A., 1987, De geschiedenis van de toekomst, in Van der Cammen, H., (red.), 1987, **Nieuw Nederland, onderwerp van ontwerp**, (boek 1, Achtergronden, deel 1, Het geheugen van Nederland), p.040.
33. Vergelijk bijv. Planque, B., 1985, **Le développement par les activits haute technologie et ses rpercussions spatiales, l'exemple de la Silicon Valley**, (Pa-per, Colloque International de l'ASRDLF, 'Espace et developpement', 2/3 septembre, Marrakech).
34. Zie noot 10.
35. Soja, op.cit.; voorts Soja, E., 1985, La restructuration de la region de Los Angeles, vers une rethorisation de l'urbain, **Revue d'Economie Regionale et Urbaine**, 4, pp.727-740.
36. College van B & W van Rotterdam, op.cit., p.36.
37. Geciteerd door Van der Woud, op.cit., p.035.
38. Voor meer informatie - let wel, dit is niet alleen een allochtonenvraagstuk - zie bijv. Drewe, P. en Hulsbergen, E.D., 1987, Etnische groepen als onderwerp van categoriaal, territoriaal en integraal beleid en onderzoek, recente ontwikkelingen in Nederland, **Bevolking en Gezin**, 1, pp.1-30.
39. Vergelijk Centraal Planbureau, op.cit.
40. Van der Woud, op.cit., p.040.
41. Whitehand, op.cit.



Atelier Coolsingelbrug¹

1. Inleiding

In het plan voor de Kop van Zuid wordt door de nieuwe Coolsingelbrug de belangrijkste hoofdstructuurlijn vastgelegd. De plaats van de brug, de wijze van aanlanding en de verdere afwikkeling van het verkeer zijn dan ook een bijzondere studie waard.

Dit hoofdstuk bevat het verslag van het ontwerpen aan deze hoofdstructuurlijn. Uitgangspunt hierbij was het voorstel, zoals dat door het Ontwerpbureau ir. Teun Koolhaas Ass. is gemaakt. In dat voorstel verbindt de brug het centrum van de stad, de Coolsingel, direct met de Kop van Zuid en heeft in één doorgaande lijn zijn vervolg, via de Stadionweg tot de A16. Zo wordt de unieke ligging van het gebied met één ingreep duidelijk gemaakt: het is zowel een centrale als een perifere ligging.

Behalve aan een aantal meer technische problemen, is verder gewerkt aan het nauwkeurig definiëren van de ruimtelijke kwaliteiten van deze hoofdstructuurlijn zelf en op welke wijze de reeds aanwezige kwaliteiten (de rivier, de oude havens en pakhuizen) uitgebuit en versterkt kunnen worden. Dit in de verwachting, dat zo deze hoofdlijn logisch en hoogwaardig ingebed wordt in de bestaande stedelijke situatie en daarmee de Kop van Zuid een wezenlijk onderdeel van het stadscentrum kan worden.

Allereerst worden de randvoorwaarden en een aantal doelstellingen rond de brug uitgelegd. Daarna volgt een systematisch verslag van de mogelijke aanlandingen op de zuid- en

noordoever. Dit deel is als een stripverhaal te lezen.

Om een keuze uit deze mogelijkheden te kunnen maken, wordt vanuit een groter schaalniveau een toekomstperspectief voor Rotterdam-Zuid geschetst.

Dit alles leidt tot drie principevoorstellen, die elk eenzelfde tracé voor de brug kennen. Daarmee wordt een hoofdstructuurlijn vastgelegd zonder dat nu al meer gedetailleerde uitwerkingen gedicteerd worden.

Tot slot wordt ingezoomd op de brug zelf.

randvoorwaarden

Voor het tracé van de brug gelden veel randvoorwaarden. In de rapportage van de Dienst Gemeentewerken komen deze uitgebreid aan de orde. Voor deze studie zijn de volgende aspecten van belang.

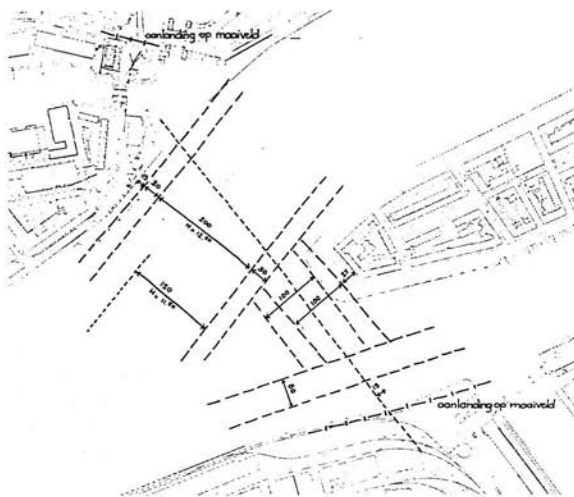
Constructieve randvoorwaarde:

- 15 meter afstand van de metrobuus.

Scheepvaarttechnische randvoorwaarden:

- Beweegbare brug Koningshaven met doorvaartbreedte van 50 meter;
- Doorvaarthoogte/breedte op de rivier zelf is gewenst op 12,50 meter hoogte over 200 meter breedte. Maar gezien de bestaande doorvaartbreedte/hoogte van de Willemsbrug, moet een hoogte van 11,50 meter over 150 meter breedte acceptabel zijn (dit zal de toegankelijkheid en de aanlanding van de brug zeer ten goede komen);
- Doorvaartbreedte van 100 meter tussen Noordereiland en brug. Hier is een minimale variant mogelijk door het gedeeltelijk afgraven van het Koninginnehoofd.

1) Dit verhaal geeft een impressie van de SO-studie als nadere uitwerking van het brugtracé en de planstructuur van de Kop van Zuid.



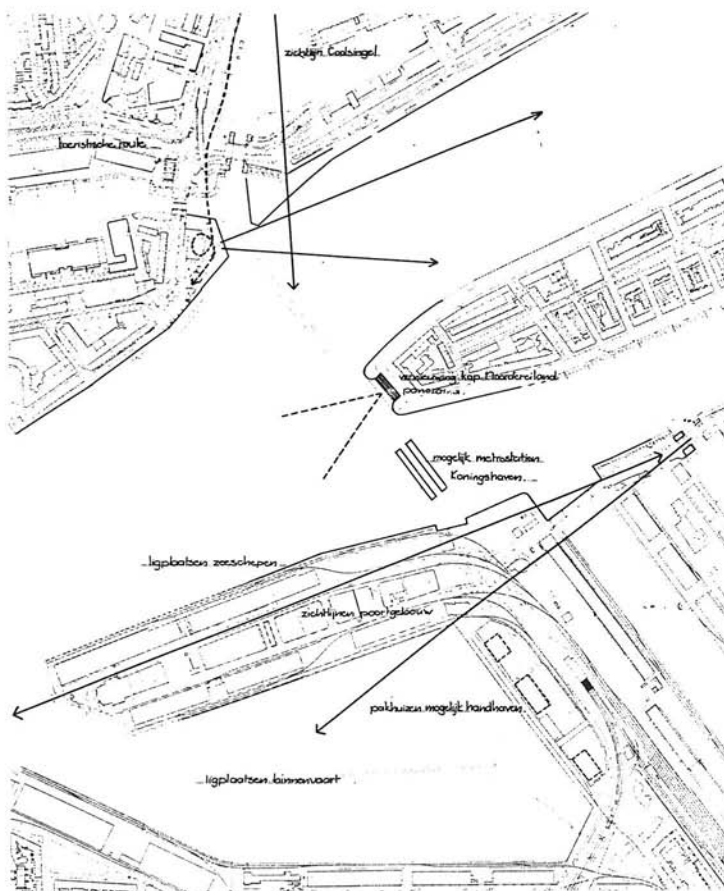
Stedebouwkundige randvoorwaarden:

Rechter Maasoever

- Ter hoogte van Vasteland/Nieuwe Leuvebrug moet het tracé op maaiveld liggen. Dit ter voorkoming van ophoging van de Schiedamse dijk en de aansluiting op bestaande en nieuwe gerealiseerde bebouwing;
- De ontsluiting en overlast van/voor de bestaande bebouwing tussen rivier en Vasteland moet speciale aandacht krijgen.

Linker Maasoever

- Het tracé zal op Zuid ter hoogte van de huidige kade lijn op (nieuw) maaiveld moeten liggen. (Een marginaal afwijkende hoogte moet in deze nieuwe situatie oplosbaar zijn). Hierdoor kan de continuïteit van de kade langs Koningshaven en Wilhelminapier gewaarborgd blijven en de verkeersknoop op stedelijke wijze opgelost worden;
- De bestaande Parallelweg, de vork van metrotracé en metroremisespoor (met de nieuwbouw op de Hillekop ertussen) en de nieuwe Emplacementsweg, vormen een pakket infrastructuur, dat om ruimtelijke oplossingen vraagt.



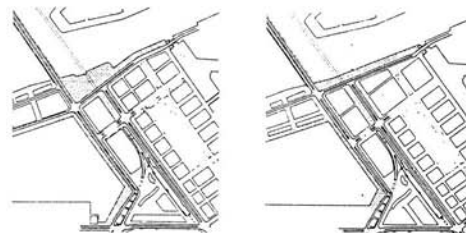
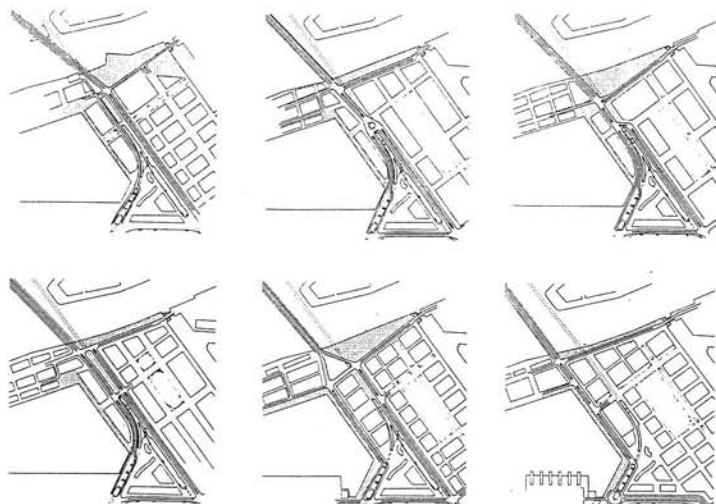
situatieve aspecten

Rond de brug is een aantal kwaliteiten te benoemen, die als doelstellingen bij het tracé van de brug meegenomen worden. Het zijn de situatieve aspecten.

- Vanaf de Coolsingel is er een zichtlijn op de Maas, die uitgebuit kan worden om de relatie van de stad met de rivier te versterken. Door de hoogte van de Boompjes is het water niet, maar een brug wel te zien.
- Langs de Leuvehaven loopt een "toeristische route", die momenteel eindigt bij de Spido. Met een brug op die plek blijft een "attractie" of "bijzondere plek" aan het

water noodzakelijk om de route aantrekkelijk te houden en een sprong over het water mogelijk te maken.

- Het Koninginnehoofd op het Noordereiland zal binnenkort aangelegd worden als een verblijfsplek met prachtig uitzicht.
- Er wordt gestudeerd op een metrostation, gekoppeld aan de bestaande metrobus onder de Koningshaven, met ingangen op Noordereiland en Zuidkade.
- Vanaf het Poortgebouw zijn twee bijzondere zichtlijnen te construeren: één in de as van het gebouw naar de "oksel" van de Rijnhaven en één in het verlengde van de noordelijke ontsluitingsweg op de Wilhelminapier.
- Langs de Wilhelminapier komen ligplaatsen voor zeeschepen (Maas-) en binnenvaartschepen (Rijnhaven).
- Langs de oostelijke kade van de Rijnhaven staan een aantal karakteristieke, eventueel her te gebruiken pakhuizen.



2. Inleiding op de tekeningenreeks

De tekeningenreeks, zoals die hierna is afgebeeld, is een weergave van een gedeelte van het atelierwerk. Dit werk concentreerde zich in eerste instantie sterk op de wijze waarop de brug, zowel op Linker als op Rechter Maasoever, aanlandt en zich verknoot met de huidige of te realiseren stedenbouwkundige structuur.

De eerste reeks tekeningen richt zich op de aanlanding op de Zuidoever. D.w.z. de verknoping van de brug met Stieltjesstraat, Parallelweg, Emplacementsweg en de verkeersontsluiting van het plandeel Wilhelminapier. Bij het ontwerpen hiervan zijn de eerder beschreven doelstellingen en randvoorwaarden als kader gebruikt. De wijze waarop met twee van de randvoorwaarden is omgesprongen, verdient nog enige toelichting vooraf.

- De metrobak ter plaatse van de Hillekop en het metroremisespoor tussen Hillekop en Brede Hilledijk. Gemeentewerkenstudies met betrekking tot een nieuw te realiseren metrostation Wilhelminapier hebben duidelijk gemaakt, dat het niet reëel moeten worden geacht, dat de dichte bakconstructie tussen metrotunnel en metroviaduct kan worden verwijderd. Dit betekent, dat metrobak en remise- spoor als harde randvoorwaarden voor de planvorming zijn gehanteerd.
- Voor de aanlanding van de brug op Zuid is uitgegaan van een aanlandingshoogte van + 4.00 m + NAP op de kade. D.w.z. dat er tussen brugaanlanding en toekomstig peil geen grote niveauverschillen hoeven te worden opgelost. De studies van Verkeersdienst en Gemeentewerken maken duidelijk,

dat voor het beweegbare gedeelte van de brug tegenover de Konings- haven een dubbele basculebrug in dit geval de meest ideale oplossing is.

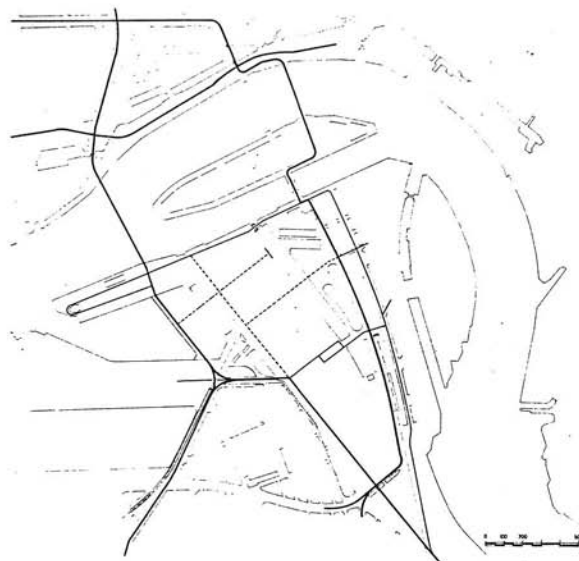
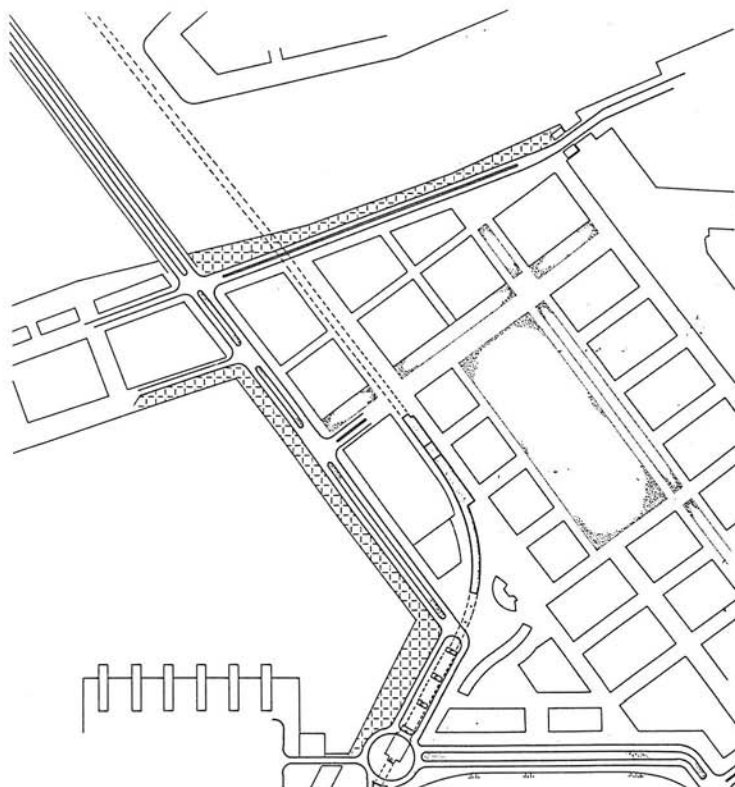
Schetsend vanuit, in eerste instantie, de problematiek van de knoop, is een veelheid van mogelijke oplossingen bedacht. Door deze oplossingen te vergelijken, was het mogelijk een vrij systematische reeks te construeren. De tekeningenreeks is te lezen als een stripverhaal. De strip begint bij de oplossing, die in het oorspronkelijke plan Koolhaas is voorgesteld voor "de knoop". Elke volgende tekening is een bewerking van de voorgaande, waarbij de positie van de planonderdelen langzaam verschuift. De rode draad wordt gevormd door het brugtracé. Dit tracé draait, met als vast punt het Willemsplein op de Rechter Maasoever, stap voor stap naar het westen.

De serie geeft een helder inzicht in de voor- en nadelen van de verschillende oplossingen ten aanzien van de technische randvoorwaarden en de ruimtelijke kwaliteit van dit plandeel. Essentieel hierbij is, zoals eerder gezegd, de keuze voor een definitief tracé van de Coolsingelbrug.

Ter illustratie van de modellenreeks laten we één van de modellen als voorbeeld zien (een willekeurige keuze):

MODEL VIII

De Wilhelminapier wordt ontsloten via het meest noordelijke wegprofiel. De Stieltjesstraat wordt strak langs de kade van de Koningshaven gelegd. In plaats van de relatie tussen het rivierfront aan de Koningshaven en de Rijnhaven wordt nu het rivierfront in haar volle lengte benadrukt.

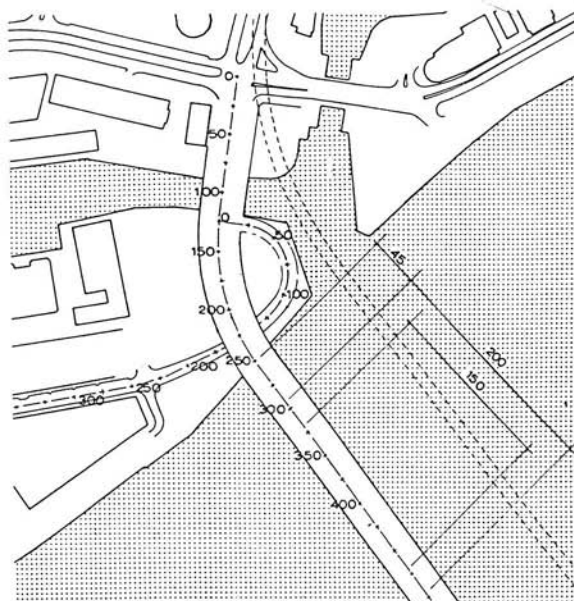


CONCLUSIE

Wanneer we het te kiezen brugtracé beoordelen op basis van de gestelde randvoorwaarden met betrekking tot de brug en de problematiek van de knoop op Zuid, is de volgende conclusie te trekken.

HET IN DE LAATSTE DRIE MODELLEN (VI, VII, VIII) GETEKENDE BRUGTRACE IS HET MEEST OPTIMALE.

- brugtracé ligt op voldoende afstand van de metrobus. De gestelde randvoorwaarden, 15 m uit de metrobus geen constructies van de brug, wordt ruim gehaald. Bovendien wordt het realiseren van een metrostation op het huidige metrotracé in de Koningshaven niet geblokkeerd. Door Gemeentewerken wordt gewerkt aan een studie naar een dergelijke oplossing voor het metrostation Wilhelminapier.
- De afstand tot het Noordereiland is voldoende voor de te realiseren doorvaartbreedte van 100 m tussen brug en Noorder-eiland. Het Koninginnenhoofd kan onaangestast blijven.
- De verkeerstechnische oplossing voor het aansluiten van Emplacementsweg en Parallelweg op de brug is, vergeleken met de oorspronkelijke opzet, sterk vereenvoudigd. In plaats van complexe rotonde of pleinachtige oplossing is de knoop uit elkaar getrokken en omgewerkt tot een T-aansluiting en een kruispunt.
- Gezien de te verwachten verkeersintensiteit op de Parallelweg problematische flessehals ter plaatse van de Hillekop/metrobak, is met het verlengde tracé van de Parallelweg geen probleem meer.
- De bereikbaarheid van de Rijnhaven ten behoeve van te realiseren voorzieningen voor de binnenvaart is eenvoudig te realiseren.



3. De nieuwe brug ter plaatse van het Willemsplein

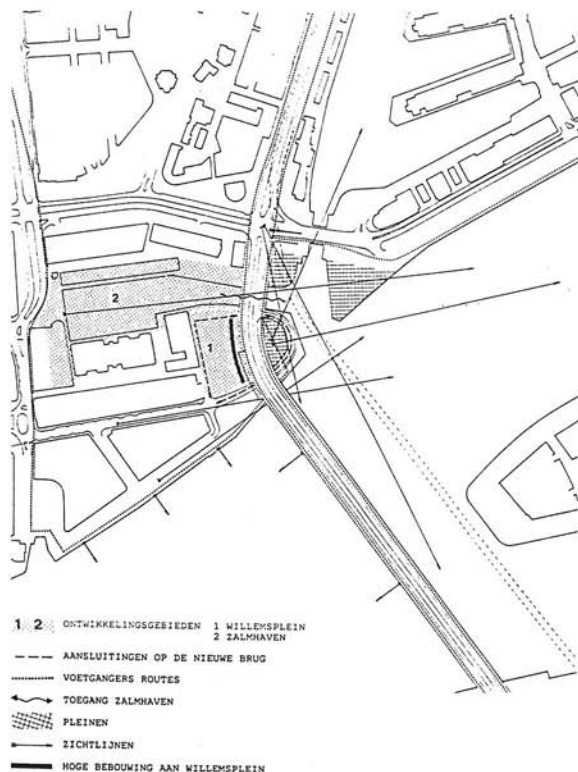
Op de tekening is te zien wat de gevolgen zijn van de verschillende uitgangspunten voor doorvaartbreedtes en -hoogtes op de hoogte van de brug ter plaatse van het Willemsplein en op de hellingen van de aanbruggen.

doelstellingen bij inpassing van de nieuwe brug

Herstel van de verkeersverbindingen, c.q. het ontwikkelen van alternatieven, inclusief fietspaden en trambaan.

- Ten aanzien van het Scheepvaartkwartier betekent dit aantakking op de brug, of verbetering van de andere ontsluitingen.
- Aansluiting Zalmhaven-Noord via het oude tracé (steilere en langere helling), via nieuw tracé vanaf het Vasteland, of enkelzijdig vanaf de Scheepstimmermanslaan, met een keerlus aan de oostzijde.

Herontwikkeling van het gebied met recreatieve en andere bestemmingen (kantoren, hotel, woningen), o.a. ter compensatie van de huidige woningen en ter versterking van de recreatieve zone.



Herstel van de voetgangersverbindingen langs de aanbrug en via trappen naar het Willemssplein.

Bijzondere aandacht dient gegeven te worden aan de voetgangersverbinding over de rivier (een attractie?).

N.B. De te ontwikkelen verbindingen langs de Zalmhaven.

Ontwikkelen van een aangenaam verblijfsklimaat, m.n. in verband met de recreatieve route: buitenruimtes, beschut tegen wind, met uitzicht, met voorzieningen en gelegen in de voetgangersroutes.

Rekening houden met, c.q. bieden van alternatieven voor de bestaande zichtlijnen en focuspunten.

Belangrijke nieuwe zichtlijnen zijn die op de brug. In verband daarmee in de binnenbocht van de aanbrug op het Willemssplein geen hoge

bebouwing! Wel hogere bebouwing in de buitenbocht, ter begeleiding van de route.

Toegankelijk houden van de Zalmhaven voor binnenvaart- (en plezier-) schepen.

4. Drie varianten voor de wegenstructuur (met hun consequenties voor de overige ontwikkelingen)

Er zijn drie à vier mogelijkheden voor ontsluiting van het gebied rond het Willemssplein (zie schema's).

Geen aansluiting op de brug, alle verkeer wordt afgeleid via de Scheepstimmermanslaan. De recreatieve tramlijn wordt in dit geval niet hersteld.

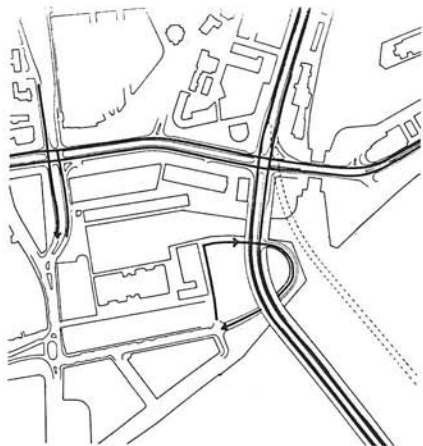
Aantakking op één rijrichting van de brug (een doorsteek over de weg is volgens de Verkeersdienst, zo dicht bij het Vasteland niet mogelijk.) Als voorbeeld is hier gekozen voor de oostelijke aantakking.

Aantakking op beide rijrichtingen van de brug (in beide laatste gevallen is herstel van de recreatieve tramlijn mogelijk).

De drie ontsluitingsvarianten hebben, behalve invloed op de dimensionering van wegen en kruispunten en op de logica van de bereikbaarheid, ook invloed op de ontwikkelingsmogelijkheden van het Willemssplein e.o. Dat hebben zij overigens op twee tegen elkaar in werkende wijzen.

Een goede bereikbaarheid impliceert goede ontwikkelingsmogelijkheden, maar een gering resterend bouwterrein. Bij een mindere bereikbaarheid is veel terrein te bebouwen.

Achtereenvolgens worden de drie varianten getoond en hun voor- en nadelen opgesomd. Een keuze is op dit moment nog niet te maken. Daarvoor zijn er nog te veel onzekere factoren, zoals de randvoorwaarden over hoogteligging van de brug. Bovendien is overleg over deze varianten pas in een beginstadium en er zijn vele betrokkenen!



a. Volledige aansluiting op de brug

Voordelen:

- De ontsluiting van het Scheepvaartkwartier is goed en begrijpelijk.
- Ten gevolge van de goede bereikbaarheid zijn ook de ontwikkelingsmogelijkheden goed.
- Er vindt geen zware belasting van de "smalle" Scheepstimmermanslaan plaats.
- Herstel van de recreatieve tramlijn is mogelijk.

Nadelen:

- Een groot deel van het te ontwikkelen oppervlak wordt verkeers-gebied. Er blijft weinig ruimte voor nieuwe ontwikkelingen.
- De oostelijke afrit maakt de bereikbaarheid van het resterende terrein zelfs zo gering, dat een ontwikkeling met bebouwing nauwelijks mogelijk is.
- De westelijke afrit noodzaak een herontwikkeling van de aangrenzende kantoorpanden.

b. Enkelzijdige aansluiting op de brug (oostelijke rijbaan)

Voordelen:

- De aantasting van de bestaande bebouwing blijft beperkt tot het woningenblok.
- De bereikbaarheid van het Scheepvaartkwartier en de logica van de ontsluiting blijven redelijk.
- Het terrein ten westen van de brug is goed te herontwikkelen; eventueel met twee afzonderlijke gebouwen.

- Herstel van de recreatieve tramlijn is mogelijk.

Nadelen:

- De Scheepstimmermanslaan wordt zwaarder belast. Het kruispunt daarvan met het Vasteland dient heringericht te worden.
- De oostelijke afrit maakt de bereikbaarheid van het resterende terrein zo gering, dat een ontwikkeling met bebouwing nauwelijks mogelijk is.

c. Geen aansluiting op de brug

Voordelen:

- Door het ontbreken van opritten is de grootte van het te ontwikkelen terrein maximaal. Ook het oostelijke deel kan bebouwd worden. Er blijft hierdoor ruimte om een toeristische attractie toe te voegen.
- De aantasting van de bestaande bebouwing blijft beperkt tot het woningenblok.

Nadelen:

- Alle verkeer, dat over de Stokkenbrug ging, zal nu de "smalle" Scheepstimmermanslaan zwaar belasten. Het kruispunt daarvan met het Vasteland moet gereorganiseerd worden.
- De logica van de routing naar het Scheepvaartkwartier wordt veel minder.
- Ten gevolge van de slechtere bereikbaarheid van en routing naar het Scheepvaartkwartier wordt de verdere ontwikkeling daarvan beperkt.
- Herstel van de recreatieve tramlijn is niet mogelijk.

5. Resultaat planstudies

Als resultaat van de gemaakte planstudies op zowel het schaalniveau van de Kop van Zuid als op die van het centrum en Rotterdam-Zuid als totaal, zijn een drietal maquettes gemaakt. Bij deze maquettes is uitgegaan van een aantal in alle drie de voorstellen constante onderdelen van de hoofdplanstructuur.

De brug als ligt in het verlengde van de huidige kade van de Rijnhaven en sluit aan op de verlegde Parallelweg.

Een strook van + 35 m langs deze kade wordt gedempt. Dit maakt het mogelijk de Parallelweg bij de Hillekop af te buigen voor de bestaande pakhuizen langs naar het noordoosten en bovendien tussen weg en haven een ruime, als promenade in te richten strook te realiseren.

De oorspronkelijke continue structuurlijn Coolsingelbrug - Emplacementsweg - Stadionweg, is verschoven naar Coolsingelbrug - Parallelweg - Zuidplein.

De hoofdplanstructuur koppelt zo het stadscentrum "Waterstad Noord" - Maas - "Waterstad Zuid" en het Centrum-Zuid aan elkaar. De havenbekkens op Zuid kunnen zich ontwikkelen tot kwalitatief hoogwaardige en goed ontsloten locaties. Locaties die ook ruimtelijk een attractief onderdeel vormen van de genoemde hoofdplanstructuur.

De wijze waarop de planonderdelen (Wilhelminapier, Zuidkade, Bispogebied) aansluiten op deze hoofdplanstructuurlijn, varieert in de drie varianten. Deze varianten en het nieuwe brugtracé resulteren, vergeleken met het oorspronkelijke plan van Bureau Koolhaas Ass., in een aantal wijzigingen in de verkavelingsmogelijkheden voor het gebied de Kop van Zuid.

Voor de drie varianten zijn hierover de volgende voorlopige opmerkingen te maken.



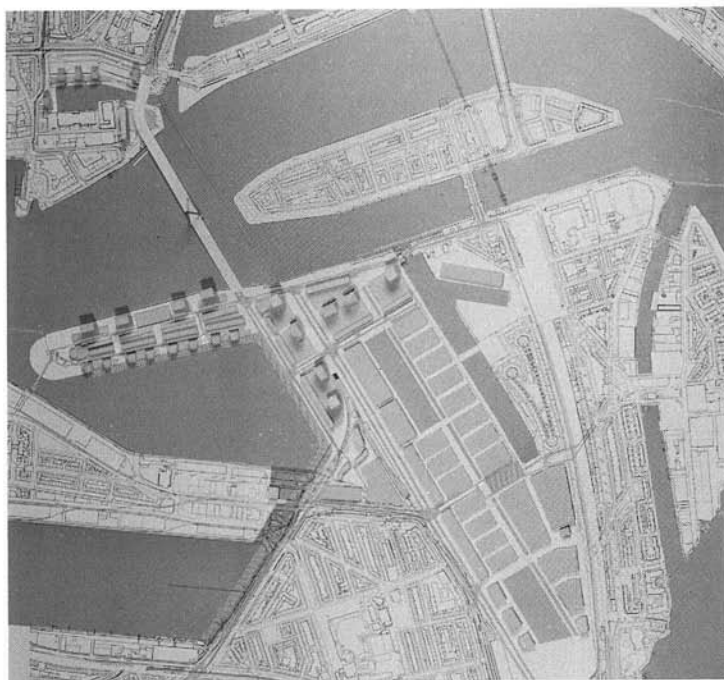
Variant 1

Wanneer Wilhelminapierontsluiting en Stieltjesstraat op één punt de Parallelweg kruisen en er gekozen wordt voor twee aantakkingen van de Wilhelminapier op de Parallelweg, is het hoogstwaarschijnlijk noodzakelijk de bebouwing op de Wilhelminapier niet in drie maar in twee zones te verkavelen. De planstudie "mogelijkheden en onmogelijkheden op de Wilhelminapier" gaat hier inhoudelijk verder op in.

Mogelijkheden voor bebouwing langs de Rijnhaven zijn verruimd. De strook is dieper geworden (+ 70 m) en is langs beide zijden te ontsluiten.

Doordat de tracé's van Emplacementsweg en Parallelweg "uit elkaar" getrokken zijn, is het realiseren van dwarsverbindingen zowel ruimtelijk als fysiek (oversteekbaarheid) beter te realiseren.

Riversidepark blijft in deze variant gehandhaafd als een grote openbare ruimte aan de Koningshaven en grenzend aan de stedelijke route.



Variant 2

Het tracé van de Stieltjesstraat is verlegd en loopt nu direct langs de kade. Op deze wijze ligt de Stieltjesstraat in het verlengde van de noordelijke ontsluitingsstraat van de Wilhelminapier.

De keuze voor een verkavelingsmodel voor de pier in twee zônes of in drie zônes wordt hierdoor waarschijnlijk minder vast- gelegd als in variant 1.

De bebouwingsmogelijkheden van het plandeel Zuidkade wijzigen door het verschoven tracé van de Stieltjesstraat. De zône wordt dusdanig diep, dat de strook in tweeën gedeeld moet worden om goed uitgeefbare kavels te realiseren. Er ontstaat een structuur van kavels aan de Koningskade en kavels aan de binnenzijde, gescheiden door een service-achtige straat.

In plaats van het benadrukken van de ruimtelijke relatie tussen het Riversidepark, dat in deze variant vervalt, en de Rijnhaven, wordt hier de continuïteit van de oeverlijn geaccentueerd door het langgerekte, continue profiel van de Stieltjesstraat tot aan de kop van de Wilhelminapier.



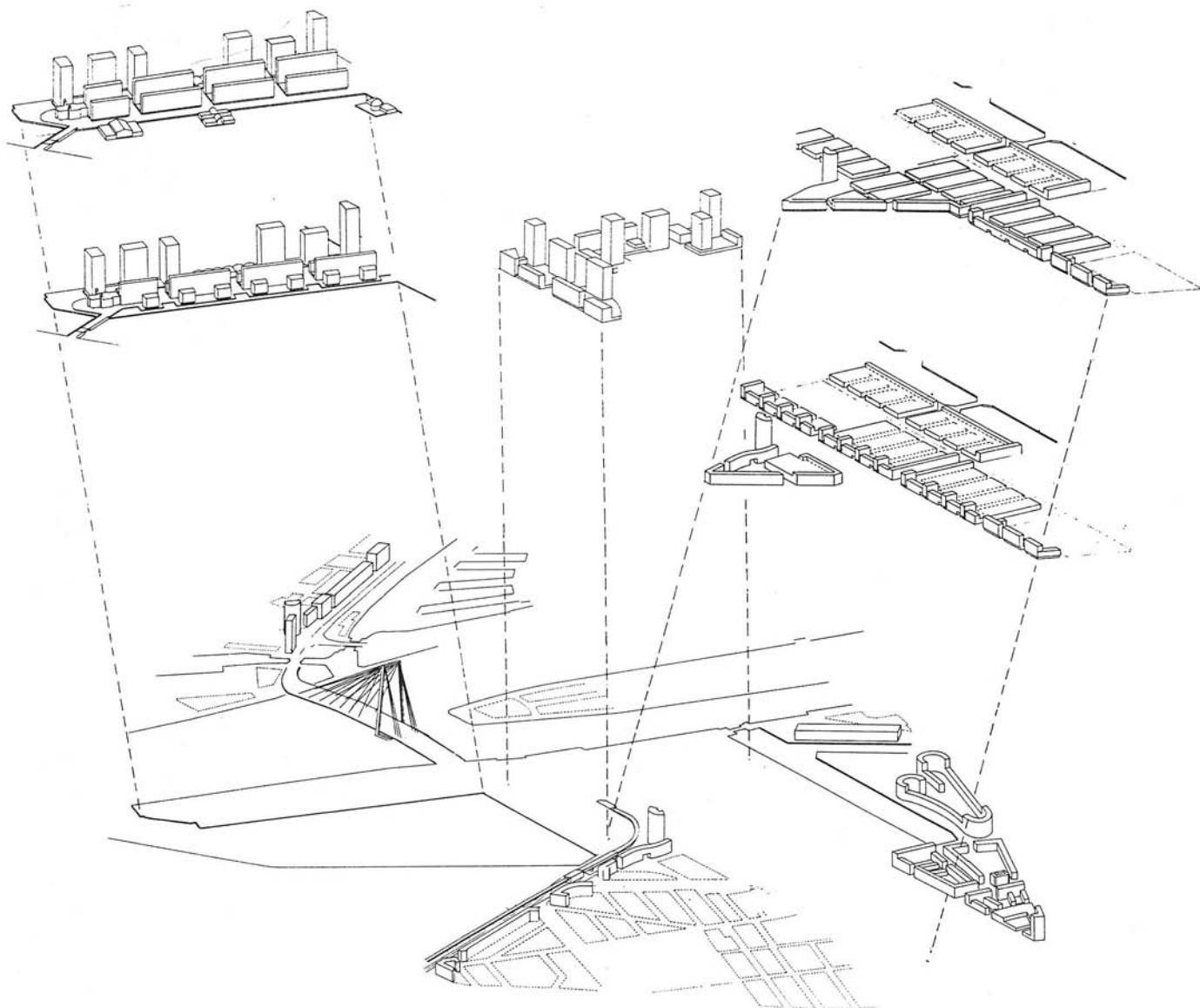
Variant 3

De meest radicale variant, ook voor wat betreft de wijzigingen in de verkavelingsmogelijkheden voor het plangebied.

Door het afbuigen van de emplacementsweg langs de Brede Hilledijk en het verwijderen van het metroremisespoor, wordt het theoretisch mogelijk de Hillekop te integreren met de toekomstige verkaveling van het Bispogebied. Het niet doortrekken van Emplacementsweg tot aan de Koningshaven betekent tevens, dat de mogelijkheden voor het realiseren van een wat groter, rustig woongebied worden verruimd.

Hierbij moet wel worden opgemerkt, dat de metabak en de metabuis als civieltechnisch obstakel een "breuk" blijven vormen in het plan.

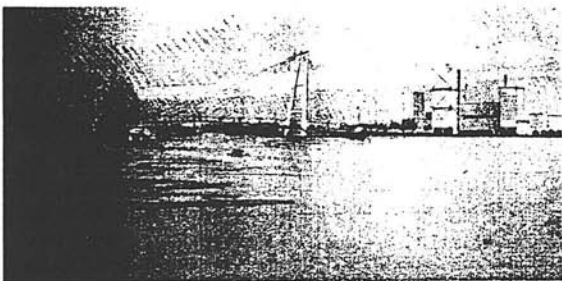
Dit feit bepaalt tevens het karakter c.q. de uitwerkingsmogelijkheden van de blokken grenzend aan de metabak.



De drie getoonde varianten zijn in één tekening nogmaals samengevat. Te zien is, dat het gekozen tracé voor brug en Parallelweg alle drie de planvarianten mogelijk maakt. Bovendien wordt duidelijk, dat de keuze voor een tracé van de Stieltjesstraat en gekoppeld daaraan de wijze waarop de Wilhelminapier ontsloten wordt, onafhankelijk van de tracékeuze voor de Emplacementsweg gemaakt kan worden.

In alle varianten blijft de stedelijke route Coolsingel - Zuidplein de ruimtelijke en functioneel betekenisvolle ruggegraat van het plan. De afzonderlijk planonderdelen kunnen op meerdere manieren goed op deze hoofdplanstructuurlijn aansluiten.

Planstudies met betrekking tot de verschillende plandelen zullen de discussie over welke uitwerkingsvarianten de voorkeur verdienen moeten structureren. De brug kan met het voorgestelde tracé een constant en niet meer flexibel gegeven vormen in deze studies.

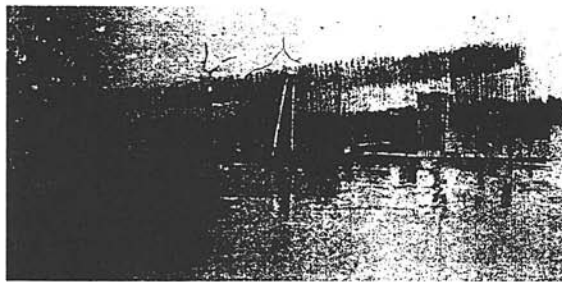


6. De brug

De brug wordt zo'n 600 meter lang. Voor een voetganger een wandeling van 7 à 8 minuten. Bij zo'n wandeling in een stedelijk gebied kom je heel wat tegen. De afstand is vergelijkbaar met de Westersingel (van Kruisplein tot Eendrachtspaleis) of de afstand van Bijenkorf tot bibliotheek. Nu is het uitzicht over de rivier natuurlijk fantastisch, maar het is abstract als een film die aan je voorbij schuift. Als wandelaar zou je graag het gevoel hebben er meer bij betrokken te zijn, zelf de scènes van de film te kunnen monteren.

In de lengterichting van de brug betekent dit, dat de opbouw van de brug helder gemaakt moet worden. De brug is te lezen (vanaf de Rechter Maasoever) als aanbrug over land, brug over de rivier en aanlanding op Zuid. Voor deze drie delen worden de volgende voorstellen gedaan.

- De overgang tussen aanbrug en brug over de rivier vorm te geven als een verhoogd (Willems-)plein op het niveau van de brug (eventueel gecombineerd met een gebouw). Het plein maakt de voetganger duidelijk, dat dit het land is en de brug het water.
- De brug over de rivier heeft een vast deel en een beweegbaar deel. Die zullen in samenhang ontworpen moeten worden. Het vaste deel heeft z'n pijlers, het beweegbare deel z'n brugwachtershuisje. Beide elementen zijn daar het contragewicht (als los element onder de brug) met elkaar verbonden. Zo vormen deze twee delen van de brug over de rivier een eenheid.
- De aanlanding op Zuid kan heel direct zijn, op het maaiveld. Aan de ene kant ligt een open gebied (park en manifestatieterrein),

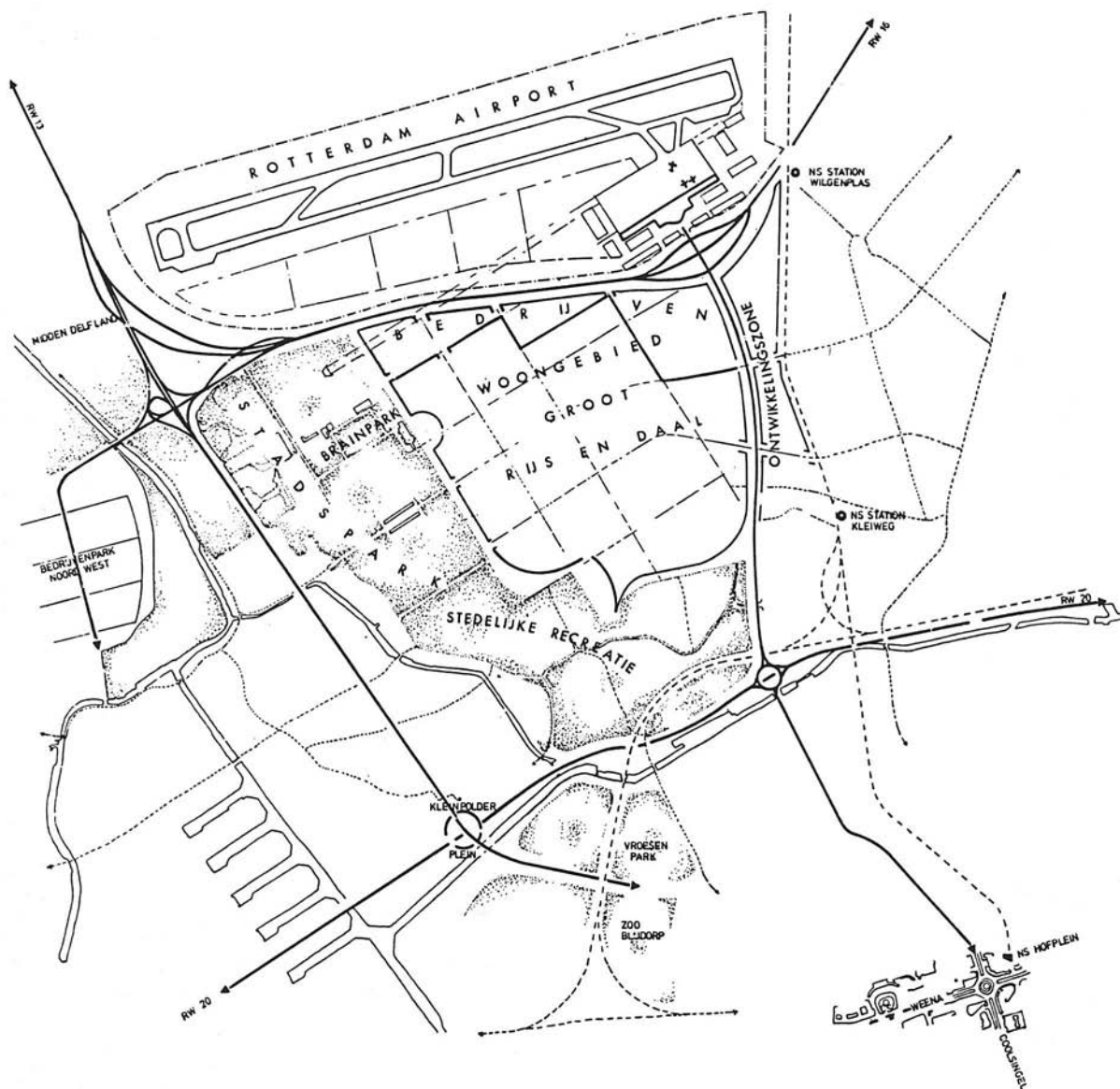


aan de andere kant staat de bebouwing van de Wilhelminapier heel dicht tegen de brug. Hier is een directe relatie van Wilhelminakade en brug met een gebouw als schakel.

55

De dwarsrichting van de brug, het profiel, is qua maat en opbouw zo goed als gelijk aan een stadsstraat. Maar in de stad ben je als wandelaar meer betrokken bij de winkels/huizen erlangs, de kruispunten of het straatmeubilair, en niet zozeer bij het verkeer dat langs je rijdt. Op een brug is het gevoel echter groter dat je als wandelaar langs een autoweg loopt. Het voorstel is een heldere profilering van de brug te maken in materiaal en niveau-verschillen. Verder de tuinen van de brug tussen het langzaam verkeer en auto/-tramverkeer te plaatsen. De vormgeving van brugleuning en beveiliging van de tuinen moet hoogwaardig zijn. De verlichting is speciaal voor elke verkeerssoort vormgegeven: een lijn van lampen voor het auto-tramverkeer en plekverlichting, ondersteund door verlichting in de brugleuning voor het langzaam verkeer.

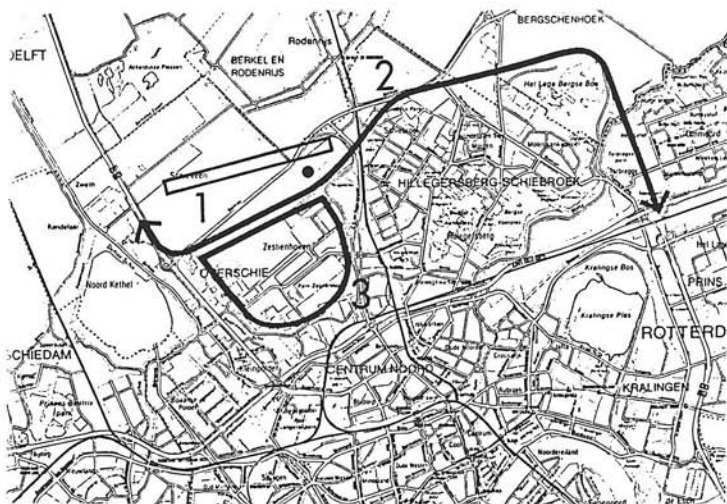
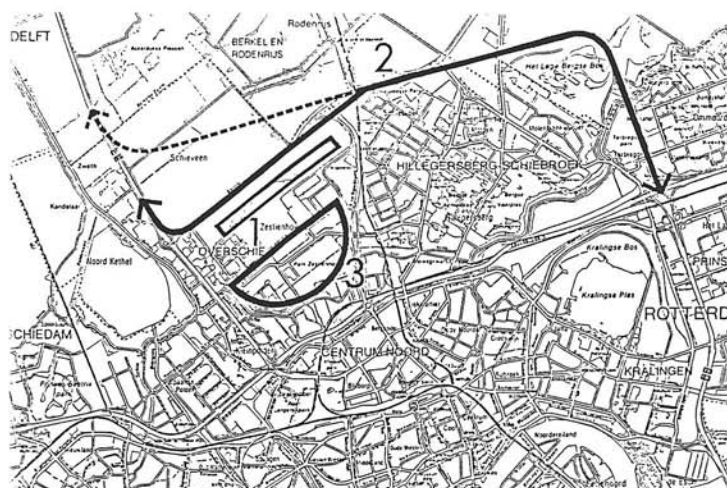
Tot slot, de brug heeft een grote symboolfunctie in de "sprong" over de rivier. De pyloon van de brug heeft een enorme hoogte, die van zeer ver zichtbaar is. Overdag is de brug nadrukkelijk aanwezig. Om de symboolwaarde ook 's avonds zichtbaar te maken, stellen we voor de brug te laten "baden" in licht, met punt- en lijnverlichting, zodat het zelfs 's avonds een feest is om over de brug te gaan.



INTEGRAAL PLAN

Noordrand

5.



Voorgeschiedenis

In het kader van de afweging en besluitvorming omtrent de toekomstmogelijkheden van de Luchthaven Rotterdam, is binnen het College van B&W de wens uitgesproken om een studie te verrichten naar de ruimtelijke problematiek van de gehele noordrand van Rotterdam, en de samenhang te onderzoeken van de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied met de besluitvorming omtrent de Luchthaven. Het integraal plan is het eerste resultaat van dat onderzoek. Dat plan loopt vooruit op de structuurschets voor de gehele Noordrand van Rotterdam, die momenteel in ontwikkeling is.

Daarbij worden drie grootschalige projecten in de beschouwing betrokken, die voor de jaren negentig in de Noordrand van de stad op stapel staan:

1. de luchthaven;
2. de doortrekking van RW 16 van Terbregseplein naar RW 13;
3. de ontwikkeling van een nieuw woongebied "Rijs en Daal".

Tot dan toe zijn deze drie projecten alleen op zichzelf bekeken. In het integraal plan wordt een visie op de drie projecten tezamen ontwikkeld, met het doel om hun onderlinge relaties te optimaliseren en maximaal profijt te trekken van de enorme investeringen die ermee gemoeid zijn.

Uitgangspunt is dat de ontwikkelingen aan de Noordrand in Rotterdam in hun geheel een maximale bijdrage moeten leveren aan de ontwikkeling van de Randstad, de regio Den Haag-Rotterdam-Zoetermeer, en aan de revitalisering van Rotterdam zelf.

Het integrale plan noordrand Rotterdam

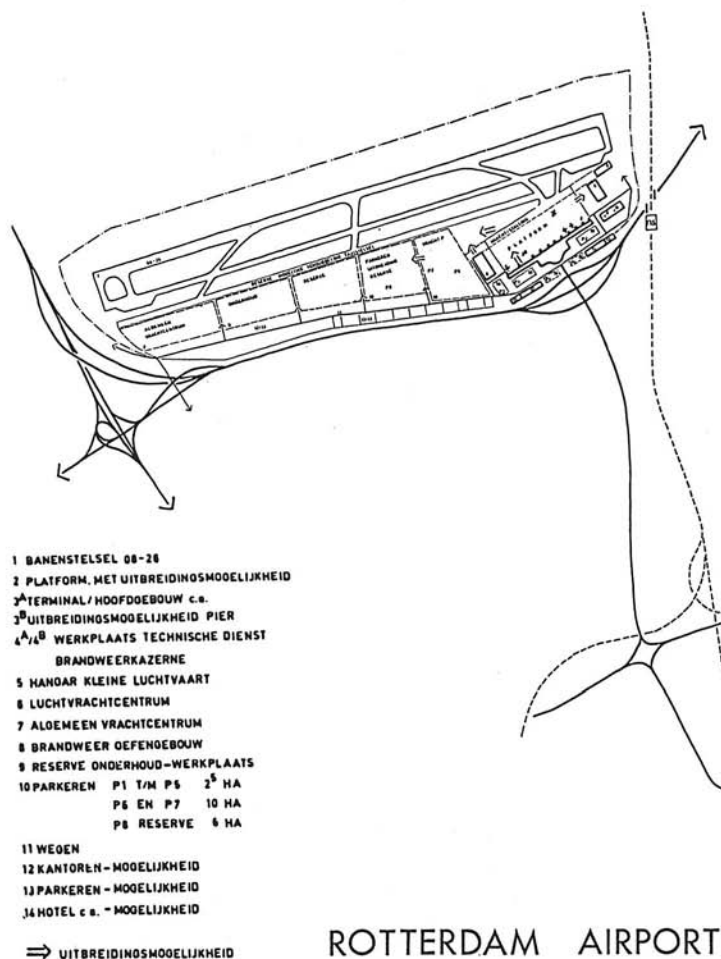
Het integrale plan zoals in april 1987 gepresenteerd bestaat kort samengevat uit de volgende elementen:

1. Een nieuw Rotterdam-Airport met een lange gedraaide baan en een nieuwe terminal bij de Hofplein-spoorlijn, aan het einde van de iets verlegde G.K. van Hogendorpweg.
2. Een tracering van Rijksweg 16-13 ten zuiden van de luchthaven, met een directe ontsluiting van de nieuwe terminal t.p.v. de aansluiting op de G.K. van Hogendorpweg.
3. Een ontwikkelingszone voor hoogwaardige werkgelegenheid, voorzieningen en ca. 2000 woningen tussen de Van Hogendorpweg en de Hofplein-spoorlijn.
4. Een ruime woonwijk "Groot Rijs en Daal" van ca. 7000 woningen en bijbehorende voorzieningen.
5. Een vergroot "Stadspark Zestienhoven" tussen de nieuwe woonwijk en Overschie, met relatie naar groenvoorzieningen in de stad en buiten de stad.
6. Een "Kantorenpark Zestienhoven" rondom de bestaande terminal, gelegen op de rand van woonwijk en stadspark.

De luchthaven en de ontwikkelingszone liggen via de Schieweg en de Schiekade rechtstreeks in het verlengde van het Hofplein en de Coolsingel.

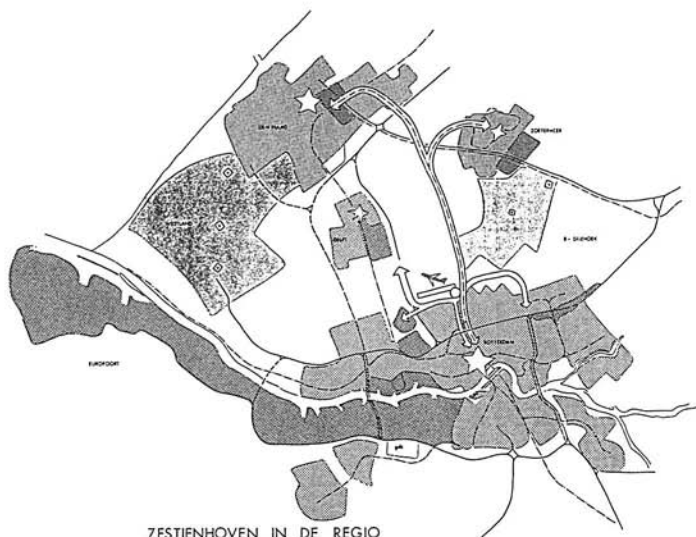
Er ontstaat zo een "stedelijke as" die een aantal unieke, hoogwaardige elementen uit de Rotterdamse agglomeratie aaneenrijgt. Door een koppeling met de Kop van Zuid kan deze stedelijke as zich voortzetten tot aan het Zuidplein. Hij omvat de hele stad, en verhoogt zo de attractiviteit van de delen die hij aaneenrijgt.

In Rotterdam-Noord vormt hij de ruggesgraat



van de nieuwe ontwikkelingen.

De kenmerken per element kunnen als volgt worden beschreven.



ZESTIENHOVEN IN DE REGIO

Rotterdam-Airport

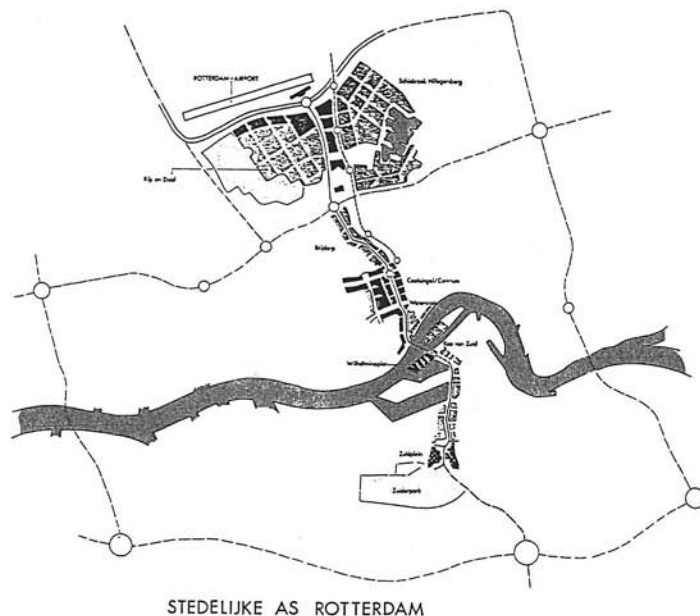
- De start- en landingsbaan van het vliegveld wordt gedraaid naar de positie 08-26, zoals in de eerdere voorstellen.
- De bestaande baan wordt opgeheven waardoor een aanzienlijke ruimtewinst ontstaat.
- De luchthavenfuncties worden gehergroepeerd op een oppervlak van 315 ha. rondom de nieuwe baan. Een moderne lineaire opzet is mogelijk, met een efficiënte concentratie van activiteiten rondom de nieuwe terminal en het platform.
- In de nieuwe configuratie kunnen platform en parkeervoorzieningen ter plaatse van het bestaande banenstelsel worden gesitueerd. Hierdoor is het bestaande verharde en bouwrijpe terrein opnieuw functioneel.
- Door de verplaatsing van de terminal naar de oostzijde van de luchthaven, krijgt de terminal een zeer prominente ligging aan het einde van de "stedelijke as". De afstand van de terminal tot de Coolsingel bedraagt 4 kilometer.

- Door de koppeling van de terminal aan het op te waarderen station Wilgenplas aan de Hofpleinlijn, ontstaat er een directe railverbinding met de stads- en zakencentra van Rotterdam, Den Haag en Zoetermeer, een typische "passagiersluchthaven" waardig. Ook vele woongebieden liggen direct of indirect aan deze lijn.
- Rondom het voorplein van de terminal zijn hoogwaardige kantorenvestigingen mogelijk.
- Op het luchthaventerrein is voldoende ruimte beschikbaar voor een vrachtcentrum en andere luchthaven gebonden bedrijvigheid. Deze terreinen zijn optimaal ontsloten en goed zichtbaar vanaf de nieuwe Rijksweg.
- Tevens is op langere termijn een zône direct ten noorden van de Rijksweg, grenzend aan het luchthaven-terrein, beschikbaar voor de ontwikkeling van bedrijven en kantoren (ca. 20 ha.).
- Uitbreiding in noordwaartse richting is fysiek niet onmogelijk. Deze wordt niet gehinderd door de ligging van een nieuwe Rijksweg 16-13.

Rijksweg 16/13

- Door de tracering van de rijksweg ten zuiden in plaats van ten noorden van de verplaatste luchthaven is het mogelijk de verplaatste luchthaventerminal rechtstreeks vanaf de rijksweg aan de voorzijde te ontsluiten.
- Deze zelfde rijksweg-aansluiting geeft tegelijkertijd een rechtstreekse aansluiting op de "stedelijke as" Van Hogendorpweg-Schiekade-Coolsingel (de "verlengde Coolsingel") en het stedelijk woongebied. Zowel de nieuwe rijksweg als de nieuwe terminal zijn zo direct aangesloten op het hart van de stad.
- Een aansluiting van de nieuwe rijksweg op RW 13 ter plaatse van het huidige knooppunt met de Doenkade, maakt dat ook het bedrijvenpark Rotterdam Noord-West rechtstreeks ontsloten wordt, en een snelwegverbinding met de luchthaven krijgt.

- d. In oostwaartse richting is het mogelijk de Rijksweg aan te sluiten op het bestaande provinciale wegennet door de B-driehoek naar Zoetermeer, dan wel op nieuwe verbindingen in die richting. Daarmee worden een aantal polen van economische bedrijvigheid (Bedrijvenpark Rotterdam Noord-West, Rotterdam-Airport, de tuinbouwgebieden en veilingen in de B-driehoek en de nieuwe werkgebieden in Zoetermeer) rechtstreeks met elkaar verbonden.
- e. De koppeling van de rijksweg met parkeervoorzieningen bij het trein-metrostation Wilgenplas past in een integrale benadering van de mobiliteitsproblematiek.
- f. De tracering van de Rijksweg ten zuiden van de luchthaven betekent dat het open gebied van de polder Schieveen minder wordt aangetast.



De ontwikkelingszone langs de stedelijke as

- a. De G.K. van Hogendorpweg wordt vanaf het Van Limburg Stirumplein naar het noorden iets westwaarts bijgebogen, zodat hij rechtstreeks op de terminal van de luchthaven uitkomt, en op de nieuwe rijksweg kan worden aangesloten.
- b. Door de onmiddellijke nabijheid en onderlinge zichtbaarheid van de luchthaven-terminal, de Van Hogendorpweg en het station aan de Hofpleinlijn ontstaat een zeer hoogwaardig knooppunt. Van hieruit strekt zich tussen de "stedelijke as" en de Hofpleinlijn een ontwikkelingszone uit, die zich eveneens leent voor hoogwaardige vestigingen.
- c. De zone is gelegen tussen twee rijkswegen: RW 20 met het Schieplein in het zuiden, RW 13/16 in het noorden.
- d. Er ontstaat zo een economische potentie, die een wezenlijke uitbreiding van de spin-off effecten van de luchthaven teweeg kan brengen: naast alleen luchthaven-

georiënteerde bedrijven, ook optimaal ontsloten hoogwaardige kantoren en bedrijven op nationaal niveau.

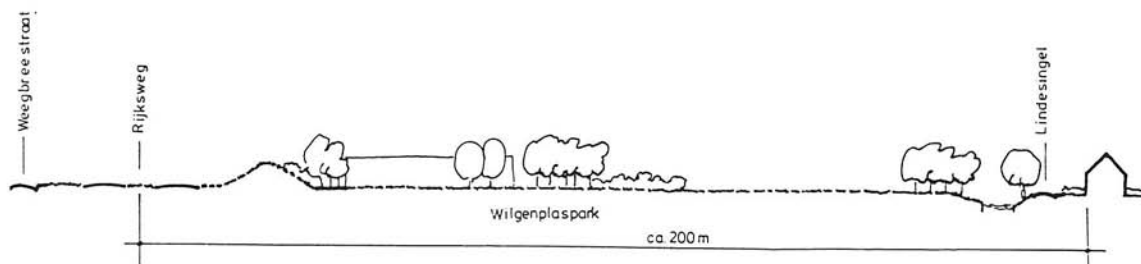
- e. Daarnaast kunnen ook stedelijke voorzieningen t.b.v. de woonwijk Rijs en Daal (in aansluiting op openbaar vervoer langs de Hofpleinlijn) in deze zone opgenomen worden. Hetzelfde geldt voor eventuele aanvullende voorzieningen voor Schiebroek en Hillegersberg.
- f. De voorzieningen verhogen op hun beurt de vestigingskwaliteit in deze zone.
- f. Binnen de zone is op langere termijn een capaciteit voor ca. 2000 woningen in een meer stedelijk milieu beschikbaar. De zone heeft dus een multifunctioneel karakter.
- g. De bebouwing langs de Van Hogendorpweg zal als onderdeel van de "stedelijke as" beeldbepalend worden voor de stad als geheel en voor het noordelijke stadsdeel op zich.
- h. Op de langere termijn wordt voorzien in een "upgrading" van de bestaande bedrijfsterreinen in de stedelijke as bij de Bovendijk en Volkelstraat.

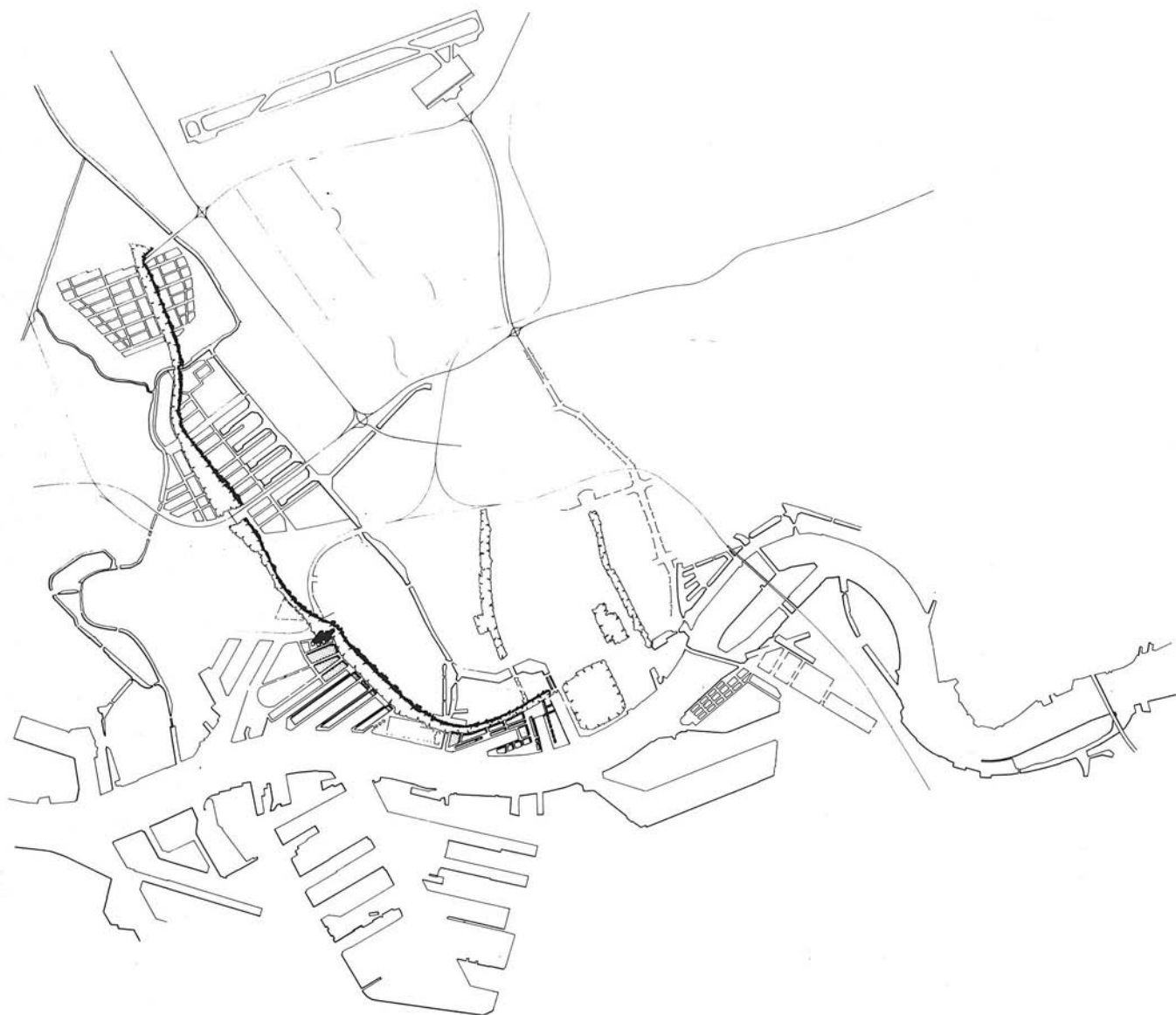
De woonwijk Groot Rijs en Daal

- a. Door het opheffen van de bestaande landingsbaan van de luchthaven ontstaat er een aanmerkelijke ruimtewinst. Deze kan ten goede komen aan een uitbreiding van de locatie "Rijs en Daal" van minimaal 1500 woningen tot een woonwijk "Groot Rijs en Daal" van ca. 7000 woningen in de ontwikkelingszone langs de stedelijke as ontstaat zo een capaciteit van ca. 9000 woningen.
- b. Bij dit woningaantal is een volwaardig niveau aan wijkvoorzieningen mogelijk. (Ter vergelijking: Prinsenland telt 5500 woningen, Zevenkamp 7000 woningen).
- c. Gerekend wordt daarbij met een dichtheid die vergelijkbaar is met de dichtheden in Zevenkamp en Prinsenland.
- d. Tezamen met de woningen in de "ontwikkelingszone" biedt het plan zowel tuinstedelijke als stedelijke woonmilieu's. Aan de ene kant vormt de ontwikkelingszone een stedelijke ruggegraat die aansluit bij Blijdorp, Bergpolder en de binnenstad. Aan de andere kant ontstaat er langs het stadspark een grote lengte aan groene randmilieu's.
- e. Samen met het stadspark verlost de wijk ook Overschie van zijn isolement.
- f. Het plan verenigt zo de kenmerken in zich van andere hoogwaardige milieu's die in de buurt liggen: Blijdorp als stedelijk milieu, Overschie, Schiebroek en Hillegersberg als tuinstedelijk milieu, ruim voorzien van plassen en parken.

Het stadspark

- a. Door het samenvoegen van de huidige versnipperde groengebieden rondom en op de huidige luchthaven, de rijksweg en de bedrijfsterreinen ontstaat een vergroot "Stadspark Zestienhoven". Het bestaande Park Zestienhoven maakt hier deel van uit.
- b. Het stadspark neemt een aantal interessante bestaande landschappelijke elementen in zich op, zoals de Overschiese Kleiweg, de Zestienhovense Kade en het Plassen-gebied bij het voormalige Skyway-hotel.
- c. Het stadspark vormt niet alleen een attractief element voor de nieuwe wijk Rijs en Daal, maar ook voor de bestaande bebouwing in Overschie.
- d. Het stadspark vormt een schakel in een reeks van parkgebieden, beginnend bij de Heemraadssingel en het Vroesenpark in de stad, en eindigend via de Schie in Midden-Delfland. Bij de verdere uitwerking moet er veel zorg besteed worden aan de kruising van de langzaam verkeersroutes met de grote infrastructurele elementen.
- e. De terminal van het huidige vliegveld kan samen met verwante bestaande en nieuwe kantoren en bedrijven als een "kantoren-park" worden opgenomen in het stadspark.
- f. Het al dan niet handhaven van de bestaande volkstuinen is onafhankelijk van het integrale plan. Het enorme potentieel aan vormen van stedelijke recreatie ligt gunstig ten opzichte van de dichtbebouwde wijken in de westelijke stad.





6.

Van Euromast tot Europoint: ontwerp en strategie

In het najaar van 1987 is binnen de Dienst Stadsontwikkeling een structuurschets gemaakt (1) voor het buitendijks gebied op de rechter Maasoever van Het Park met de Euromast tot aan Schiedam.

Kenmerkend voor het werken aan deze structuurschets is een tweeledige aanpak: Enerzijds het maken van een ruimtelijk ontwerp gericht op de lange termijn met als belangrijkste thema's de samenhang, de structuur het beeld en de kwaliteit van de stadsvorm.

Daarnaast is een verkenning gemaakt van de problemen en de ontwikkelingsmogelijkheden in het gebied. Hiertoe zijn interviews gehouden met de verschillende belanghebbenden in het studiegebied, beleggers, beheerders en bedrijven met als belangrijkste vragen: de ruimtelijke knelpunten in het gebied, de toekomst van de diverse ondernemingen en de ontwikkelingsmogelijkheden in het gebied. Tevens is door de afdeling stedelijke economie van de Erasmus universiteit een onderzoek gedaan naar de economische ontwikkelingspotenties voor het gebied. Met deze aanpak is een accent verschuiving opgetreden van het schaalniveau waarop tot nu toe ruimtelijke plannen voor het buitendijks gebied gemaakt zijn en is een voorbeeld van een werkwijze zoals deze de afgelopen drie jaar binnen Stadsontwikkeling toegepast wordt. (2) Tevens is er een verschuiving in de aard van de structuurschets, het is niet zozeer een regulerend plan maar eerder een werkwijze die een stimulerend ruimtelijk beleid beoogt met een hierop geënte sturing en regulering van bestaande ontwikkelingen. Inzet van de structuurschets is om voor de lange termijn een ruimtelijke hoofdstructuur op te tekenen die als kapstok kan dienen voor: korte termijn problemen en integrale oplossingen hiervoor en die tevens de ruimtelijke ontwikkeling van deelgebieden, die in de tijd verschillend zullen

zijn, stuurt.

Om de achtergrond van deze benadering aan te geven wil ik beginnen met een terugblik op de ruimtelijke structuur en de functionele samenhang in het buitendijks gebied.

De grens tussen haven en stad

Het buitendijks gebied op de rechter Maasoever is een betrekkelijk jong havengebied. Het driehavencomplex Park-St. Jobs- en Schiehaven is een onderdeel van de in 1850 gestarte havenaanleg op de rechter Maasoever. Het westelijk ervan gelegen vierhavengebied: IJssel, Lek, Keile en Merwehaven is omstreeks 1920 voltooid.

Tegelijkertijd met de aanleg van de havens worden de havenspoorlijnen aangelegd in het overgangsgebied tussen het huidige Bospolder-Delfshaven en het havengebied. Na de watersnoodramp in 1953 vindt een tweede grootschalige ruimtelijke ingreep plaats in deze zone met de aanleg van de waterkering op Deltahoogte.

Met deze ontwikkelingen ontstaat tussen Delfshaven-Bospolder en het havengebied een overgangszone waarin opgenomen zijn havenspoorlijnen, een waterkeringsdijk, wegen en het ondergrondse zenuwstelsel van de stad. Het is een van de ruggengraten van Rotterdam die een vrijwel ondoordringbare zone vormt tussen binnendijks, naar binnengekeerde woonwijken en het buitendijks gebied met de havens, werven en fabrieken. Met de bouw van het woningcomplex Delfshaven-buitendijks op de terreinen van de voormalige Wiltonwerf wordt de logica van de ruimtelijk functionele structuur van het binnen en buitendijks gebied doorbroken. Een nieuwe naar binnengekeerd woongebied wordt ingepland in de havengebieden. Door het uitblijven van de omvorming van de overgangszone is het woongebied geïsoleerd van de noodzakelijke voorzieningen.

Aanvankelijk was het gebied onderdeel van een groter te herstructureren havengebied dat zich uitstreckte tot aan het Park. Vanwege de handhaving van havenfuncties is in het structuurplan Rotterdam binnen de Ruit alleen Delfshaven-buitendijks en de Mullerpier aangewezen als te ontwikkelen stedelijk gebied.

Nu de verplaatsing van verschillende bedrijven uit de Schiehaven een feit begint te worden en de Mullerpier door het stadsbestuur van Rotterdam aangeboden is als locatie voor een nationaal centrum voor wetenschap en techniek is de omvorming van de Schiehaven tot stedelijk gebied weer actueel.

Cruciaal in deze opgave is het herdefiniëren van de vorm van de overgangszone en deze af te stemmen op de functieveranderingen, niet alleen op de schaal van het Schiehaven gebied maar ook op het niveau van de stadsstructuur in de westflank van Rotterdam.

De herontwikkeling van een negentiende eeuwse fabrieksterrein

Het Vierhavensgebied is een haven- en industriegebied ontstaan in het begin van deze eeuw en is zowel in functioneel als in fysiek opzicht aan het verslijten. Een willekeurige sortering van bedrijven die elkaar eerder afstoten dan versterken, een achterblijvende infrastructuur, van leegstand en vertrekkende bedrijven zijn de tekenen hiervan.

Tegelijkertijd liggen nabij het Marconiplein bij de metro vier moderne kantoorgebouwen en is er een groei waar te nemen in de overslag van sappenconcentraten en fruit in de IJsselhaven en Merwehaven zonder dat de infrastructuur hierop aangepast is.

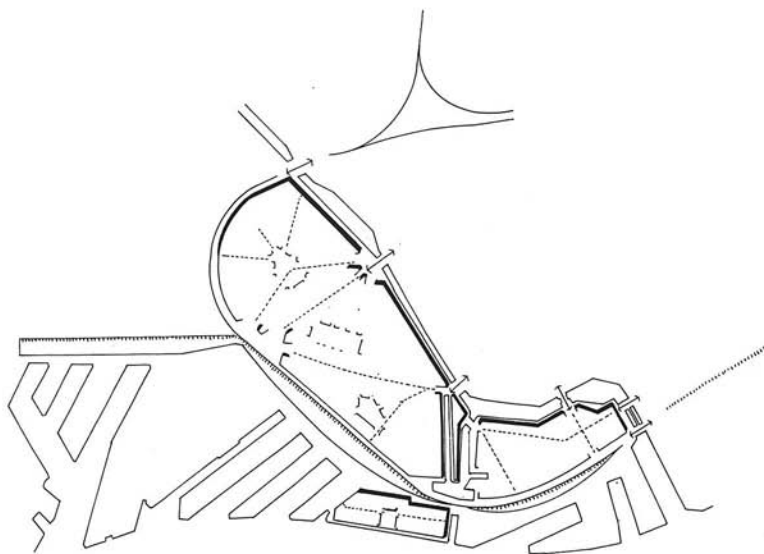
Door het ontbreken van een eenduidig beleid in dit gebied, zowel vanuit een bestuurlijke optiek als ten aanzien van de gewenste toekomstige ontwikkelingen ontstaat een neerwaartse spiraal van verval in delen van het gebied.

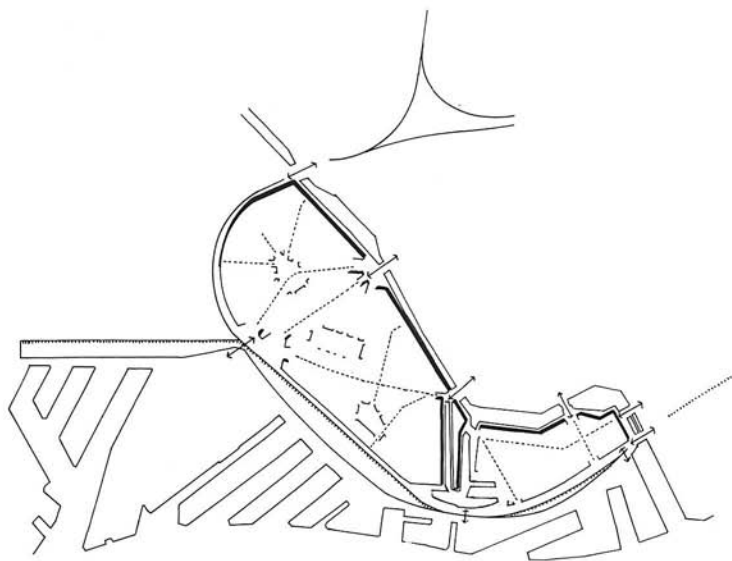
Uitgangspunt in de structuurschets is het keren van dit proces door het hergebruiken van vrijkomende terreinen die hun functie verloren hebben, het verbeteren van de



het binnendijks en buitendijks gebied omstreeks 1926

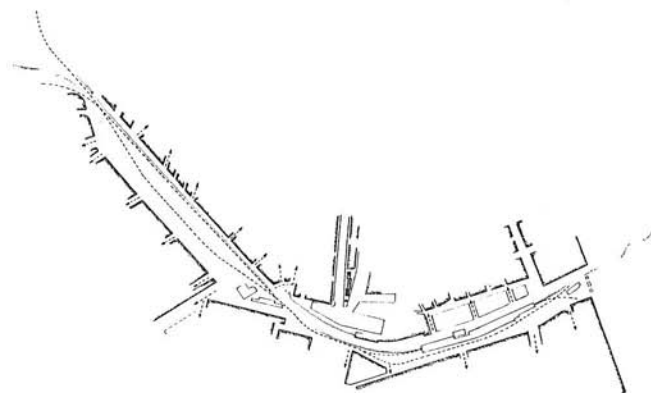
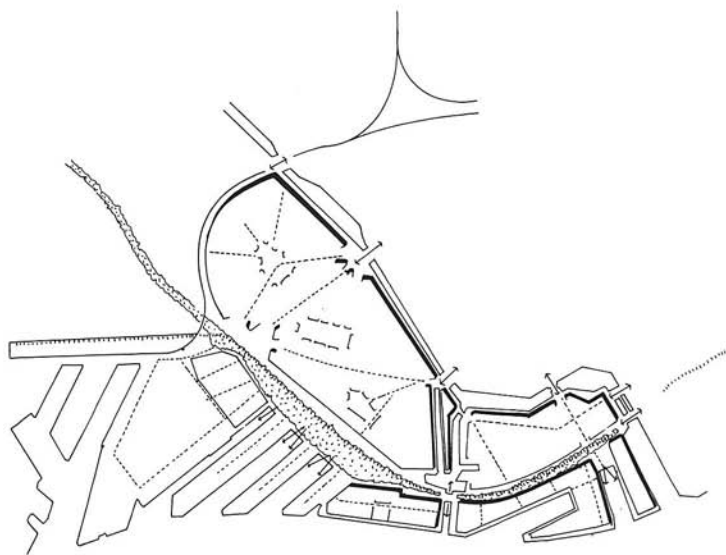
de omvorming van de grens tussen haven en stad





infrastructuur en een betere sortering van bedrijven te bewerkstelligen die gekoppeld is aan functionele kenmerken van de verschillende deelgebieden.
De structuurschets zal ik aan de hand van drie planvoorstellen, die van een verschillende orde zijn, uitleggen.

65



De "Parklaan" als groene ader

Rotterdam wordt met de nieuwe plannen aan de noordrand en bij de Kop van Zuid ingrijpend veranderd. In de westflank van Rotterdam liggen in de toekomst een zestal economische gebieden: het vernieuwde vliegveld Rotterdam in het Integraal Plan Noordrand, het bedrijvenpark Noord-West, verbonden met rijksweg 13 door een nieuwe brug, het geherstructureerde bedrijfsgebied Spaanse polder, het Vierhavensgebied, de binnenstad en de Kop van Zuid verbonden met een nieuwe brug over de Maas. Deze reeks terreinen zijn verbonden met een wegverbinding, die terplaatse van het studiegebied van de structuurschets in de overgangszône tussen binnen en buitendijks gebied loopt.

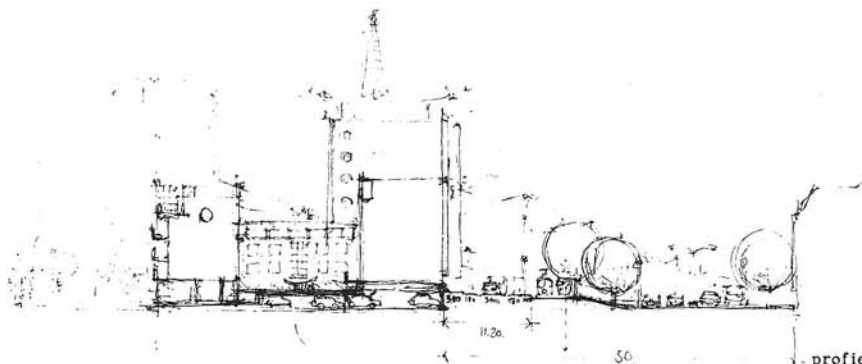
Het belangrijkste voorstel in de structuurschets is de omvorming van deze wegverbinding tot een "Parklaan": een groene ader die economische zônes op stedelijke schaal met elkaar verbindt. Een breed profiel met een groene middenberm met boombeplanting die terplaatse van het emplacement langs Bospolder het lange tijd bediscussieerde wijkpark in zich opneemt en waarin terplaatse van het Schiehavengebied een nieuwe waterkeringsdijk gemaakt kan worden. Gedeeltelijk is een dergelijk profiel al aanwezig langs deze westelijke entree van Rotterdam. Het is een herdefiniëring van de structuur van de zône tussen binnen- en buitendijksgebied die op stedelijke schaal een functionele betekenis en een ruimtebepaling



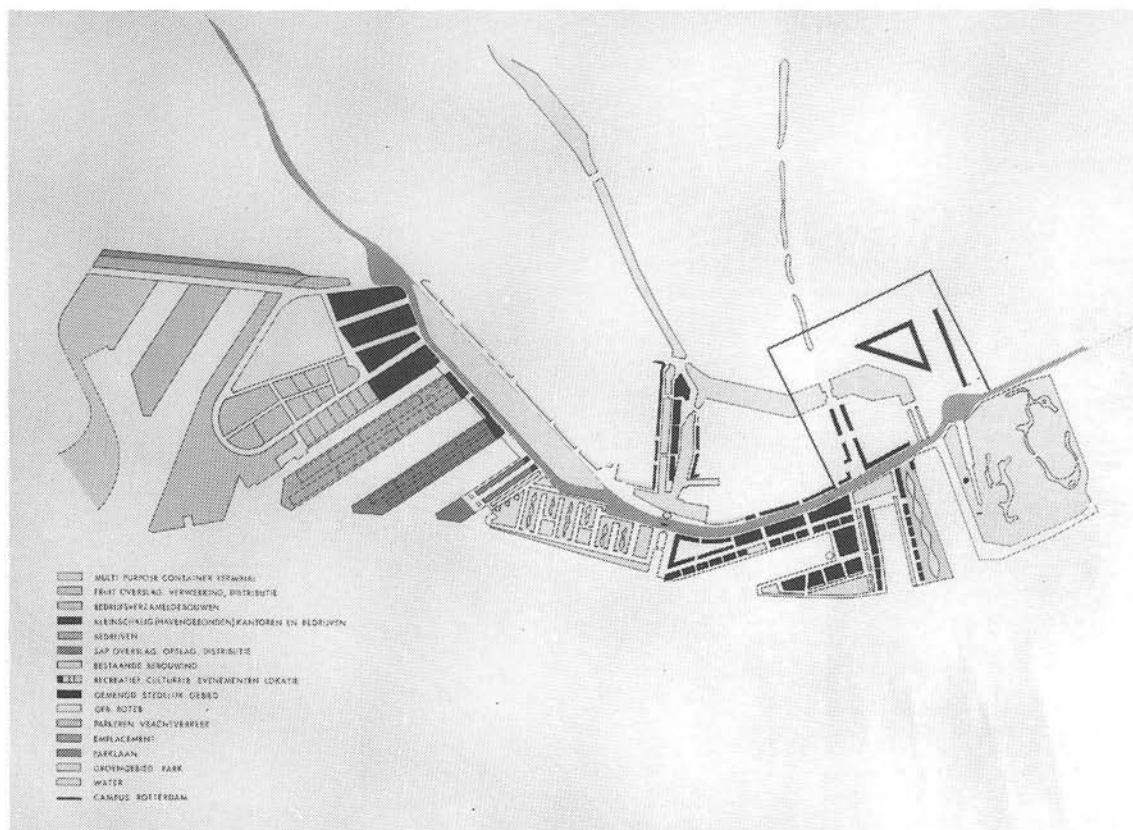
het 4-haven gebied vanuit het westen

heeft en terplaatse van het Vierhavengebied aan de herontwikkeling van terreinen een nieuwe impuls geeft.

De "Parklaan" loopt langs de koppen van de Keile, Lek en IJssel haven waar in de huidige situatie de haven aan het zicht wordt onttrokken door opstallen. In de structuurschets zijn de koppen van de havens bij een herontwikkeling opgehouden waarmee een juist voor Rotterdam specifiek stadsbeeld, het zicht op de bedrijvige rivier beschermd wordt.

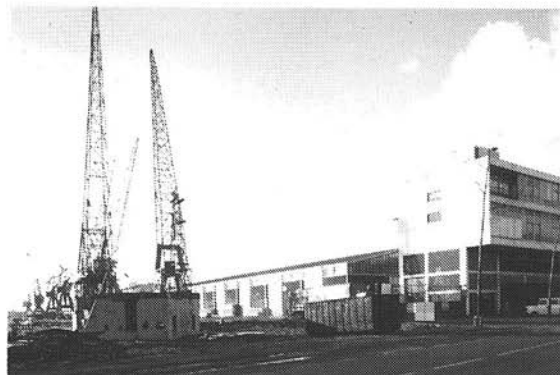


profiel van de "Parklaan" bij de Schiehaven



de structuurschets

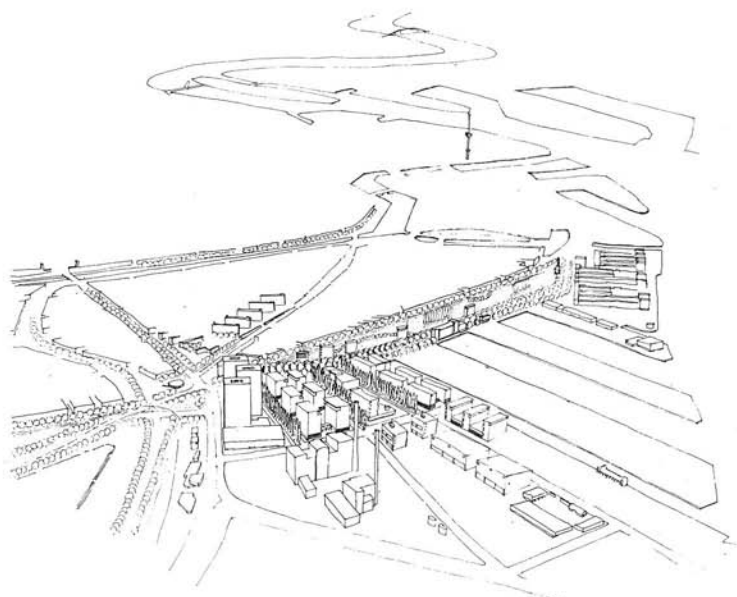
Parklaan en het zicht op de haven



Het Vierhavensgebied

De introductie van de "Parklaan", de aanwezigheid van de metro bij het Marconiplein en het kantoorcomplex Europoint vormen functionele en ruimtelijk aanleidingen voor een zônegewijze sorteringsstrategie bij de herontwikkeling van vrijkomende terreinen in het Vierhavensgebied. Langs de "Parklaan" en rondom Europoint bedrijven en instellingen in de zakelijke dienstverlening die een representatieve locatie vereisen, in de zône daarachter productiebedrijven en combinatie's van kantoren en bedrijven.

In het gebied rondom de Merwehaven en de IJsselhaven zijn in de structuurschets gebiedsdelen aangegeven waarin de aanwezige overslag, verwerking en distributie van fruit en voedsel verder uitgebouwd en de infrastructuur geoptimaliseerd moet worden.



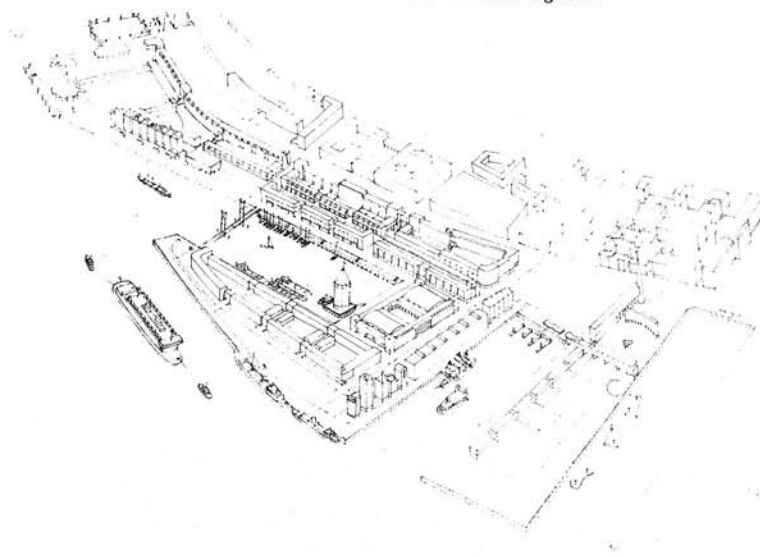
het 4-havengebied

het Schiehavengebied

Schiehaven van haven naar stadskwartier

Karakteristiek voor het Schiehavengebied zijn de havenbekkens die het gebied in smalle stroken en landtongen onderverdelen. Deze structuur met de langgerekte kade's die voor het merendeel op het zuiden georiënteerd zijn is, in de structuurschets, gehandhaafd waarmee een ruimtelijke kwaliteit, die een waarde voor een woon-werkgebied aan de Maas heeft is vastgelegd.

Met het Parklaanprofiel aan de noordzijde van het gebied en de open havenbekkens ontstaat een gebied dat een aantal lineaire zônes heeft die ter plaatse van de kop van de St. Jobshaven samenkomen. Dit is tevens het punt



waar de hoofdontsluiting van het gebied voorgesteld is in het verlengde van de Heemraadssingel. In de structuurschets is de hoofdstructuur van het gebied opgetekend: de verknoping met de hoofdstructuur van het binnendijksgebied en is een aanzet gegeven voor de bebouwingstypologie het woonmilieu en de functies.

Met de bebouwingstypologie sluit het gebied aan bij het oostelijk van Het Park gelegen Scheepvaartkwartier: stedelijke bouwblokken die langs de rivier een bebouwingsfront vormen en die een veelheid aan functies in zich op kunnen nemen, woningen in verschillende financieringscategorieën, bedrijven en overige stedelijke functies in onderbouwen.

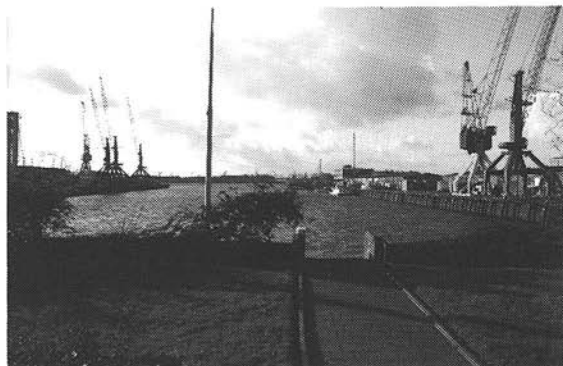
Een andere werkwijze

Door Frits Palmboom is stedenbouw gekarakteriseerd als het verbouwen van de stad, de stad als een product van onophoudelijke ingrepen, transformaties en toevoegingen, waarbij elke toevoeging een product is van een relatie tussen vorm en functie. (3)

Voor deze structuurschets geldt dat zeker, het herdefiniëren van de functionele betekenis en de ruimtelijke vorm van de zone tussen de haven en de stad bij functie veranderingen en bij veranderingen van transport in de haven. Van emplacement tot "Parklaan". En het verknopen van het buitendijksgebied met de

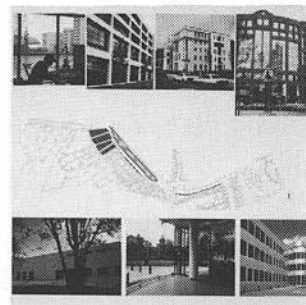
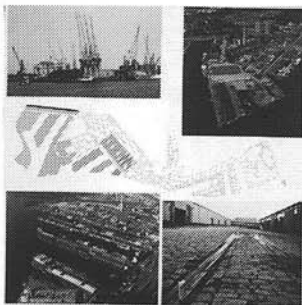
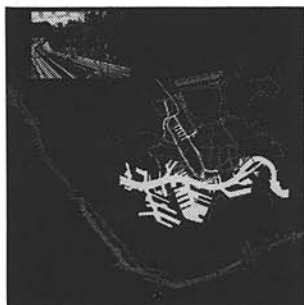
stad of de stad met de rivier, zowel op deelplanniveau als op de schaal van de stadsstructuur. Een tweede kenmerk van het werken aan deze structuurschets is de oriëntatie op de vraagzijde in een gebied. Bij het werken aan woongebieden is het programma in het algemeen geformuleerd en deels vastgelegd in normen voor percentage's openbaar groen, bezonning en grootte van woningen. Voor een herstructurering van een bedrijfengebied is het programma afhankelijk van de gebruikers. Het is een verschuiving in de aandacht van de aanbodzijde naar de vraagzijde in een stad. En een verkenning van de vraagzijde d.m.v. interviews en onderzoek. Een afstemming van vraag en aanbod en het onderscheiden van specifieke terreinen in de stad, die in functioneel opzicht interessant zijn voor bepaalde marktsectoren wordt een noodzaak en vereist inzicht in de kenmerken en wensen van potentiële gebruikers. Het voorkomt een concurrentie tussen verschillende gebiedsdelen in een stad of steden in een regio. In het geval van de structuurschets gebeurt dit op kleine schaal.

Opvallend is dat door het uitdragen van een plan, een signaalfunctie uitgaat naar belangengroepen die nieuwe activiteiten binnen een gemeente willen ontplooiën en in geval van de structuurschets voor het Vierhavengebied wordt aangegeven dat het in dit gebied geen aflopende zaak is.





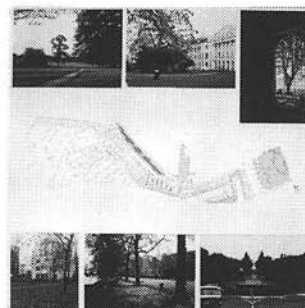
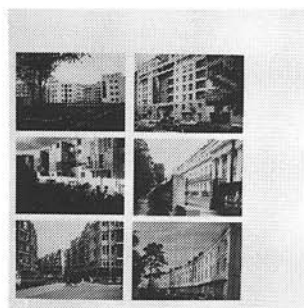
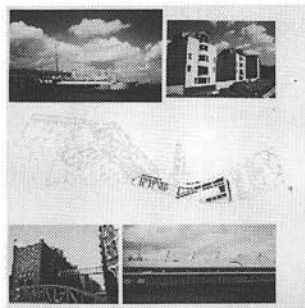
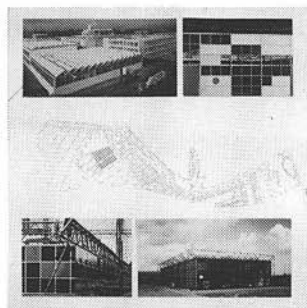
de structuurschets in functie en beeld



Noten

1. de structuurschets is gemaakt door Ron van Genderen, Paul Koch, Maurits Bongers en Roy Bijhouwer
2. o.m. bij de districts beleidsplannen, het juni project en het Integraal plan voor de Noordrand
3. Frits Palmboom "Rotterdam: de morfologie van een noord-europese stad", in: Rotterdam, stedenbouwkundig ontwerpen

Tekeningen: Ron van Genderen, Ton van Sonsbeek en Roy Bijhouwer





Inleiding

Rotterdam heeft een zekere faam op het gebied van de stadsvernieuwing. Vanaf 1973 is er met voortvarendheid gewerkt aan de verbetering van de woningvoorraad in de oudste wijken van de stad, de zg. stadsvernieuwingswijken. In de eerste jaren heeft de nadruk sterk gelegen op het op gang brengen van de productie. De nadruk heeft vooral gelegen op de kwaliteit van de woningen. Stadsontwikkeling heeft daarbij inbreng gehad op de inpassing van projecten op blokniveau. Het denken over de stad als geheel, een benadering kenmerkend voor de werkwijze van Stadsontwikkeling op dit moment vereist ook een positiebepaling van de traditionele stadsvernieuwing. De behoefte om meer aandacht te besteden aan de ontwikkeling van een samenhangende visie op de structuur en stedenbouwkundige vormgeving van de stadsvernieuwingswijken, heeft ertoe geleid dat een aantal ontwerpers, die in de stadsvernieuwingswijken hun dagelijkse praktijk hebben, een stadsvernieuwingsatelier gestart zijn. In dit atelier, een part-time samenwerkingsverband, zijn het werk en de concrete resultaten ervan, de gerealiseerde stadsvernieuwingsprojecten, geëvalueerd. Vervolgens is er gewerkt aan een stedenbouwkundige analyse van de stadsvernieuwingswijken. Op basis hiervan zijn ruimtelijke knelpunten en potenties opgespoord waaraan Stadsontwikkeling zal moeten werken.

Op een werkplankaart zijn de onderwerpen waaraan Stadsontwikkeling de komende jaren wil gaan werken opgetekend. Samen met soortgelijke analyses van andere diensten en de resultaten van besprekingen van de werkplannen in de wijken moet dit werk resulteren in integrale stadsdeelplannen, die het kader vormen waarbinnen in de oude

wijken verder gewerkt kan worden aan de vernieuwing. In de volgende paragrafen wordt eerst preciezer ingegaan op de inhoud van het werk van Stadsontwikkeling binnen de kaders van de dagelijkse stadsvernieuwingspraktijk. Vervolgens wordt inhoudelijk ingegaan op de studies die in het stadsvernieuwingsatelier zijn verricht.

Tenslotte geven we aan hoe de stedenbouwkundige die in de stadsvernieuwingspraktijk werkzaam wil zijn zich zou moeten scholen.

1. Stadsontwikkeling en stadsvernieuwing

In het kader van de zorg voor een aantrekkelijk en gedifferentieerd stedelijk (woon-)milieu zijn beheer en verbetering van de bestaande stadsdelen een eerste vereiste. Dit besef wordt de gemeentelijke overheid van Rotterdam begin jaren zeventig bijgebracht door de bewoners van de oude wijken via politieke acties. Tot dan toe is de gemeentelijke aandacht vooral gericht op havenuitbreiding, stadsuitleg, verkeersinfrastructuur en ontwikkeling van het centrumgebied. In 1974 komt een PvdA programma college aan het bewind. De stadsvernieuwing wordt tot beleidsprioriteit no. 1 verklaard.

Dit betekent de start van een typisch Rotterdamse aanpak van de stadsvernieuwing, het "bouwen voor de buurt".

Om dit motto waar te kunnen maken wordt een geheel nieuwe organisatievorm opgetuigd. De projectgroepen stadsvernieuwing, waarin bewoners en vertegenwoordigers van ambtelijke diensten tezamen aan stadsvernieuwingsprojecten werken. Dit proces wordt gecoördineerd vanuit een wijkbureau door een projectcoördinator, voor wie de wethouder volkshuisvesting rechtstreeks aanspreekbaar is. Kortom, er wordt een organisatie-model gemaakt dat snelle actie op wijkniveau en snelle politieke

besluitvorming mogelijk maakt.

Voor de ambtenaren betekent dit dat ze opgenomen worden in een wijkorganisatie. Ze zullen zich in de eerste plaats voor de belangen van hun wijk inzetten en minder geneigd zijn om over de wijkgrenzen heen te kijken.

Vanuit de dienst Stadsontwikkeling worden planologen, stedenbouwkundigen en groenontwerpers in de stadsvernieuwingswijken aan het werk gezet.

De planologen en stedenbouwkundigen werken mee aan het opstellen van een beleidsplan voor de wijk en zijn verantwoordelijk voor de juridische uitwerking ervan in een bestemmingsplan.

De stedenbouwkundige maakt verkavelingsvoorstellen en geeft stedenbouwkundige randvoorwaarden af bij bouwplannen. De groenontwerper maakt woonomgevingsplannen.

In de stadsvernieuwing zijn, als gevolg van verregaande bewonersparticipatie, de planprocessen die leiden tot gerealiseerde producten zeer intensief. Dit betekent dat veel tijd van de ambtenaren gaat zitten in procesbegeleiding, maar ook dat er vaak hoogwaardige producten tot stand komen onder gezamenlijke verantwoordelijkheid van architect, bewoners en ambtenaren.

Wanneer een oude wijk tot stadsvernieuwingsgebied is verklaard, wordt een beleidsplan gemaakt als onderlegger voor de stadsvernieuwingsingrepen.

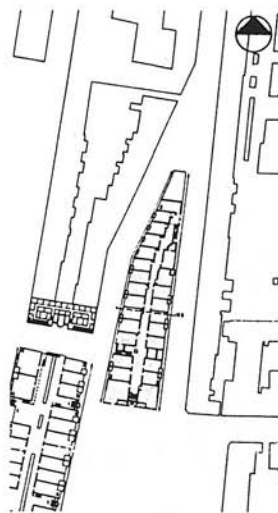
Om een helder beeld te krijgen van alle problemen vormen bouwkundige en planologische onderzoeksresultaten een solide basis. Grofweg blijken de problemen te bestaan uit slechte en te kleine woningen, een tekort aan voorzieningen op allerlei gebied en een slecht ingerichte verwaarloosde woonomgeving. Het beleidsplan geeft zoveel mogelijk voorstellen voor oplossingen van deze problemen.

Bij het geven van stedenbouwkundige randvoorwaarden gaat het bij kleine invulplannen om uitspraken over bouwhoogte, rooilijnen, ontsluiting en situering van de buitenruimten.



Stadsvernieuwingswijken dicht opeengepakte bebouwing achter het Rotterdamse havenfront.

Bij grotere projecten strekt deze taak zich uit tot het maken van een verkavelingsvoorstel. Vaak is een grote inventiviteit nodig om binnen de strakke kaders van de omringende bestaande bebouwing een invulling te maken. Een leuk voorbeeld is de invulling van een smal perceel in het Oude Westen. Hier is de begane grond volgebouwd met bedrijfsruimten. Het binnenterrein daarbovenop kreeg de functie van ontsluitingsstraat.

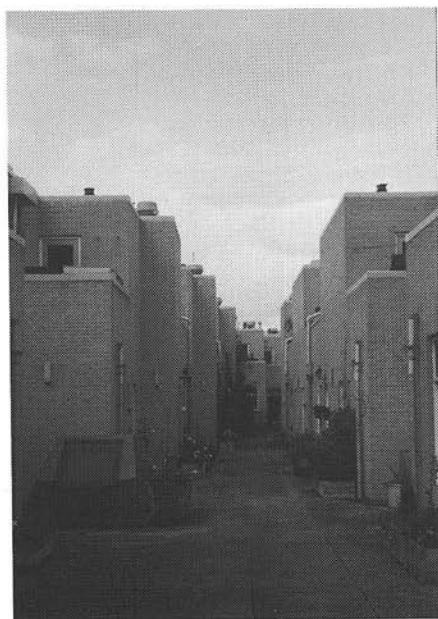


Het Oude Westen, invulling van een smal perceel. Een gesloten bouwblok wordt teruggebouwd; het binnenterrein wordt hier een gemeenschappelijke ontsluitingsstraat.



Delfshaven, invulling van een straatwand, maximale straatbreedte wordt verkregen door de rooilijn op de begane grond terug te leggen.

Bij een project in Delfshaven werd een smalle straat verbreed door de rooilijn op de begane grond terug te leggen, zodat voldoende ruimte werd gemaakt voor aanleg van stoep, rijbaan en parkeerplaatsen.



Een nieuw werkveld voor de stedenbouwkundige is dat van een typisch Rotterdamse stadsvernieuwingsingreep, de zogenaamde hoogniveau-renovatie.

Hierbij worden nieuwe woningindelingen, een nieuw type ontsluiting en vaak ook compleet nieuwe dakopbouwen gemaakt. Dit heeft als consequentie dat het straatbeeld een totaal ander aanzien krijgt en dat derhalve ook voor deze vernieuwbouw stedenbouwkundige randvoorwaarden gesteld moeten worden.

75



Spangen, boven het gevelbeeld vóór de renovatie, onder het resultaat van een metamorfose door vervanging van de kap door een witte rechte dakdoos, verdere verontachtzaming van de bestaande geveldetailering.

2. Het stadsvernieuwingsatelier

In het stadsvernieuwingsatelier wordt voorgesteld om meer aandacht te geven aan de ruimtelijke en functionele structuur en samenhang tussen wijkdelen, wijken onderling en tussen stad en stadsdelen bij de stadsvernieuwingsaanpak. Ook wordt meer aandacht voor stedenbouwkundige vormgeving gevraagd. Aanleiding voor deze inzet van het SV-atelier zijn de geconstateerde tekortkomingen in de oude wijken na ruim twaalf jaar stadsvernieuwing.

De belangrijkste kritiekpunten op de stadsvernieuwingsresultaten worden hierna weergegeven in een evaluatie op de stadsvernieuwing. Vervolgens worden enige ruimtelijke inventarisaties omschreven op basis waarvan de kwaliteiten, potenties, samenhangen en tekortkomingen van de oude wijken zijn opgespoord en benoemd. Tenslotte is omschreven welke werkelden in het werkplan van stadsontwikkeling zijn opgenomen.

2.1 Evaluatie en stadsvernieuwing

a. Structuur en samenhang op bovenwijkeniveau

Een belangrijk deel van de geconstateerde tekortkomingen in de huidige ruimtelijk-functionele structuur is te wijten aan de wijksgewijze aanpak op ruimtelijk onderwysgebied. Hierdoor treden inconsequenties op die gevolgen hebben voor het stedelijk functioneren.

Tekenend hiervoor zijn problemen bij de verkeersafwikkeling van doorgaand verkeer in het oostelijk deel van de stad. Een snelle logische verkeersverbinding via Kralingen, Crooswijk en Oude Noorden naar het stadscentrum bestaat niet meer. Het stadsvernieuwingsproces heeft ervoor gezorgd dat veel verkeersaders doodlopen op projectgroepgrenzen en soms belangrijke schakels zijn weggenomen, zonder dat alternatieven zijn ontwikkeld. De omlegging van de Gerdesiaweg illustreert dit duidelijk.

Behalve met verkeerslijnen ontstaan er ook



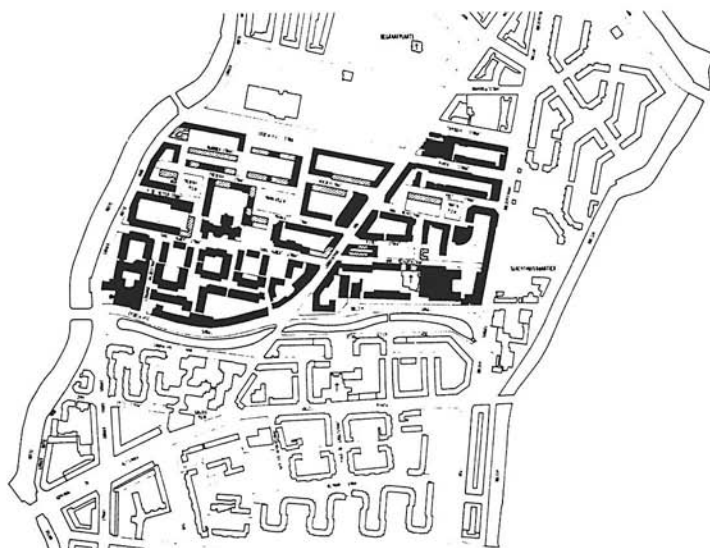
Door omlegging van de Gerdesiaweg is een belangrijke schakel uit een vroegere doorgaande oost-west verbinding weggehaald.

problemen bij de voorzieningenstructuur als gevolg van een wijksgewijze aanpak. Dwars door de wijken het Oude Westen, Middelland en het Nieuwe Westen, loopt de Nieuwe Binnenweg, een winkel- en uitgaansstraat van stedelijke betekenis.

De horeca in deze straat, maar ook die erbuiten in de wijken, brengt overlast met zich mee voor omwonenden. Elke wijk signaleert zijn problemen en formuleert een horecabeleid. Wat blijkt? Het beleid van de wijken verschilt onderling: de ene wijk ziet een oplossing in concentratie van alle voorzieningen aan de Binnenweg, een andere wijk daarentegen ziet meer in de spreiding van de voorzieningen in kleine concentraties. Voor een ruimtelijk-functionele eenheid als de Binnenweg is dit funest. Een beleidslijn voor de hele straat moet gevolgd worden om de kwaliteit te kunnen handhaven.

Belangrijke tekortkomingen in het beeld van de stad vinden we op grensvlakken tussen stadsvernieuwingswijken.

Met name de pleinen die als verkeersknooppunten tussen twee of meer wijken inliggen zijn vaak slechts ontworpen. Vanuit elke wijk worden wanden gemaakt zonder dat de verantwoordelijkheid gevoeld wordt voor het maken van een ruimtelijke eenheid. Het gaat immers om de rand van een wijk.



Crooswijk, een wijk met een heldere oost-west structuur omgetoverd tot een lappendeken van straten en pleinen, als gevolg van het ongestructureerd samenvoegen van ondiepe bouwblokken.

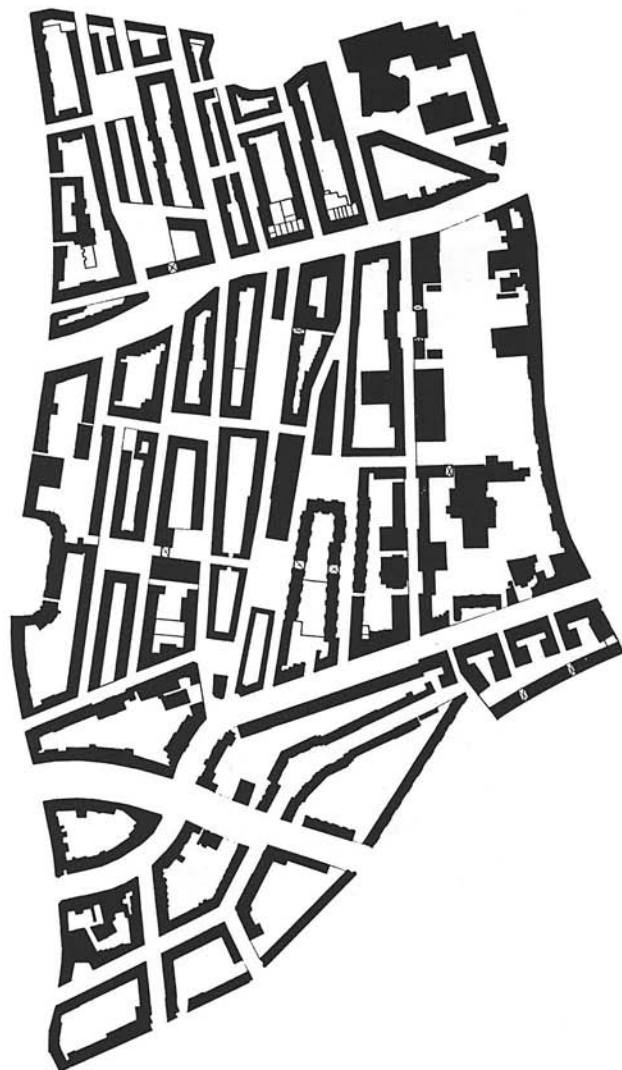
b. Structuur en samenhang op wijkniveau

Stadsvernieuwingsingrepen hebben geleid tot grondige veranderingen in het beeld en de ruimtelijke structuur van de oude wijken. Het bouwen en breken in de wijken heeft weliswaar een vernieuwde woningvoorraad opgeleverd, maar lang niet altijd is de structuur van het openbare gebied helder gebleven. Ook het beeld en daarmee de belevingswaarde van de wijken zijn lang niet altijd verbeterd.

In de beleidsplannen worden door Stadsontwikkeling wel analyses gemaakt van de kwaliteiten en tekortkomingen in de ruimteopbouw. Echter deze informatie blijkt nauwelijks een wegingsfactor bij de aanpak van de wijk. De nadruk ligt op productie. Snel oplossingen zoeken van gesignaleerde problemen. Oplossing nummer één is steeds geweest goed en goedkoop bouwen. Dus renoveren (dit betekent lage huren!) waar mogelijk en slopen alleen als het bouwtechnisch gezien niet anders kan.

Als er dan toch gesloopt moet worden zijn ook wel stedenbouwtechnische problemen verholpen. Bijvoorbeeld het samenvoegen van twee bouwblokken tot één wanneer de binnenterreinen al te ondiep waren of het maken van een plein door het slopen van een bouwblok. Dergelijke ingrepen zijn echter vaak projectsgewijs bedacht. Voorstellen in de dichtbebouwde wijken een nieuw samenhangend stelsel van openbare ruimten tot stand te brengen zijn veelal niet gedaan door Stadsontwikkeling. Het autonome "stadsvernieuwingsproductieproces" leidde tot ruimtelijke structuren waarbij de kwaliteit per plek steeds verbeterd werd, maar de onderlinge samenhang ontbrak. De transformatie van de wijk Crooswijk is hiervan een typerende illustratie. Een gunstige uitzondering is het Oude Westen. Hier is wel een ruimtelijke samenhangende structuuronderlegger gemaakt.

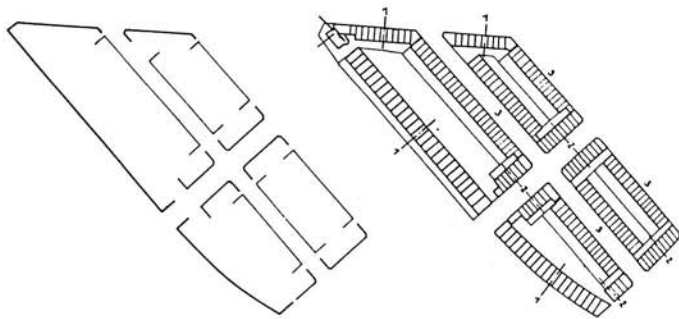
De woonomgevingsplannen illustreren ook de nadruk die is gelegd op de productie. Het gaat er weer om snelle en rechtstreekse oplossingen



Het Oude Westen, na de stadsvernieuwing is opnieuw een leesbare ruimtelijke opbouw aanwezig. Uitgangspunt bij de herstructurering is geweest: de instandhouding van de noord-zuid gerichte stratenstructuur. Aan dit weefsel is een oost-west structuur toegevoegd van pleinen, onderling verbonden via straatjes en panden over binnenterreinen.

te verkrijgen door gesignaleerde problemen. Speelgelegenheid en groenplekken waren nodig. Dus die werden gemaakt, waar ruimte was. Dit zonder na te gaan waar ze structureel het beste zouden kunnen liggen. Resultaat:

straathoeken met ongebruikte wiptoestellen, bielen speelconstructies en platgetrapte verwaarloosde groentjes die te klein bleken om te kunnen blijven bestaan.



Analyse hiërarchische opbouw van bouwblokken en straten.



Bospolder Tussendijken, woningbouwproject van architectengroep Mecanoo, Delft



Oude Westen, woningbouwproject van architectenbureau De Nijl, Delft

3. Structuur en samenhang: het veranderende straatbeeld in de oude wijken

Structuur en samenhang worden niet alleen door stedenbouwkundige ingrepen veroorzaakt. Juist de architectonische invulling is sterk bepalend voor het beeld en de beleving van de ruimte.

Stadsvernieuwing betekent pleksgewijze ingrepen in samenhangende bebouwingsstructuren. Een zware opgave komt daaruit voort voor architecten en stedenbouwkundigen. Met eigentijdse middelen dient het bestaande straatbeeld verrijkt te worden.

Als eerste is hierbij van belang om vooraf goede projectgrenzen te kiezen. Van te voren moet uitgezocht zijn wat de hiërarchische opbouw is van een bestaand bouwblok: Welke delen van het geheel zijn weer als een eenheid te beschouwen? Juist deze kleinere gehelen kunnen als architectonische eenheden gezien worden die per eenheid gesloopt, dan wel gerenoveerd kunnen worden.

Ten tweede is van belang om goede stedenbouwkundige randvoorwaarden af te geven. De stedenbouwkundige is deskundige omtrent de positie van de plek in het stedelijk weefsel. Eisen die derhalve aan de plek gesteld worden moeten mee naar de architect. Bijvoorbeeld: niet op elke plek kan een torentje gebouwd worden. Vanuit de stedenbouw wordt aangegeven of dit wel of niet kan.

Dan zijn er goede architecten nodig. In de Rotterdamse oude wijken zijn er gelukkig veel, met name jonge architectenbureaus, die de kans hebben gekregen om bijzondere woningbouwprojecten te realiseren.

Althans dit geldt voor veel nieuwbouwprojecten. De renovatiepraktijk heeft, in het algemeen gesproken, minder goede resultaten opgeleverd. Vanuit de stedenbouw zijn hier meestal minder stringente eisen gesteld. Vanuit de volkshuisvesting echter des te meer. Dit heeft geleid tot twee typisch Rotterdamse fenomenen in het vernieuwde straatbeeld: het balkon aangehangen aan de voorgevel en de zogenaamde dakdoos ter vervanging van de oude kap.

Aan ingrepen in bestaande bouwstructuur zitten ook stedenbouwkundige aspecten. Ze omvat immers meer dan alleen de bouwmuren van de woning. Het is tevens het verband tussen straten, bouwblokken en binnenterreinen. Bij de gesloten bouwblokstructuur is er steeds sprake van representatieve straatgevels met de woningontsluiting aan de straat. Aan de achterzijde ligt het privé-gebied, met tuinen, balkons of loggia's. Hier heerst een informele sfeer.

Deze stricte scheiding tussen openbaar/privé zou gerespecteerd moeten worden als een specifieke kwaliteit van de 19e eeuwse woonwijk. Dat betekent dat de privé-ruimten van de woningen aan de binnenzijde gelegd moeten worden, ook als ze minder goed bezond zijn. Door middel van erkers of french windows kan aan de straatzijde zon in de



Kralingen, woningbouwproject van Atelier PRO.

Renovatievoorbeeld: balkons aangehangen aan de voorgevel in het openbare gebied, bieden een minimale gebruikswaarde en vormen hier een aantasting van het straatbeeld



Agniesebuurt, woningbouwproject van architectenbureau Pauw, Pluning de Vries.





Een "betere" renovatie: toepassing van loggia's en dakdozen die vorm hebben gekregen.

woning binnen gehaald worden. De Rotterdamse praktijk laat echter maar al te vaak zien dat balkons in de straat aan de gevels zijn gehangen. Zij verstoren het representatieve straatbeeld en bieden een minimale gebruikswaarde: van privacy is op zo'n vooruitgeschoven post in het openbare gebied geen sprake.

81

Een ander fenomeen is de dakdoos. Globaal gesproken bestaat de Rotterdamse bebouwing uit drie lagen met een zolderverdieping. Bij de renovatie is de driepandsontsluiting de beproefde methode. Drie panden worden samengevoegd tot drie traveeën. De middelste travee wordt voorzien van een gemeenschappelijk trappenhuis die de woningen op de verdiepingen moet ontsluiten. Gevolg van deze methode is dat er minder woningen teruggebouwd worden dan er stonden. Om het verlies te compenseren worden de zolderverdiepingen benut. Dakdozen vervangen de karakteristieke dwarskappen van de Rotterdamse woningbouw. De gevolgen voor het straatbeeld zijn enorm. Als het dan al noodzakelijk is om ze te maken dan zouden ze beter ingepast moeten worden. Afhankelijk van de situatie kunnen architectonische middelen worden toegepast om de rechte doos enige vorm te geven dan wel de doos iets naar achteren geplaatst worden zodat de gootlijn optisch bepalend blijft voor de gevelhoogte.



Nieuwste fenomeen in de stadsvernieuwing: toepassing van de dubbele dakdoos!

2.2 Stedebouwkundige analyses

a. Stedebouwtechnische kwaliteit

Zoals eerder aangegeven heeft de aandacht in de Rotterdamse stadsvernieuwing sprakelijk zich met name gericht op de woningaanpak. Verbetering van de stedebouwkundige structuur van de speculatiewijken met smalle straten en ondiepe binnenterreinen waren mogelijk als de bouwtechnische staat van de bebouwing noodzaak tot sloop. Pas dan kan er eens een plein worden aangelegd of een binnenterrein worden vergroot. Op de stedebouwtechnische kwaliteitskaart staan die gebieden aangegeven die uit het oogpunt van:

- de bezonning, licht en luchttoetreding,
- de maat van de verkaveling, de straat- en binnenterreinprofielen,
- de aanwezigheid van groen, speelgelegenheid en openruimte

niet voldoen aan de eisen. Hierbij is niet gekeken of deze gebieden al zijn aangepakt in het kader van de stadsvernieuwing.

In de slecht beoordeelde gebieden is stedebouwkundige herstructurering nodig. Verschillende ingrepen kunnen daarbij toegepast worden, afhankelijk van de situatie. Bijvoorbeeld:

- samenvoegen van bouwblokken
- sloop ten behoeve van groenaanleg/open ruimte
- introductie van bijzondere verkavelings-, ontsluitings- en woningtypen
- verwijderen van de bovenste bouwlaag ten behoeve van lichttoetreding in straat en/of binnenterrein.

Typo-morfo

Stadsvernieuwingingrepen betreffen delen van de bestaande bebouwing.

Om aan te kunnen geven welke nieuwe ingrepen mogen plaatsvinden, dient de stedebouwkundige eerst deskundig te worden omtrent de positie van zo'n plek binnen de bestaande ruimtelijke context.

Daartoe moet de bestaande structuur op verschillende niveau's "gelezen" en gewaardeerd worden.

Deze kennis maakt het mogelijk om randvoorwaarden te formuleren voor nieuwe ingrepen, kwaliteiten van de bestaande structuur kunnen dan onderstreept c.q. versterkt worden. Zwakke punten zijn integraal te verbeteren.

De type-morfokaart geeft een analyse van de bestaande stedebouwkundige structuur op het niveau van de relatie openbare ruimte-bebouwingsstype.

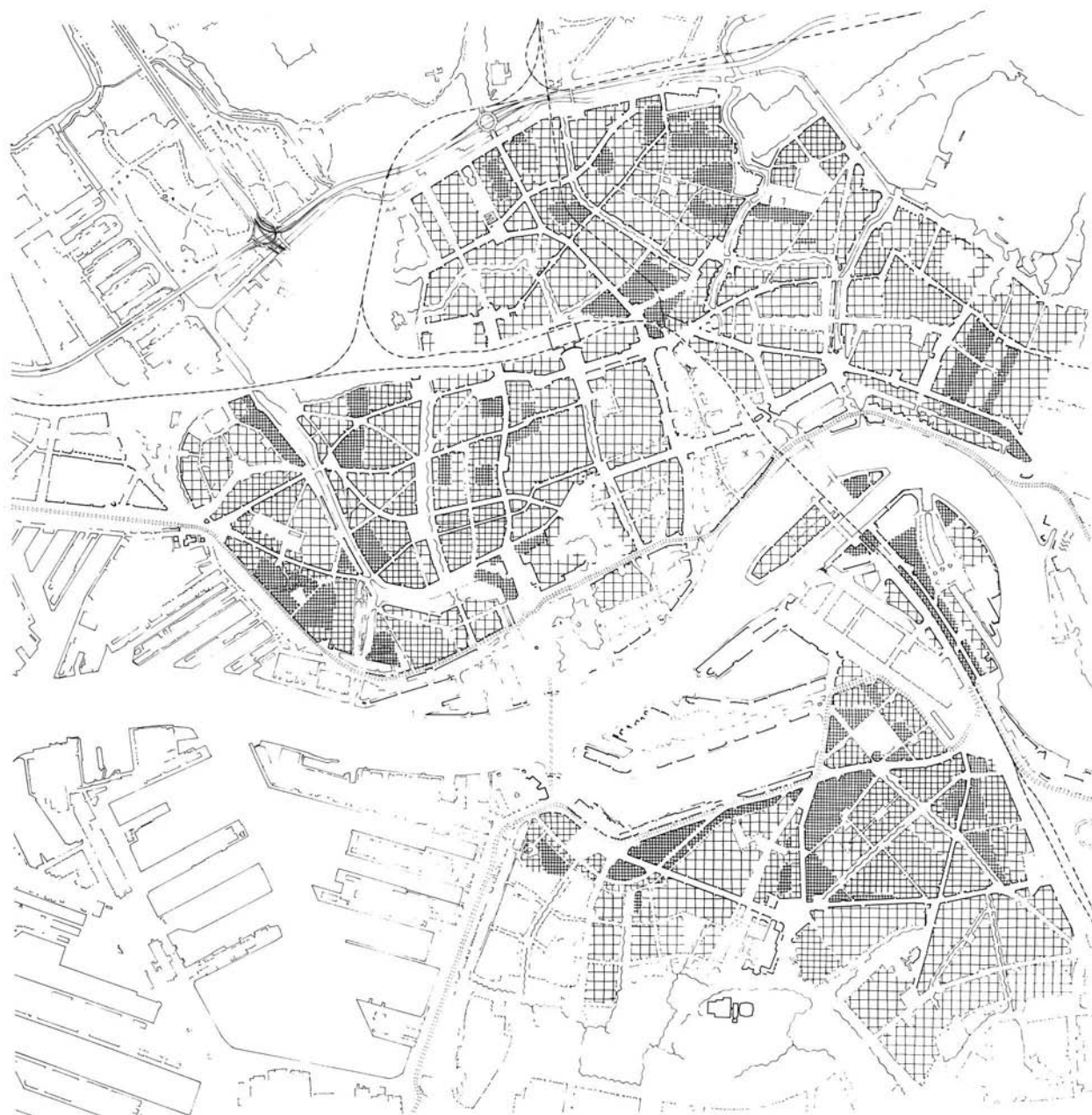
Typologische aanduidingen op het niveau van het bouwblok zijn:

1. gesloten bouwblok
2. half open bouwblok
3. open bouwblok
4. stroken
5. losse elementen (zoals wanden en torens)

Op de kaart wordt behalve een onderscheid op basis van het bouwbloktype ook een onderscheid op verkavelingsniveau gemaakt.

Vervolgens zijn op het niveau van de verkaveling de omschrijvingen onderscheiden:

- A- 19e eeuwse gesloten bouwblokverkaveling die zich volledig voegt naar de onderliggende polder (sloten)verkaveling
- B- begin 20e eeuwse gesloten bouwblokverkaveling die zich met name aan de randen (van de wijken) voegt naar de hoofdontsluitingswegen
- C- begin 20e eeuwse gesloten bouwblokverkaveling als zelfstandige naar binnen gericht compositie
- D- begin 20e eeuwse gesloten bouwblokverkaveling als zelfstandige naar buiten gerichte compositie
- E- stedelijke open bebouwing
- F- tuinwijken



ad. A 19e eeuwse gesloten bouwblokverkaveling

In de eerste stadsuitbreidingen rondom de oude binnenstad bepaalde de oorspronkelijke polderverkaveling, die de eigendomsverhoudingen regelde, de richting van de bouwblokken. Op een kavel werd een weg aangelegd en aan weerszijden werd grond uitgegeven en bebouwd door speculanten en de Gemeentelijke Woningstichting in kleine complexen. Hier overheen werd een hiërarchisch net van hoofdstraten en hoofdontsluitingswegen geprojecteerd die soms met oude polderwegen samenvielen, soms gepland werden als directe verbinding (b.v. naar de haven). Waar deze hoofdontsluitingswegen het regelmatige stratenet schuin snijdt blijft de polderstructuur de richting bepalen (Afrikaanderwijk, Oude Westen, Oud-Crooswijk).

ad. B begin 20e eeuwse gesloten bouwblokverkaveling

Naarmate de greep van het stadsbestuur op de stadsuitbreiding groter wordt, worden de hoofdontsluitingswegen steeds belangrijker in de verkaveling. Het wordt mogelijk om de straten haaks op de hoofdontsluitingswegen aan te laten sluiten, afwijkend van de richting van de poldersloten reageren zij op de randen (Slaghekkbuurt ten zuiden van de Putselaan in Hillesluis, Bospolder Tussendijken).

ad. C 20e eeuwse stratenverkaveling als
en D zelfstandige compositie

Op het moment dat grotere aaneengesloten stukken grond eigendom van de gemeente zijn, is het mogelijk de vrijheid te nemen een interne compositie te maken. Er is een verschil te maken in stedenbouwkundige composities die op

zich een eenheid vormen en als een eiland aan de rest van de stadsstructuur vastzitten en stedenbouwkundige composities die zich als deel van de omringende stedelijke structuur ontwikkelen. Spangen is een goed voorbeeld van de eerste categorie C, Blijddorp één van de tweede categorie D.

ad. E Stedelijke open bebouwing

Verschillende verkavelingstypen zijn toegepast bij de aanpak van de stadsvernieuwing in de afgelopen jaren. Gemeenschappelijk hebben deze nieuwe verkavelingsvormen dat zij proberen de nadelen van de gesloten bouwblokverkaveling te elimineren: méér openheid, ruimere maatvoering, minder lastige hoekwoningen en méér groen.

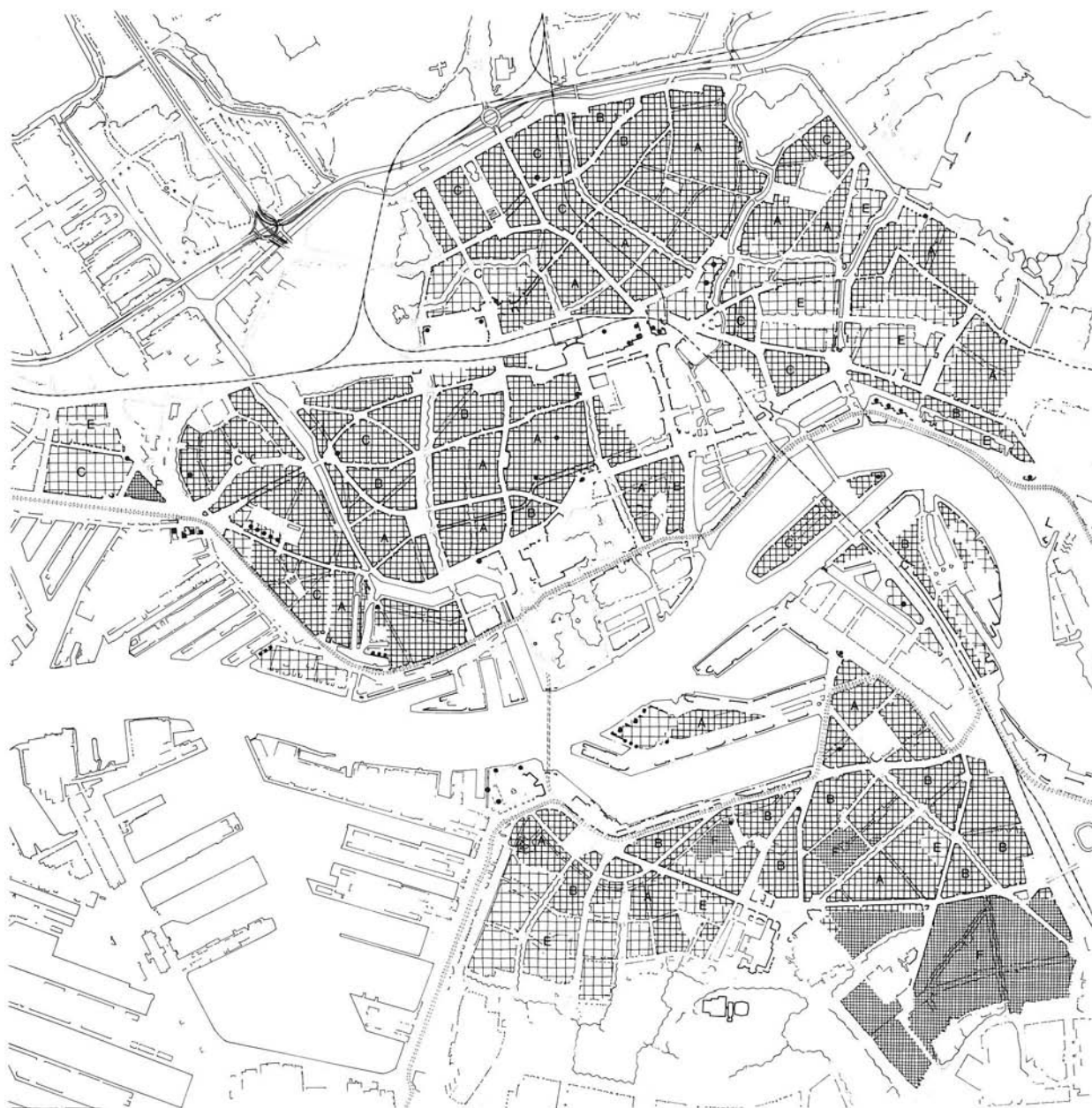
Dat hierbij de voordelen van het stedelijk bebouwingstype van het gesloten bouwblok nogal eens vergeten zijn kan Rotterdam rijkelijk illustreren. Voordelen zijn met name de stricte scheiding tussen openbaar- en privégebied en de mogelijkheid die dit type biedt om de continuïteit van het stedelijk weefsel, waarbinnen de ingreep plaatsvindt, door te zetten.

ad. F Tuinwijken

Tuinwijken zijn de woongebieden die in eerste instantie aan de rand van de 19e eeuwse stad ontwikkeld zijn en nu geïncorporeerd in het stedelijk weefsel. Het zijn buurtjes met veel groen, voor- en achtertuinen en uitgevoerd in laagbouw. Typisch voor de tuinwijkjes op zuid, die onderdeel uitmaken van traditionele stadsvernieuwingswijken is dat ze als eilandjes verstopt liggen achter een hoge rug van bebouwing.

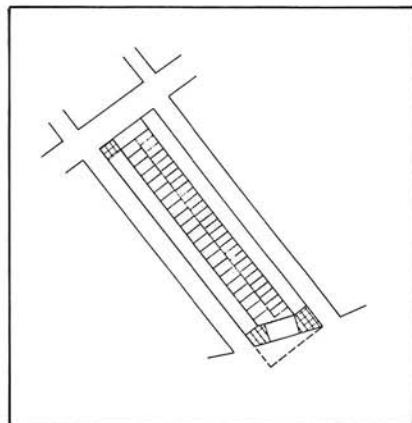
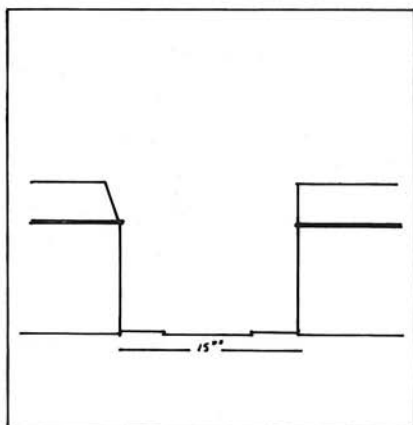
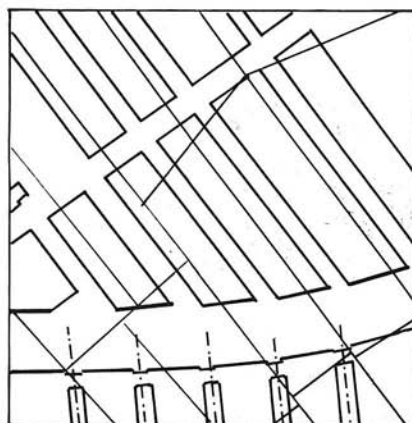
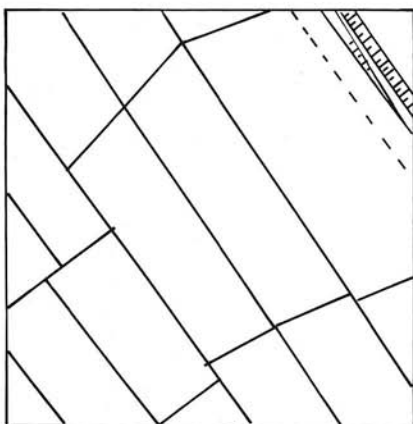
De verschillen tussen de verkavelingstypen worden verduidelijkt aan de hand van een analysetekening op een schaalniveau waarbij de

- F  tuwijk
 A B C  gesloten bouwblok
 E  open gestapelde blokken
 • afwijkende projecten



verkavelingsvorm herkenbaar is.
Ter illustratie een voorbeeld behorend bij
verkavelingstype A.

86



Kenmerken van de verkaveling:

- contrast openbare straat (entrees tot de woningen) en privé binnenterrein (tuinen en balkons)
- woningontsluiting: eigen voordeur aan de straat of gemeenschappelijke opgang vanaf de straat
- verkaveling op basis van polderstructuur. Dit leidt tot langgerekte bouwblokken met ondiepe binnenterreinen
- stratenverkavelingen, waarvan de basis orthogonaal is. Richtingsveranderingen worden opgelost door aanpassing van de woningplattegronden: de vorm van het bouwblok past zich aan.

Voorbeeld: Afrikaanderwijk

HHHH zeekering
 ---♦--- trein/metro
 —•— verkeerlijn
 [hatched box] singel / groene laan
 [dashed line] winkel lint
 [double line] ruimtelijk kontinu

SV
 Lange lippen



c. Lange lijnen

De lange lijnenkaart maakt onderdeel uit van de morfologische analyse van de stadsvernieuwingswijken. Op de typo-morfokaart is een codering opgetekend die iets zegt over de relatie openbare ruimte-bebouwing. Op de lange lijnenkaart worden de openbare ruimten aangeduid, die de verschillende bebouwingsweefsels van de typo-morfokaart onderling verbindt.

Hier is een ruimtelijke laag getekend waarmee relaties tussen wijken onderling en de relatie met de rest van de stad benoemd kunnen worden.

Het gaat om bijvoorbeeld winkellinten en singels, en de waterkering of om interessante lijnen, waar verschillende typen lijnen geïntegreerd zijn. Ruimtelijke integratie van twee of meer lijnen (b.v. waterkering en verkeerslijn-Westzeedijk) vergroot de herkenbaarheid en dus de potenties van zo'n tracé.

d. pleinen

Pleinen zijn knooppunten in de lange lijnen en open ruimten in het dichte weefsel binnen de oude wijken.

Ook de pleinenkaart maakt onderdeel uit van de morfologische analyse van het Rotterdamse stadsvernieuwinggebied.

Deze kaart laat twee typen pleinen zien:

- de verkeersknooppunten aan doorgaande routes, meestal gelegen op de grens van twee of meer wijken.
- de verblijfspleinen, interne pleinen binnen de wijken ingericht als speelplein, plantsoen en soms deels als parkeerplein.

e. mooi wonen

Deze kaart inventariseert de plekken in de stadsvernieuwinggebieden waar de ruimtelijke kwaliteit van de woonomgeving een duidelijk positieve bijdrage biedt aan het wonen op die plek. Ook worden potentiële woonmilieus van zo'n kwaliteit in en bij SV-gebieden aangegeven.

Op basis van deze inventarisatie kan iets gezegd worden over de inrichting van die plekken: sommige moeten wat ruimtelijke structuur en/of inrichting betreft zorgvuldig in stand gehouden worden om de woonomgevingskwaliteit vast te kunnen houden (bijv. de groene lijnen Heemraadssingel en Westersingel). Andere plekken bieden potenties tot ontwikkeling van een nieuwe inrichting, om die woonomgevingskwaliteit uit te buiten (bv. de toren op de Hillekop in de Afrikaanderwijk).

Behalve een verhoging van de woonkwaliteit voor omwonenden zijn dit de plekken die voor de omliggende wijk hun uitstraling hebben, doordat ze als ruimte een hoge gebruikswaarde (kunnen) hebben. Het gaat immers om de pleinen, lanen, singels en randen.

f. Stedelijk belangrijke elementen

Deze kaart geeft aan welke elementen in de oude woonwijken voorkomen als "vreemde eenden in de bijt". Het zijn voorzieningen die het belang voor de wijk overstijgen, doordat ze een rol spelen in de stedelijke infrastructuur, sterk beeldbepalend zijn of anderszins een belangrijke functie hebben.

De aanwezigheid van deze elementen biedt kansen, of misschien ook bedreigingen voor de wijken.

Nieuwe ontwikkelingen, die de aanwezigheid van deze elementen veroorzaakt, zullen worden afgewogen op hun stedelijk belang en niet dat van de wijk alleen.

Naar aanleiding van deze kaart kunnen stedelijke- en wijkbelangen omtrent de aangegeven locaties bediscussieerd en verder afgewogen worden.

De volgende typen elementen zijn geïnventariseerd:

Functionele elementen

Hieronder worden verstaan die elementen in een wijk die in belangrijke mate ook gebruikt worden door mensen die niet in de wijk zelf wonen. Hieronder kan worden verstaan belangrijke winkelcentra, uitgaanscentra,





recreatieve elementen, ziekenhuizen en overige voorzieningen.

Voorbeelden: Zwembad West, Radio Correct, horeca langs de Binnenweg.

Beeldbepalende elementen

Deze elementen zorgen voor de herkenbaarheid en het karakter van wijken of stadsdelen waardoor de wijk voor relatieve buitenstaanders, maar ook voor wijkbewoners een identiteit krijgt. Dit kunnen zijn markante gebouwen, bruggen, haven met bijbehorende bedrijvigheid, het rivierfront of belangrijk open(bare) ruimtes.

Voorbeelden: Spartastadion, Silo's langs de Maashaven.

Structurerende elementen

Deze zorgen voor de samenhang in de stad doordat ze als zodanig herkenbaar zijn op een hoger schaalniveau dan dat van de wijk, zoals doorgaande wegen, singels, kanalen of metro- en treinviaducten. Voor dit onderdeel wordt ook verwezen naar de "lange lijnen kaart".

Verkeersroutes

Door de situering van de SV-gebieden rond het centrum kan het verkeer van het centrum naar de periferie (en de ruit) en vice versa letterlijk niet om de SV-wijken heen. Het is ondenkbaar om het stadscentrum voor verkeer onbereikbaar te maken. Dientengevolge zullen de omringende wijken altijd een aanzienlijke verkeerslast te verwerken krijgen. Een nooit volledig op te lossen probleem dat juist daarom voortdurend aandacht behoeft.

g. De werkplankaart

Op deze kaart staan een aantal plekken opgetekend die wat stadsontwikkeling betreft de komende jaren meer aandacht krijgen in het werkpakket. Deze plekken raken met name aan thema's die het niveau van een wijkgerichte aanpak overstijgen.

Het gaat om:

- potenties.

Het uitbuiten van het "eigene" van een wijk, specifieke kwaliteiten en extra's zoals een gunstige ligging, bijzondere voorzieningen, een bijzonder stedenbouwkundige structuur etc.

Op de kaarten "mooi wonen" en "stedelijk belangrijke elementen" zijn twee soorten potenties uitgewerkt, respectievelijk die van bijzondere bouwlocaties en bijzondere ontwikkelingsgebieden.

- Afstemming tussen wijken.

Op een aantal knooppunten en scheidslijnen tussen wijken is men tekort geschoten in de ruimtelijke en/of functionele onderlinge afstemming. Aan verbetering hiervan kan verder gewerkt worden.

- Herstructurering.

Ingrepen in de bestaande stedenbouwkundige structuur als gevolg van functieverandering (voormalige havengebieden!) of als gevolg van het ontbreken van voldoende stedenbouwkundige kwaliteit om de bestaande bebouwing te handhaven.

-  wonen
-  werken
-  herstructurering
-  ruimtelijke koppeling
-  gewenste relatie
-  bijzondere lokatie
-  knooppunt



3. De opleiding van de stedenbouwkundige in relatie tot de stadsvernieuwingspraktijk

Uit voorgaande beschrijving van het stadsvernieuwingsatelier zal duidelijk zijn dat er een specifieke taak voor stedenbouwkundigen is weggelegd bij stedelijke herstructureringsopgaven. Om goed te functioneren heeft de stedenbouwkundige kennis nodig van een aantal vakgebieden die dicht tegen dat van de stedenbouw aanliggen.

- Hij of zij moet goed op de hoogte zijn hoe het stadsvernieuwingsproces in elkaar steekt en wat de politieke context is, teneinde zich snel een positie in het geheel te kunnen verwerven. Een aantal volkshuisvestingsprojecten gaan op dit onderwerp in.

- Verder moet er kennis zijn omtrent de programmatische mogelijkheden die bouwen in de low-budgetsfeer met zich meebrengt zodat realistische stedenbouwkundige randvoorwaarden gesteld worden.

- Van groot belang is kennis van architectuur en het doorzien van architectonische kwaliteit. Architectuurcolleges, vakoefeningen en projecten bieden de mogelijkheid om die

voortdurend tijdens de studie mee bezig te zijn. Dit is noodzakelijk om later kwaliteit te kunnen herkennen.

- Vaardigheden en deskundigheid moet de stedenbouwkundige hebben op het gebied van de ruimtelijk-functionele analyse van stadsstructuren en op het gebied van verkavelen binnen strakke kaders van bestaande omringende bebouwing.

Het kunnen "lezen" van de stedelijke ruimtelijke structuur op verschillende manieren is noodzakelijk om een deskundigheid te verwerven omtrent plekken in de stad. Kennis en inzicht in de samenhang tussen plek, stadsdeel en stad bieden een basis om nieuwe ontwikkelingsmogelijkheden aan te kunnen geven.

Oefening baart ook hier kunst: veel analyseren en veel ontwerp oefeningen doen, die stedelijke herstructurering ofwel ruimtelijk ingrijpen in bestaande stedelijke gebieden, tot onderwerp hebben.



