

2148 8369





C10089
08947

Het gat in de markt

ontwerpen voor een binnenstad

2148 8369



BIBLIOTHEEK TU Delft

P 2148 8369



C

890894

Uitgegeven door:
Delftse Universitaire Pers
Mijnbouwplein 11
2628 RT Delft
Telefoon: (015) 783254

Druk: Planeta bv, Haarlem

Copyright © 1984 by Delft University Press.

No part of this book may be reproduced in any form, by print, photoprint, microfilm or any other means without written permission from the publisher: Delft University Press.

ISBN 90 6275 162 8

Onder redactie van Harm Tilman

Het gat in de markt

ontwerpen voor een binnenstad

met tekstbijdragen van Bert van Meggelen, Jacques Nicolaas, Jan Hoogstad, Rainer Bullhorst, Bert van Bommel en Umberto Barbieri met ontwerpen van Dik Hoogstad & Han Goan Lim, Ronald van Duivenbode & Barbara Starzynska, WillemJan Droog & Ton Poot, Freerk Hoekstra, Annet Kooijman, Kees van Velzen & Lejo den Hertog, Joost Geusebroek, Kees Sigmond & Hans Sonneveld, Hans Rikken, Maryoke Boomgaard, Leen Droppert, Sjaak van den Akker, Jan de Heer, Piet Rook en Kees Vollemans



- 9 Harm Tilman/Bert van Meggelen
Voorwoord

Inhoud

- 11 Harm Tilman
Het historisch centrum tussen politieke voornemens
en disciplinaire voorstellen.
- 25 Jacques Nycolaas
De Kop van Zuid
Structuur versus adhocisme?
- 39 Jan Hoogstad
Hou de stad heel!
- 43 Rainer Bullhorst
Vlaardingen
- 47 Bert van Bommel
Vlaardingen en de ontwikkeling van de stad
- 57 Piet Rook
De Dijk
- 69 Bert van Meggelen
Het gat in de Markt
Notities bij een stedelijk initiatief
- 79 Hoogstad jr./Han Goan Lim, Van Duivenbode/Starzynska, Droog/Poot,
Hoekstra, Kooijman, Van Velzen/Den Hertog, Geusebroek, Sigmond/
Sonneveld, Rikken, Boomgaard, Droppert, Van den Akker/De Heer/
Rook/Vollemans.
12 Ontwerpen voor Vlaardingen.
- 113 Umberto Barbieri
Enkele therapeutische beelden voor Vlaardingen.

**Harm Tilman
Bert van Meggelen**

Voorwoord

In Vlaardingen speelt de woningbouw in de sociale sector een grote rol in de historische binnenstad. In het centrumgebied dient de woonfunctie te worden versterkt door middel van nieuwbouw en renovatie waarbij tevens gestreefd wordt naar handhaving en versterking van de centrumfunctie, zo luidt één van de centrale doelstellingen. Deze vertegenwoordigt daarmee een heldere politieke keuze, die echter de problemen van de opbouw van de stad niet uitput. Deze problemen die het hergebruik en de rol van de stad in de economische ontwikkeling betreffen, spelen in alle Nederlandse steden een grote rol.

Aan de presentatie van een bouwplan voor 15 huurwoningen in de sociale sector op de lokatie Markt-Maassluisdijk is in Vlaardingen een polemiek vooraf gegaan, die in de eerste plaats draaide rond de beslotenheid van de planvorming in Vlaardingen. Deze beslotenheid, zo werd gesteld, drukt vooral een minachting uit voor degenen die door

het plan worden getroffen. Inpraak wordt teruggebracht tot een middel om dit doel te realiseren.

Echter in het kader van deze herwaardering van de momenten, waar op democratische participatie in het stedenbouwkundige bestuur van de lokale instellingen zou moeten plaatsvinden, groeide eveneens het inzicht, dat deze raadplegingen niet alleen politieke, maar ook disciplinaire voorstellen aangaan. De identiteit van de bestaande stad, de waarde van de lokatie aan de dijk en het Kerkplein, speelt niet mee in de architectonische vorm van het bouwplan.

Bij drie instellingen in Vlaardingen groeide het idee een manifestatie op te zetten waarmee geen directe effecten, bijvoorbeeld een alternatief bouwplan, werden nagestreefd, maar waarmee men een discussie wilde losmaken rond de gangbare planvorming, gezien tal van sociale en economische problemen. Hoofdmoot ervan werd de uit-

werking van een reeks architectonische voorstellen voor het gebied Markt-Maassluisdijk. Op deze manier hoopte men een confrontatie van tal van culturele posities te bevorderen rond een thema dat in Vlaardingen van bijzonder belang is.

De manifestatie intervenueert daarmee in een lopende discussie (als gevolg waarvan door de gemeente verdere bepalingen zijn opgeschort!); niet de politieke context staat daarbij centraal, maar de diepgang van de culturele motiveringen van het ontwerpwerk; een meting van het vermogen van de discipline om in te gaan op de meer algemene vragen, om zowel onderzoek te doen naar de individuele expressie als naar de meest nijpende behoeftes.

Vlaardingen rond 1900

Harm Tilman

Het historisch centrum tussen politieke voornemens en disciplinaire voorstellen

De vraag wat er met de bestaande gebouwen en delen van de stad moet gebeuren, schijnt een van de centrale politieke en culturele problemen van het bestuur van de stad te zijn. In de Structuurschets Stedelijke Gebieden uit 1983 komt een beleidsmatige herwaardering van de grote steden naar voren. In deze schets wordt een verdere intensivering van het grondgebruik wenselijk geacht in die delen van de stad, waar in het verleden de grootste investeringen zijn gedaan. Bij de uitwerking hiervan vormt de bestaande stedelijke structuur en de verbetering ervan een belangrijk uitgangspunt.

Evenwel is deze problematiek nog niet vertaald in heldere maatschappelijke doeleinden en operationele resultaten. De stedenbouwkunde is er nog niet in geslaagd haar in haar instrumentarium op te nemen. Het gegeven dat in de meeste stadsvernieuingsgebieden sprake is van een aanzienlijke vermindering van de dichtheid, vormt hiervoor een



goede indicatie. En natuurlijk kan het hergebruik van de stad niet alleen worden beschouwd vanuit het streven naar het herstel van een kwantitatief evenwicht, maar moet het ook worden opgevat als een proces van maatschappelijke toeëigening van

waardes, als een proces van 'zinnvolle' keuzes voor de stad. Jan Hoogstad wijst er in dit boek op dat de problemen van het hergebruik juist eigen zijn aan de Europese stad.

Op deze problemen probeert dit

'Het gat in de markt',
gezien vanaf de Zomerstraat



Luchtfoto omstreeks 1930
(foto: Topografische Dienst, Delft)

Luchtfoto 1984
(foto: Topografische Dienst, Delft)

boek een antwoord te geven. Het bevat voor een deel de resultaten van een manifestatie in Vlaardingen, die de uitwerking van een reeks architectonische voorstellen voor een lokatie in de binnenstad betreft: Het Gat in de Markt. Deze manifestatie,

waarvan de achtergronden elders worden toegelicht door Bert van Meggelen, is in de eerste instantie opgezet om de politieke beslotenheid van de Vlaardingse planvorming aan de orde te stellen. In het kader van de evaluatie die de drie organiserende in-



stellingen hebben gemaakt van de participatie van de bevolking in het stedenbouwkundige beleid van de gemeente, kwam echter ook naar voren, dat de inspraak niet alleen betrekking zou moeten hebben op politieke beleidsvoornemens, maar eveneens op disciplinaire voorstellen. Ten einde deze meer diepgaande motiveringen van culturele aard, die zich naast de stedelijke werkelijkheid en zoals Umberto Barbieri terecht opmerkt in het disciplinaire bevinden te kunnen aanboren, werd aan een aantal ontwerpers die goed met de Vlaardingse situatie op de hoogte zijn gevraagd een ontwerp te maken voor de lokatie Markt-Maassluisdijk, die juist op dat moment het middelpunt was van een flinke politieke querelle.

Het boek intervenueert zo niet alleen in deze lopende discussie in Vlaardingen, maar probeert aan de hand van ideeën, geschriften en tekeningen tevens inzicht te geven in de problemen van het historische centrum in architectonische en stedenbouwkundige termen. De problemen van stedenbouw en architectuur zijn daarmee nog niet dezelfde als het probleem van het bestuur van een stad. Juist wanneer men het thema van het centrum en het hergebruik wil

verbijzonderen binnen een problematiek waarin het blijkbaar lange tijd onbepaald is gebleven, dan moet het 'vertaald' worden in stedenbouwkundige en bouwkundige instrumenten. De relatie tussen politieke beleidsvoorstellen en disciplinaire voorstellen lijkt dus eerder nader onderzocht te moeten worden, dan als direkt probleemoplossend aangewezen te kunnen worden.

Vanzelfsprekend bestaan er genoeg problemen die weinig uitstaande hebben met het ontwerpen in de historische binnenstad. Tot deze behoort ondermeer het probleem van de verdeling van de bevolking over de stad en de bijkomstige verschijnselen van groei aan de stedelijke periferie en ontvolking van het centrum. Alhoewel in Vlaardingen na de oorlog het aantal inwoners mede als gevolg van de grote stedelijke uitbreidingen - Indische Buurt, Babberspolder, Westwijk, Holy - sterk is toegenomen, is het centrum van de stad in ster-

ke mate leeggelopen: in 25 jaar van 14000 inwoners tot 6400 personen in 1982. Niet verwonderlijk is het daarom, dat in het centrumbeleid van de gemeente vanaf 1970 het herstel van de woonfunctie met bijbehorende voorzieningen in het centrale woongebied grote aandacht kreeg.

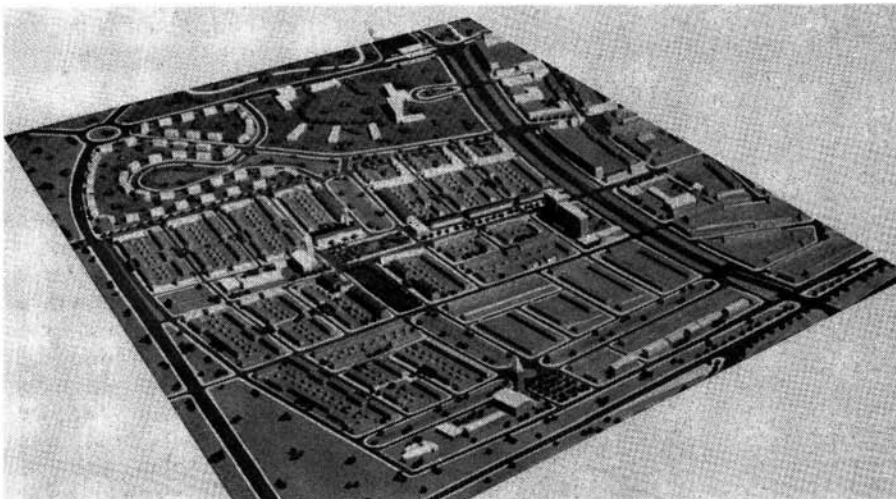
Binnen de grenzen van het historische centrum is echter ook het kerngebied gelegen, met een grote concentratie aan economische activiteiten en een naverende vraag van het publiek. Het gaat hier om centrumvoorzieningen die grotendeels verder in de stad niet voorkomen en een belangrijke streekfunctie vervullen. Terecht wordt er in de centrumplannen van de gemeente van uitgegaan, dat een efficiënte inrichting van dit gebied een onmiskenbare premisse vormt voor het behoud van arbeidsplaatsen in de tertiaire en quataire sector.

Het herstel van de woonfunctie

Uitbreiding 1955, Westwijk (maquette)

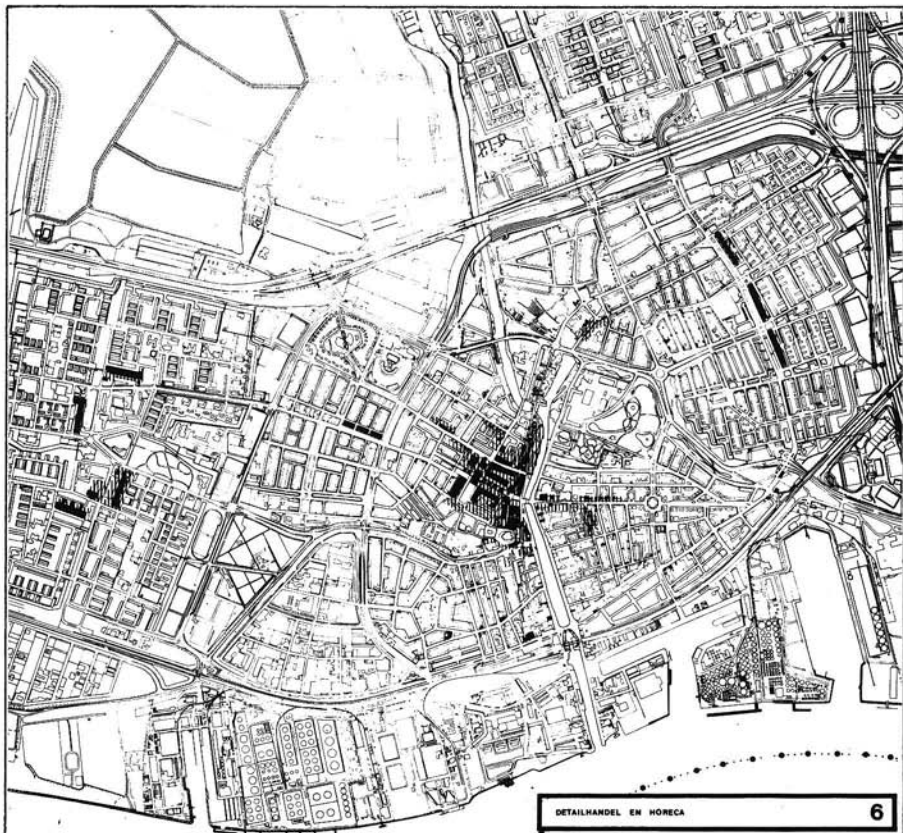
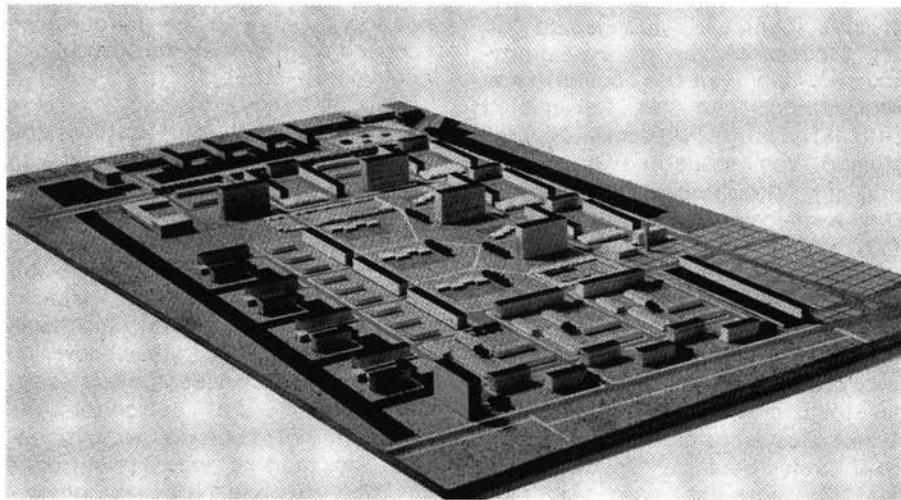
Uitbreiding 1951-52, Babberspolder (maquette)

Kerngebied binnen historisch centrum (uit: Structuurplan Vlaardingen)



Uitbreiding 1951-52, Indische Buurt (maquette)

Uitbreiding vanaf 1960, Holy



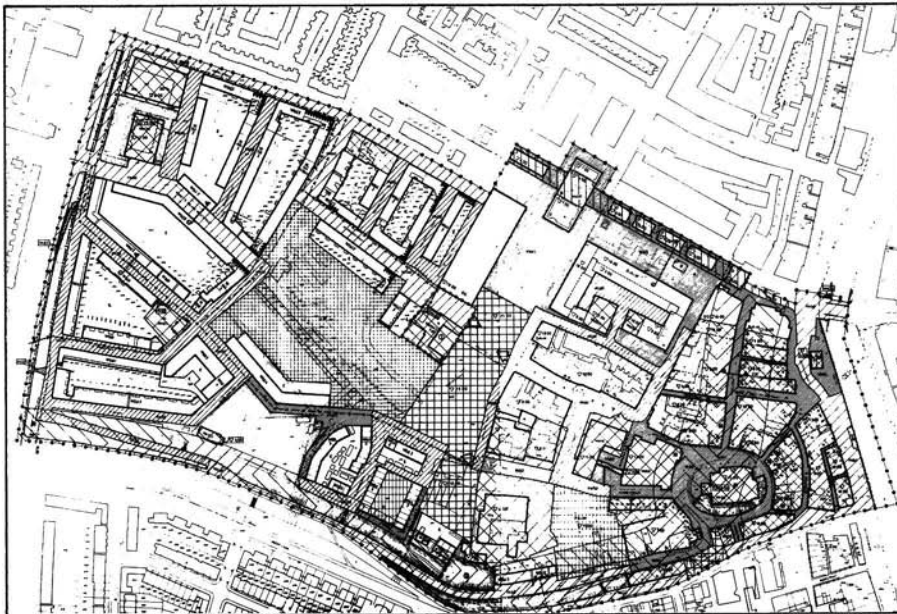
in het centrale woongebied en het verbeteren van de vestigingsvoorwaarden van de bovenwijkse voorzieningen in het kerngebied zijn activiteiten waarmee de problemen van stedelijke herinrichting in Vlaardingen schematisch zijn aangegeven; het zijn problemen rond het opnieuw goed functioneren van de stad, zowel in ruimtelijk, sociaal-cultureel als economisch opzicht, die worden gezien binnen het stedelijke (en ook regionale) beleid. Voor de lokatie Markt-Maassluisdijk is het Bestemmingsplan Centrum-Zuid van belang. Opvallend is dat de vorming van het plan (nog) niet heeft geleid tot een bijstelling van Structuurplan van Vlaardingen uit 1978. Het bestemmingsplan zal immers een reële invloed hebben op de territoriale onevenwichtigheden in Vlaardingen, aangezien een beleid wordt uitgesteld waarin

het omkeren van de na-oorlogse tendens van stedelijke uitbreidingen voorop staat.

In verband met dit laatste zou tegelijkertijd het hergebruik van de bestaande, te verbeteren woningvoorraad moeten worden bevorderd. Het is iets wat men in het centrumplan node mist: bij het ingrijpen in de stad beperkt de gemeente zich in hoofdzaak tot plannen voor nieuwbouw op open plekken. Het beleid zegt niets over die bewoners die reeds in het centrum wonen, gezien de huidige woonlasten geen toegang hebben tot de nieuwbouw, maar die wel de gebruikers zijn van een woonbebouwing die toch niet anders dan als maatschappelijke voorziening kan worden beschouwd.

In het gebied van het historische centrum zijn dus de politiek-

Kaart van Jacob van Deventer,
omstreeks 1560



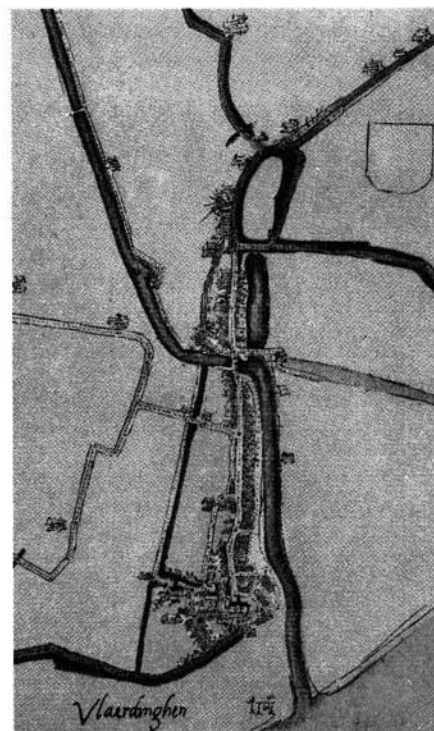
Voorontwerp Bestemmingsplan Centrum Zuid,
1984 (Gemeente Werken Vlaardingen)

bestuurlijke problemen (woningbouw, verkeer, openbaar vervoer voorzieningen ...) alsmede tal van tegenstellingen in de stedelijke condities van groot belang. Maar evenmin als men de planningsproblemen van het historische centrum kan stellen en oplossen zonder duidelijke politiek-bestuurlijke keuzes, kunnen uit dit beleid de manieren van werken en de technieken van ingrijpen worden afgeleid, indien een uitwerking in het disciplinaire achterwege blijft. Over de vraag of de Vlaardingse ontwerp-oefening in dit opzicht een bijdrage levert, zijn de critici het voorlopig niet eens. Dit wordt duidelijk, als men de bijdrages van Barbieri en Van Meggelen naast elkaar legt.

Ik wil me hier beperken tot de feitelijke situatie in Vlaardingen. Wat me opvalt in de huidige

planvorming is de totale afwezigheid van elementen van het ontwerpen op een schaal die zich bevindt tussen de afzonderlijke bouwingreep en de bestemmingsaanduidingen van het centrumplan. Dit klemt temeer gelet de onmogelijkheid uit de inhouden van het Structuurplan de inhouden van het centrumplan en de principes voor het ontwerp af te leiden. Daarom moet men, om de rol van de bewaard gebleven, historische vormen van de stad te expliciteren, in het planningsproces op stedelijke schaal een verhouding van dimensionale overeenkomst tussen functionele en formele ordening trachten te bepalen.

De kritische aspecten van het probleem van de verhoudingen tussen de huidige voorspellingen van stedelijke ontwikkelingen en de fysieke karakteristieken van

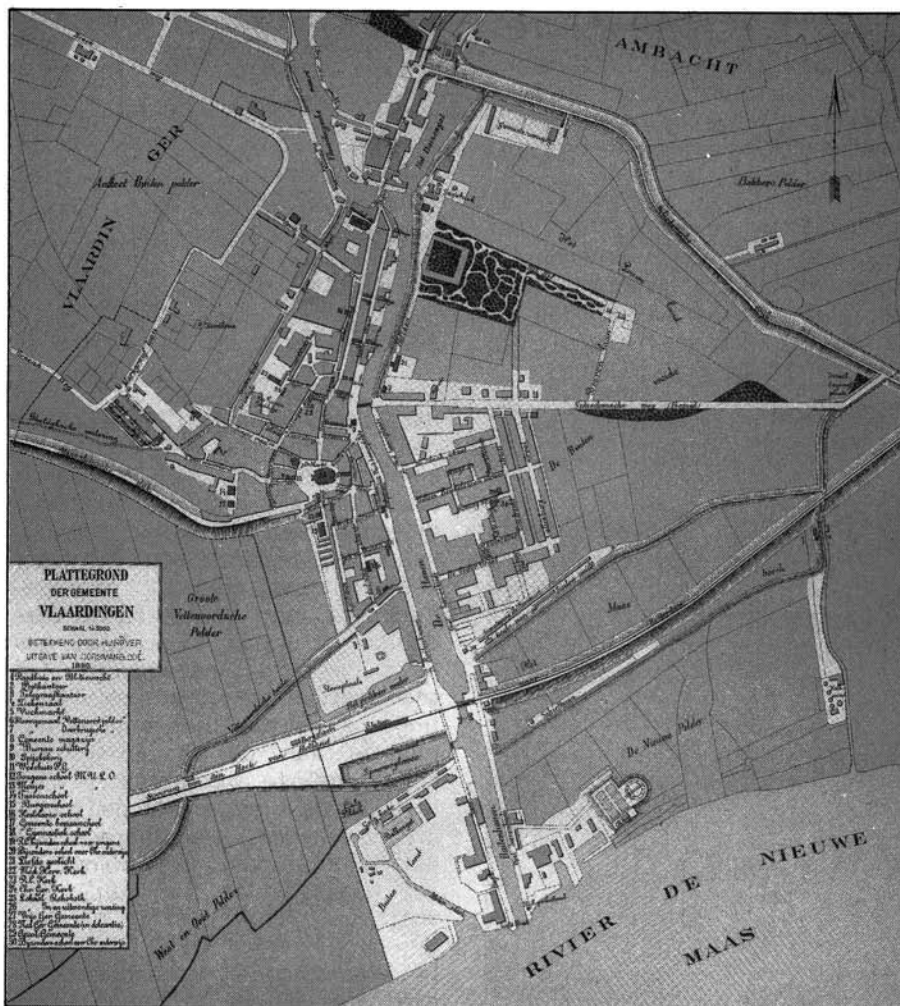


het oudste gebied in de stad liggen besloten in de structurele kenmerken van de bestaande stad, dat wil zeggen de verhoudingen tussen stedelijke ontwikkeling en morfologische kenmerken van het stedelijk grondgebied. Als men de bestaande stedelijke structuur beschouwt als basis voor de hedendaagse en toekomstige stedelijke ontwikkelingen - en dat lijkt mij de implicatie van de thematiek van het stedelijke hergebruik - dan leveren de centrumplannen vanuit hun keuzes een bijdrage aan het structuurplan en vloeien deze keuzes niet uit dit plan voort.

In Vlaardingen overheersen binnen de huidige problemen van

de stedelijke ontwikkeling de fysieke kenmerken van de oude stad. De geschiedenis van de nederzetting en haar ligging in het land worden door Bert van Bommel elders in dit boek beschreven. De stad, zo blijkt, is opgebouwd uit een systeem van gebouwen, die beantwoorden aan de markt- en havenfunctie van Vlaardingen; een functie die in zekere zin het bestaan van een

bestendige nederzetting vereist. Het benutten van de potenties die besloten liggen in de geografische en fysieke kenmerken van dit gebied, is bepalend geweest voor de functie die Vlaardingen als haven- en vissersplaats kreeg. De structurele elementen van de stad zijn de voorsteden (Kortdijk, Vettenoordsepolder, Oostwijk), de havens, de Hoogstraat en de Kerkheuvel (Omring).



Vlaardingen, situatie 1890

Vlaardingen, situatie 1917

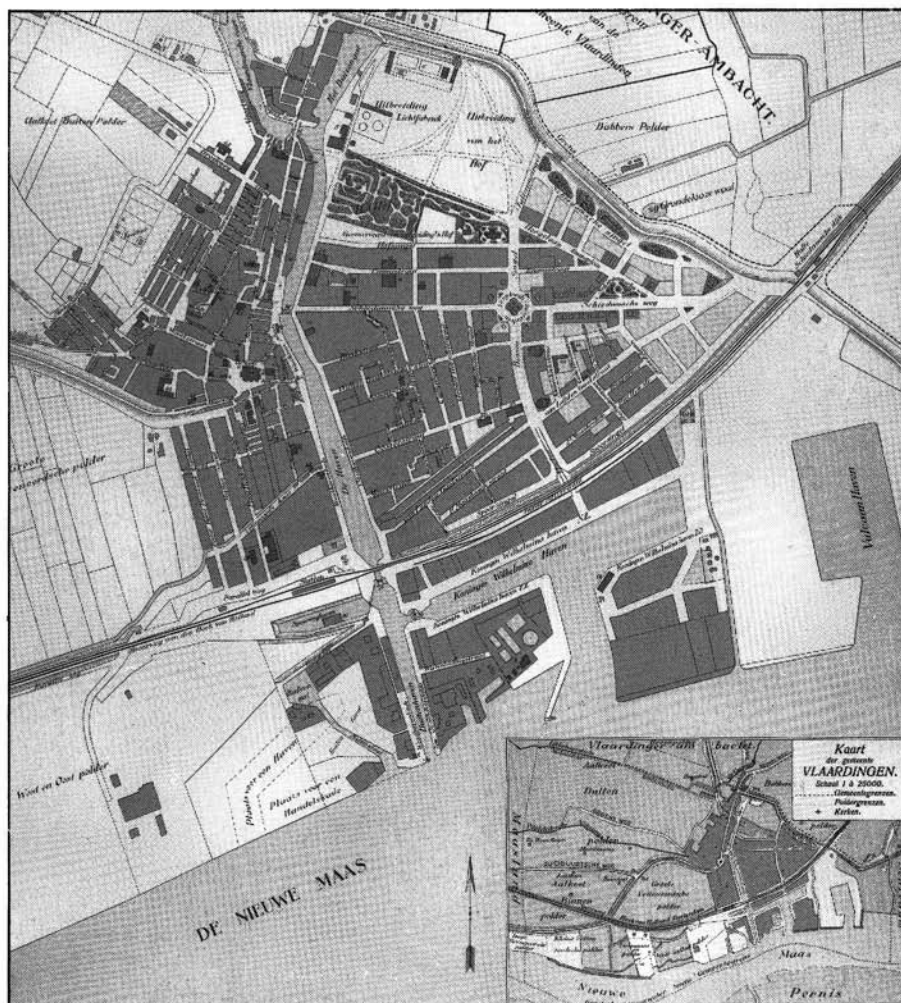
Vlaardingen, aanleg Liesveldviaduct na 1960
(foto in zuidoostelijke richting, onder een fragment uit de maquette)

Met de aanleg van de Koningin Wilhelminahaven (1896-1904), de spoorweg Schiedam - Hoek van Holland (1885-1891) die later werd doorgetrokken naar Rotterdam (1899) en de vestiging van de industrie wordt een ontwikkeling ingezet, die volgens een plaatselijke kroniek 'in een tijdvak van drie decennia het Vlaardingse stadsbeeld ingrijpend wijzigde' en culmineerde in de gro-

te industrievestiging na 1945. Van de stedenbouwkundige gevolgen verdienen er twee ervan genoemd te worden.

De historische stad verliest voor het grootste deel haar functie als havenplaats en neemt de rol van commerciële voorziening van de stad op zich. In de stedenbouwkundige structuur leidt deze omslag in samenhang met de

grote uitbreidingen ten oosten en westen van de stad tot grote veranderingen. Met de aanleg van het Liesveldviaduct wordt de oriëntatie van de stad negentig graden gedraaid. Deze situatie wordt verder versterkt door de toenemende motorisering, de optredende ontwikkelingen in het winkelapparaat, de schepping van nieuwe bestuurs- en overlegstructuren en het aan de dag



treden van nieuwe eisen op het gebied van het wonen. Uit onderzoek naar de verhoudingen tussen voorsteden, Haven en Hoogstraat/Kerkplein zal moeten blijken of een gedeeltelijke herstructurering van dit gebied doorgevoerd moet worden, ook met het oog op een optimale afronding van de bestaande en tot ontwikkeling te brengen functies in dit gebied.

In de tweede plaats overschrijdt de groei van de stad aan het einde van de negentiende eeuw niet alleen de 'natuurlijke' grenzen die teruggaan op het vroegere verloop van kreek en oeverwal, maar wordt toch ook vooral geënt op de uitleg van het stratenpatroon. De infrastructuur wordt al snel het enige stedenbouwkundige element dat de stedelijke ontwikkeling stuurt.

De Nieuwe Waterweg en de grote industriële vestigingen (foto: Jan Schaper)



De Haven

Uitbreidingsplan Vlaardingen, 1950
(Van Tijen/Maaskant)



Kortedijk

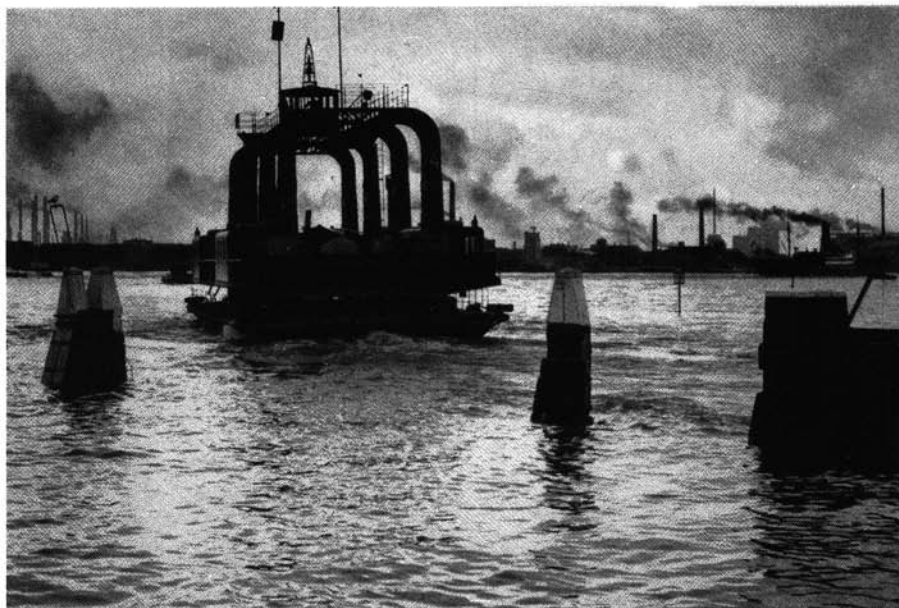


Stadhuis, het kerkplein

Bijgevolg scheidt de havenontwikkeling zich in tegenstelling tot de Oude Haven af van de algemene organisatie van de stedelijke nederzetting. Deze tendens wordt na de Tweede Wereldoorlog verder versterkt wanneer zich in deze richting grote industriële ondernemingen vestigen.

Deze tweepoligheid duurt tenminste tot op heden in Vlaardingen voort. De oriëntatie na 1945 op het Waterweggebied, een haven- en industriegebied met een internationale allure, is zeker niet bevorderlijk geweest voor een oplossing van de verhouding tussen stad en haar belangrijkste infrastructuur. Het proces van stedelijke herstructurering kwam op de tweede plaats toen in Vlaardingen de grote uitbreidingen onder de supervisie van W. van Tijen tot stand kwamen en de veranderingen in de havens, de verkeerswegen en de industrievestigingen op afzonderlijke gebieden en voornamelijk sectoraal werden doorgevoerd.

Deze problemen vormen in het geval van Vlaardingen een concretisering van de verschijnselen van specialisering en massificatie die kenmerkend zijn voor het gehele gebied van de Rijnmond. Over het oude havengebied De Kop van Zuid in Rotterdam merkt Jacques Nycolaas in dit boek op, dat de hechte structuur van de op elkaar aangewezen havenfuncties en huisvesting enige tijd goed heeft gefunctioneerd, maar haar eigen achteruitgang in zich draagt. Wanneer de havens zich op een gegeven moment in westelijke richting beginnen te ontwikkelen en te





concentreren, komen ook in Rotterdam problematische verhoudingen tussen stad en infrastructuur aan de orde, die het proces van stedelijke herstructurering in ernstige mate bemoeilijken. We komen deze problematiek in alle grote havensteden tegen, of we nu in London of Trieste, in Rotterdam of Marseille zijn.

Op dit moment wint de opvatting terrein, dat dergelijke problemen de noodzaak oproepen van een nieuwe scheiding tussen de meer vaste en dynamische elementen van de stedelijke structuur. In zijn plantoelichting wijst Nycolaas in ieder geval een stedenbouwkundig plan waarin sprake is van een hechte formele samenhang tussen hoofdstructuur en verkavelingsniveau, van de hand. Door uit te gaan van verschillende vormen van ingrijpen voor zowel de ene als de andere kan een nieuwe manier worden georganiseerd om de verschillende delen van de stad naast elkaar te laten bestaan. Het ontwerp voor De Kop van Zuid stelt een 'economische as', een systeem van stedelijke voor-

zoningen en een 'groene as', recreatieve voorzieningen voor als autonome elementen van de bestaande en nieuwe, nog te ontwerpen woongebieden.

Uiteraard bestaan tussen dergelijke voorstellen van stedenbouwkundige herstructurering en bebouwingsvoorstellen voor open terreinen zoals aan de orde is in de Vlaardingse binnenstad, een aanzienlijk schaalverschil. Desalniettemin vormen zowel de micro-stedenbouwkundige ingrepen als de herstructureringen de basis voor het vaststellen van de verhoudingen tussen de oude en nieuwe, ontworpen delen van de stad. Tussen beide bestaat een zeker verband.

De voorstellen voor bebouwing van het gebied Markt-Maassluisdijk ontwikkelen het stedenbouwkundige potentieel dat in de structuur van het gebied rond de Kerkheuvel aanwezig is. Met de invulling van deze kavel zal een nieuwe schaal worden gegeven aan de stedelijke relaties door middel van realisering van een nieuwe stedelijke ruimte, waarover Rainer Bullhorst in zijn bijdrage behartenswaardige dingen zegt. Op deze manier kan men een nieuwe architectonische en functionele ordening aanbrenge voor het centrale deel van de stad.

In dit opzicht belichten de architectonische voorstellen voor het 'Gat in de Markt' de gestelde problemen, zonder echter nu direct 'volmaakte' oplossingen voor de problemen zelf aan te reiken. De grenzen van de manifestatie komen daarmee in zicht. Immers ook een kleine ingreep

Herstructurering Kop van Zuid
(Dienst Stadsontwikkeling Rotterdam).

waarmee aan het stedelijk decorum een nieuwe functie wordt gegeven, behelst een oordeel over het vraagstuk van de verhouding tussen oude stad en stadscentrum. Dit vraagstuk heeft een dusdanige omvang, dat het niet op de schaal van het gebouw of perceel kan worden opgelost, maar alleen op de schaal van de delen die de stad vormen.

Een aantal van de hier gepresenteerde ontwerpen komen tot de

bepaling van bebouwingsvormen die evengoed in de stedelijke uitbreidingen tot stand zouden kunnen komen. De karakteristieken van de elementen die de delen van het stedelijke centrum constitueren, worden zo opgegeven ten gunste van een 'homogene' bebouwing die ook in Holy niet zou ontstaan. Dat neemt niet weg, dat er ook ontwerpen zijn die een versterking van het centrum nastreven door aansluiting te zoeken bij de bestaande stedelijke feiten en door aan deze

wederkerigheid een afgeronde dimensie te geven.

Woningbouw heeft niet alleen te maken met het historisch centrum, maar evenzeer met het stadscentrum waarin de belangrijkste stedelijke voorzieningen zijn gesitueerd en dat niet samenvalt met de oude kern. Het probleem van de woningbouw wordt dus zowel door de veranderingen die de stad kan verdragen, als door de componenten van de voorgestelde objecten be-



paald. Dit laatste betreft de situering van structuren en infrastructuur, alsmede de typering van de verhoudingen ertussen.

In tegenstelling tot wat historici wel beweren, voert de weg waarop nieuwe typologieën kunnen worden ontwikkeld als antwoord op nieuwe opkomende behoeftes, niet door het historische weefsel. Het belang van het laatste vergroot juist de afstand tussen oude kern en functies voor het leven van alledag. De monumentale structuur van de stad heeft geen enkele band met de bezig-

heden van het stedelijke gebied eromheen, maar vormt slechts de 'identiteit' van de stad.

De functionele kwaliteit van een stedelijke plek verwijst naar de rol die ieder stedelijk gebied kan spelen in de wisselwerkingen tussen stad en land. De architectuur kan niet worden afgeleid uit een historisch bepaalde reden. Ze bevindt zich op de schaal van de tegenstellingen die aanwezig zijn in de stedelijke ruimte. Tussen de oude, historische stad en de nieuwe bouwstructuren is daarom altijd een forse kloof, een 'onbewoonde' ruimte aanwezig, die functioneel en in zijn verhoudingen onbepaald is. Het zijn met name dit soort ruimtes die Vlaardingen op dit moment haar prestige en grote betekenis verlenen. Ze verdienen het op dit moment niet opnieuw bebouwd te worden.

Foto: Piet Rook



Jacques Nycolaas

De Kop van Zuid

Struktuur versus adhocisme ?

5000 woningen

Afgezien van de enkele keer dat men zich waagt aan de bouw van een compleet nieuwe stad, kan gesteld worden dat de maximale bouwopgave in Nederland plannen betreft voor ca. 5000 woningen. Vele tientallen van dit soort plannen zijn er in de naoorlogse periode ontworpen en daadwerkelijk uitgevoerd. Een vogelvlucht over de gebouwde resultaten zal ongetwijfeld een bijzondere ervaring zijn. Niet zozeer vanwege de al of niet zichtbare kwaliteiten, maar door de in het oog springende verschillen.

Over stedenbouw in Nederland zijn de laatste jaren diverse publicaties verschenen. Ik kan verwijzen naar de verslaglegging van het debatterend volksdeel, maar ook naar menige inventariserende studie. Dit materiaal leert onder meer, dat de bonte reeks van stedenbouwkundige plannen zich kritisch laat beschouwen door het centraal stellen van het thema van de stedenbouwkundige structuur ten

opzichte van het verkavelingsniveau.

In het besef dat het begrippenpaar stedenbouwkundige structuur-verkavelingsniveau (zo men wil bouwplanniveau) voor een tamelijk complexe dialectiek staat (die overigens van betekenis is voor elk plan ongeacht de omvang van het programma), vormt het in de hierna volgende tekst en tekeningen uitgangspunt voor een overigens beperkte beschrijving van de planvorming aan een van de grootste bouwopgaven (ruim 5000 woningen) voor de komende 10 jaar in Rotterdam: de "Kop van Zuid"(1).

Rotterdam: fragmenten

Rotterdam is een stad van fragmenten. Men kan moeilijk anders verwachten als men ziet hoezeer haar historische ontwikkeling bepaald wordt door discontinuïteiten. Zelfs de ogenschijnlijke stabiliteit van de sociaal-democratie heeft niet kunnen verhinderen, dat

de stedenbouwkundige ontwikkeling van deze stad zich slechts achteraf in een structuur laat vatten, en dan nog op een vrij grove wijze: met de ruit om Rotterdam, de twee Metrolijnen en de Nieuwe Maas zelf heb je de belangrijkste structurende elementen wel gehad. Wat rest is een enorme reeks van deelgebieden met ieder hun eigen verklaringsgrond en daaruit af te leiden structuur. Leg ze naast elkaar: de oude en de nieuwe binnenstad, de 19e eeuwse wijken, 30-er jaren wijken als Blijdorp en Vreewijk, de diverse naoorlogse wijken: ze passen niet in elkaar maar sluiten met een louter civiel-technische infrastructuur als bindend element op elkaar aan.

Kop van Zuid: monofunctionele economische structuur

Over structuur valt niet te klagen in het oude havengebied de Kop van Zuid op de Linker

Maasoever. Op de kruising van de oeververbinding voor spoor- en wegverkeer (1878) met de vaarroute vanuit het Duitse achterland naar de zee (Nieuwe Waterweg 1872) vond honderd jaar geleden de sprong over de rivier plaats, die Rotterdam zou voortstuwen in haar ontwikkeling als havenstad. Recht tegenover het oude centrum, aan gene zijde van de rivier, werden in het laatste kwart

van de vorige eeuw vele havenbekkens gegraven. Tezamen met de bijbehorende bedrijfsbouw en infrastructuur kwam een stadsdeel tot stand, dat aan duidelijkheid niets te wensen overliet. Hier diende het Rotterdamse bedrijfsleven te kunnen expanderen. Het resultaat is nog steeds duidelijk afleesbaar van de kaart: een monofunctionele economische structuur, waarin verschillende woonbuurten



De ligging van de Kop van Zuid in Rotterdam.

verspreid liggen, elk met een 19e eeuwse blokverkaveling die direkt afleidbaar is van oeverlijnen, kaden, spoorwegboogstralen en wegassen.

Ontbinding

De hechte structuur van de op elkaar aangewezen functies van het havenbedrijf en de huisvesting in dit deel van Rotterdam heeft enige tientallen jaren adequaat gefunctioneerd. Echter, nauw verbonden aan de succesformule van de inrichting van dit gebied is haar eigen achteruitgang. De arbeidsintensieve stukgoedoverslag in het Binnenhaven-/Spoorweghavengebied en de meer gemechaniseerde overslag van massa-goed in Rijn- en Maashaven zijn geleidelijk aan een onderdeel geworden van (en hebben bijgedragen tot) tendenzen tot schaalvergroting en concentratie in het havenbedrijf. In snel tempo ontwikkelde de haven zich in westelijke richting. Even zo snel verouderden de havenbekkens en bedrijfsvestigingen in Oud Zuid.

Desondanks hebben vele bedrijven in dit gebied zich lange tijd kunnen handhaven. Maar hun functioneren werd steeds marginaal. In dit proces is de eenduidige samenhang met de woonkwartieren in Feijenoord, Afrikaanderwijk en Katendrecht volledig verloren gegaan. De bewoners van deze wijken werkten op plaatsen waar werk was. De werkgelegenheid in de direkte nabijheid liep stelselmatig terug en voor de binnenwijkse, op het havenbedrijf georiënteerde bedrijven gold

hetzelfde. De ontbinding van deze bestaande relatie betekende een achteruitgang. In de zeventiger jaren - en ongetwijfeld zal de economische crisis versnellend gewerkt hebben - nam deze vormen van verpaupering aan.

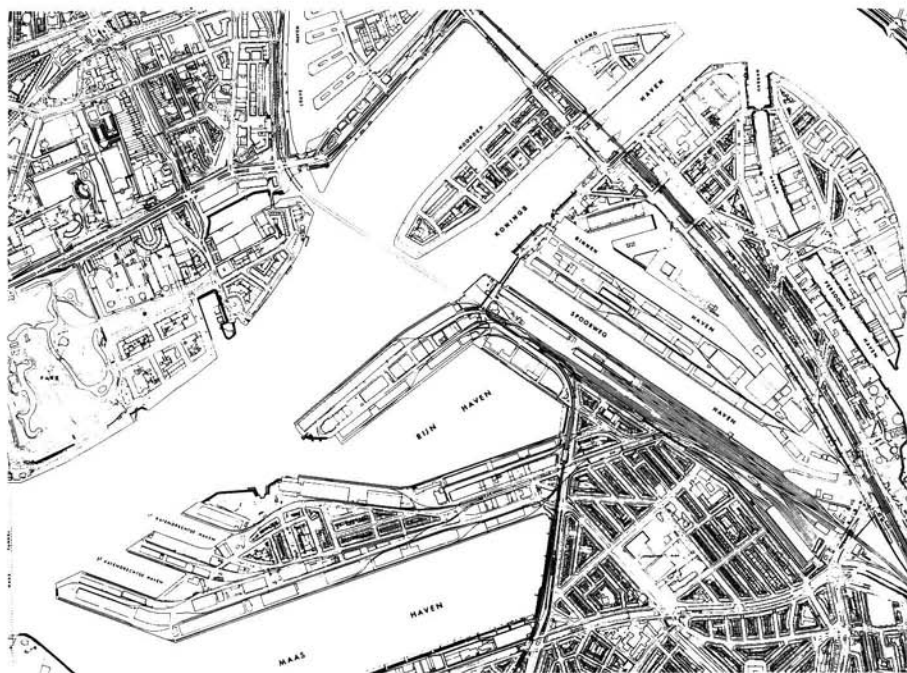
De beleidsmatige reactie van het Rotterdamse stadsbestuur in de zeventiger jaren is bekend: ten opzichte van de oude havengebieden werden plannen tot herstructurering ontvouwd en ten opzichte van de oude woongebieden werd een ambitieuze stadsvernieuwingsoperatie geïnitieerd. Beide beleidsvelden vulden elkaar aan: de herstructurering van de havenbedrijven betekende verplaatsing en concentratie, zodat terreinen vrij zouden komen. De stadsvernieu-

wing betekende woningverbetering, maar hield door kwantitatief woningverlies ook een behoefte aan aanvullende bouwlocaties in. Deze zouden in de direkte omgeving van de woongebieden beschikbaar komen.

Drie woonkwartieren

Sedert een tiental jaren is de volgende figuur ontstaan in Oud Zuid. Drie wijken, Feijenoord, Afrikaanderwijk en Katendrecht maken ieder - zelfstandig georganiseerd als ze zijn - een eigen stadsvernieuwingsproces door.

In Feijenoord, met z'n hechte bewonersorganisatie, is sprake van een zeer veel omvattende aanpak met het zwaartepunt op de verbetering van de woon-



situatie. De "Engelse drop structuur" van deze wijk (haven-bedrijf - wonen - bedrijf - haven - enz.) maakt door een herstructureringsproces binnen de wijk (het Simonsproject, bebouwing Persoonshaven, herstructurering Nassauhaven) geleidelijk aan plaats voor een ordening waar de woonfunctie overheerst. Een aantal grote bedrijven zal overigens in deze wijk gevestigd blijven.

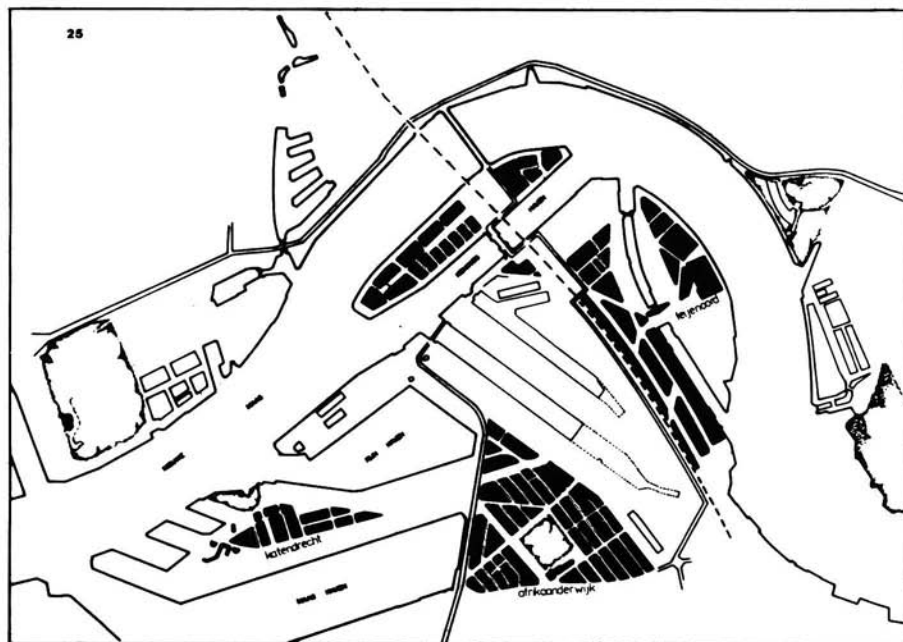
In Afrikaanderwijk, overwegend een woonwijk met kleine middenstand wordt sedert enige jaren gepoogd tot ingrijpende wijziging van de stedenbouwkundige structuur te komen. In dit woongebied, ontstaan door het volverkavelen van de driehoekige restruimte tussen een aantal havenbekkens, is het streven thans gericht op nieuwbouw,

renovatie, maar vooral vergroting en verbetering van de openbare, groene ruimte.

In Katendrecht, na de oorlog bekend geworden als centrum van prostitutie, ligt het hoofdcen- trum van de stadsvernieuwing op het versterken van de woonfunctie. Door de herstructurering van de Katendrechtse havens wordt het aantal woningen in deze door een bedrijfsenschil omringde enclave bijna verdubbeld. Het hiervoor opgestelde stedenbouwkundig plan voorziet in het gedeeltelijk openleggen van het woongebied naar de rivier toe. Voor het overige deel zal de bedrijfsfunctie gehandhaafd blijven.

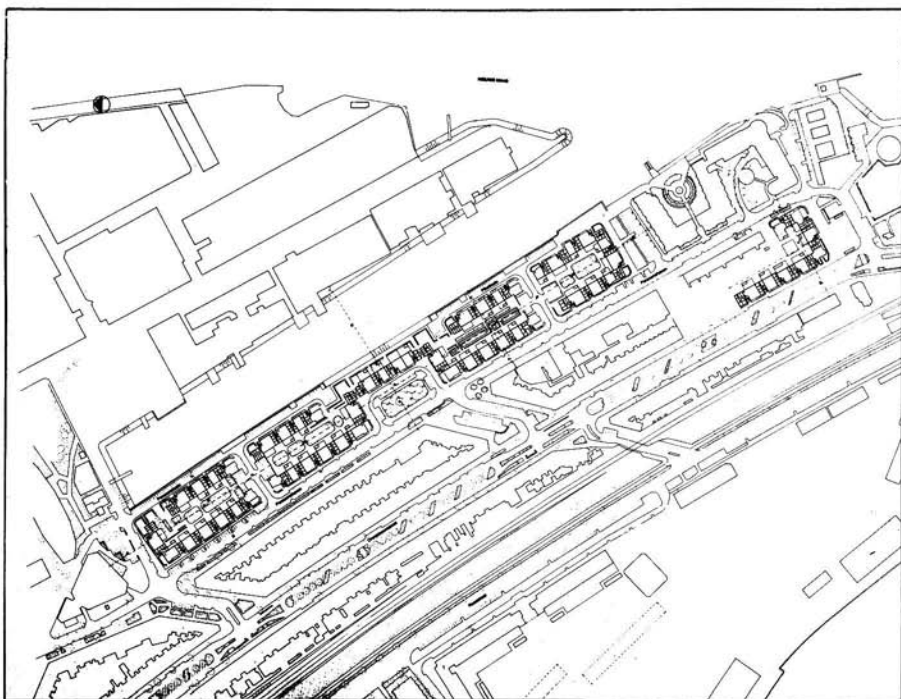
Tussen deze drie wijken in ligt het gebied van de Binnenhaven/Spoorweghaven en de

Persoonshaven Feijenoord,
297 woningen gebouwd op een
voormalig bedrijfsterrein.
Architektenbureau Kokon.



Feijenoord, Afrikaanderwijk
en Katendrecht, 3 geïsoleerde
woonkwartieren in Oud Zuid.

Leeuwenkuil Afrikaanderwijk,
88 woningen.
Het eerste herstructureringsproject
binnen deze wijk, ontstaan door
samenvoeging van twee bouwblokken.
Architektenbureau Van Olst/Poot.

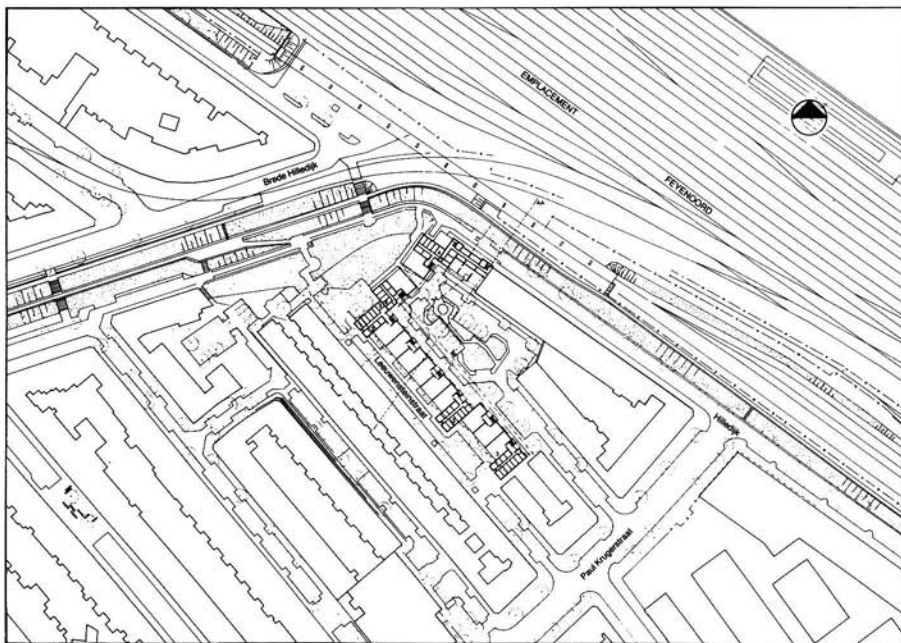


Wilhelminapier, dat steeds meer een niemandsland wordt waar eens zelfs een Eroscentrum gevestigd leek te kunnen worden.

Het heeft enige jaren geduurd eer de in woorden neergelegde voornemens tot bedrijfsherstructurering voor dit gebied tot resultaten begonnen te leiden. Het hiertoe benodigde instrumentarium (politieke wil, geldelijke middelen en een adequate organisatie) kon kennelijk de vergelijking met de binnenwijkse stadsvernieuwing niet doorstaan.

Niemandsland

Hoe is thans de situatie in het niemandsland van de Kop van Zuid? Kort aanduidend is het volgende te noemen. Er zijn de nodige paperassen geproduceerd, zoals nota's van het Havenbedrijf, structuurplannen en stedenbouwkundige plannen van zowel de gemeente als van particuliere zijde. De hoofdteunor van dit materiaal is een instemming met structurering, maar niet zonder slag of stoot. Geen saneringsoperatie voor bedrijven, werkgelegenheid dient na verplaatsing gegarandeerd te blijven, en als het gebied dan een nieuwe woonbestemming krijgt dient deze primair een overloopfunctie voor de omliggende stadsvernieuwingsgebieden te krijgen. Een forse subsidiestroom dient dus ontketend te worden om grond- en bouwkosten voor toekomstige bewoners zo laag mogelijk te houden.



Wat de bedrijven betreft, een aantal is reeds vertrokken. Met een deel van de nog zitten-

de vestigingen is overleg gaande over verplaatsing. Daarnaast zijn er nog de nodige waarvan de toekomst zich nu niet precies laat voorspellen. Op korte termijn zijn grote veranderingen te verwachten in een deel van het gebied, ter weerszijden van de Binnenhaven en op de Wilhelminapier. Op een aantal lokaties is nieuw gebouwd of zijn plannen in voorbereiding. De Peperklip staat er. Aan de zuidzijde is het bouwplan ODS (genoemd naar de voormalige staalhandel Oving-Diepenveen-Struyken) bijna opgeleverd. Het Poortgebouw aan de Stieltjesstraat is gerenoveerd. Er zijn plannen in voorbereiding voor woningbouw, een school en een speeltuin op het ODS-terrein.

Voor het gebouw "de Wereld-

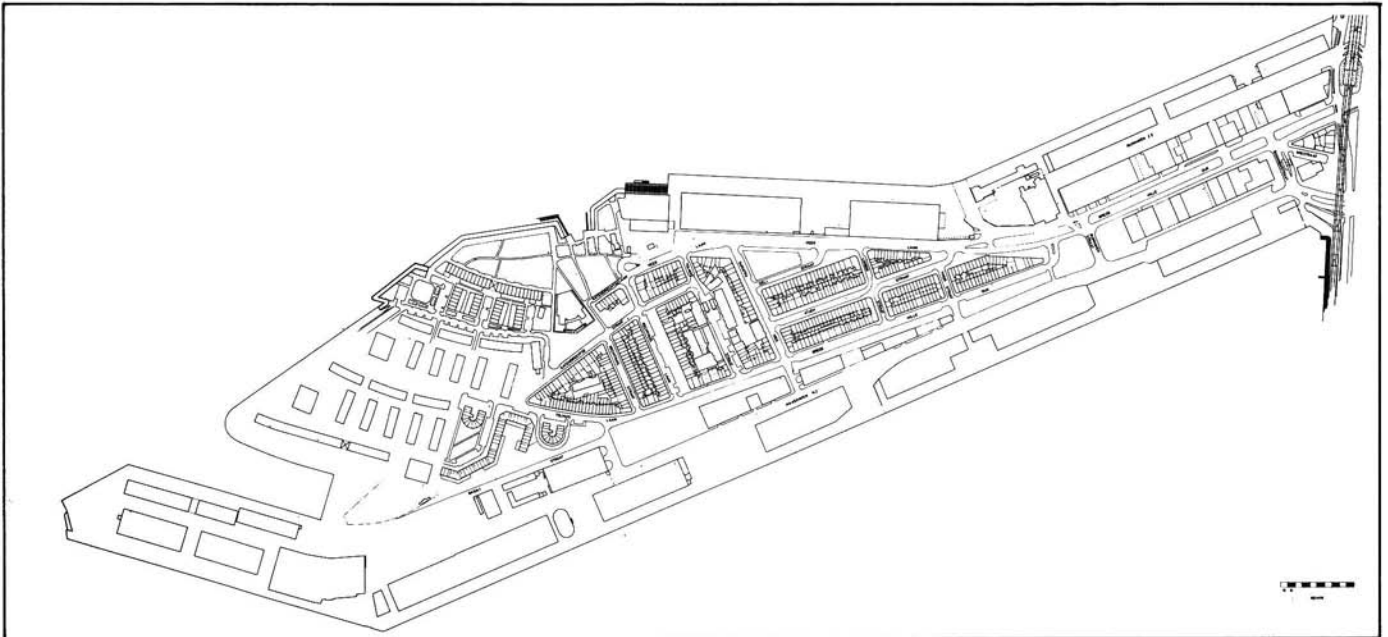
delen" van het Vrij Entrepot worden verbouwingsplannen gemaakt (voor wonen en bedrijfsruimte). Er zijn plannen tot ontwikkeling van een bedrijfsverzamelgebouw op de ODS-lokatie. Het wellicht belangrijkste plan in voorbereiding betreft de oeververbinding voor het spoorwegverkeer: de nieuwe spoor-tunnel.

Een stedenbouwkundig plan

Voor de Kop van Zuid is een stedenbouwkundig plan ontworpen. Het gaat om een gebied van ongeveer 70 hectare. Het programma omvat ruim 5000 woningen, enige hectares bedrijfsruimte en diverse noodzakelijke voorzieningen zoals sportvelden en een wijkpark, alles te bouwen in een periode van 10 jaar.

Het schiereiland Katendrecht, een woonwijk met daaromheen een bedrijvenschil. Opgenomen is het stedenbouwkundig plan (M. Schoenmakers) voor de herstructurering van de Katendrechtse havens. Meer gedetailleerd binnen dit plan is het eerste bouwplan (202 woningen) van het Architectenbureau Inbo.

7. Een verkavelingsmodel voor een deel van de Kop van Zuid: het gebied langs de Spoorhaven en de Binnenhaven.



Wat betekent het om een stedenbouwkundig plan te maken voor een gebied met een specifieke bedrijfsstructuur, gelegen tussen maar ook gescheiden ten opzichte van - een drietal oude woongebieden met ieder hun eigen ontwikkeling, maar met als gemeenschappelijke eigenschap dat ze aangewezen zijn op het nieuwe woongebied om bestaande voorzieningen in deze wijken (winkels en scholen) op peil te houden, en omgekeerd, om van voorzieningen in het nieuwe woongebied te profiteren?

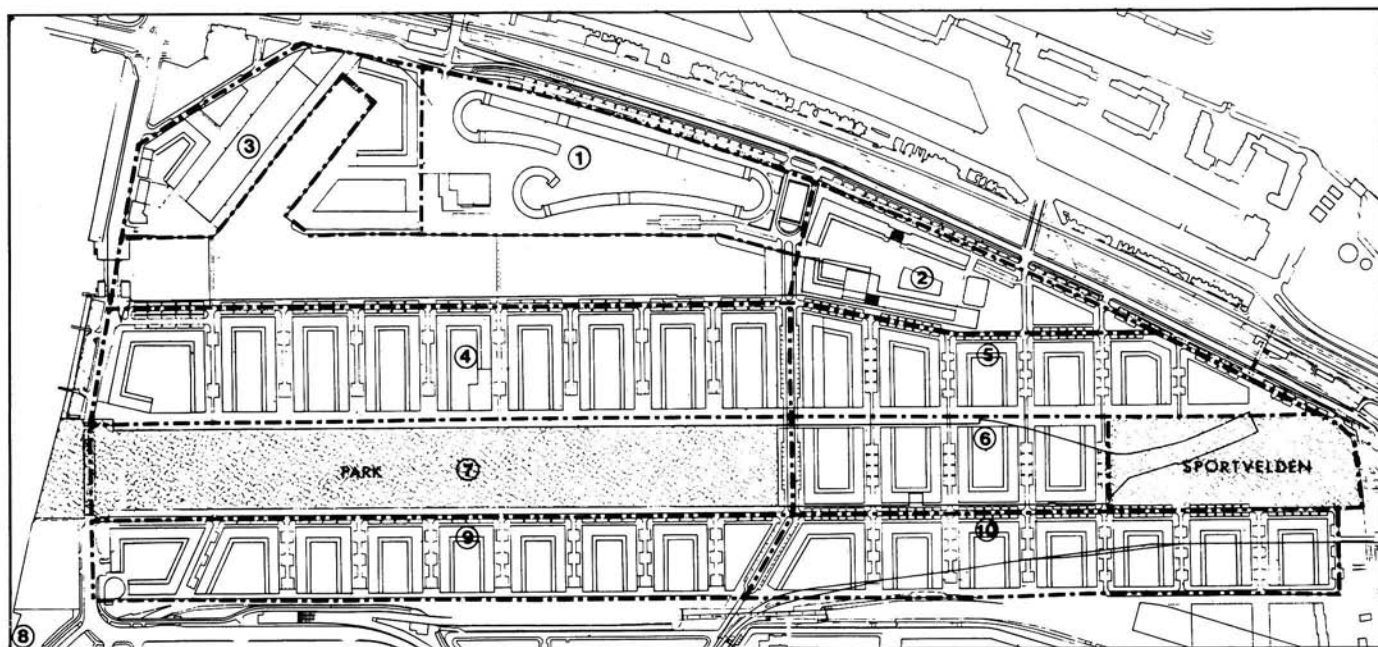
En wat betekent het om een stedenbouwkundig plan te maken voor een gebied waar her en der bouwinitiatieven gaande zijn, waar de financiële haalbaarheid nog niet volledig zeker is en waar het proces van bedrijfsverplaatsingen moeilijk stuurbaar en faseerbaar is,

aangezien vele particuliere belangen in het geding zijn? Vanuit het negatieve redenerend kan worden gesteld, dat het op dit moment in deze context onzinnig is een alles vastleggend stedenbouwkundig plan te ontwerpen, een plan waarin sprake is van een nauwe, formele samenhang tussen hoofdstructuur en verkavelingsniveau. In die zin vertoont dit plan een breuk met een thans manifeste ontwikkeling in de ontwerppraktijk van grotere stedenbouwkundige plannen (Beverwaard Rotterdam, Maaspoort 's-Hertogenbosch, Venserpolder en IJplein Amsterdam).

Dit plan laat zich eerder kenmerken als het ontwerp van een hoofdstructuur, zowel op het niveau van het gebied zelf als op het niveau van Oud

Zuid, een hoofdstructuur die verschillende oplossingen op verkavelingsniveau in zich op kan nemen, in verschillende tempo's. Een hoofdstructuur echter, die slechts tot stand kon komen na diverse 'exercities' op verkavelingsniveau. Voor het verkennen van de potenties van het gebied, het preciseren van de hoofdopzet, het bepalen van stedenbouwkundige randvoorwaarden en het opstellen van een programma van eisen en een exploitatieopzet is het werken op verkavelingsniveau noodzakelijk. (2)

Het nieuwe plan voor de Kop van Zuid beoogt een integrerende functie te vervullen in dit stadsdeel middels een structuur van verbindingen. In formeel stedenbouwkundig opzicht is dit geenszins het geval. Zou



het een verdienste zijn om middels een uitgebreide reproductie van de 19e eeuwse verkavelingstypologie van de omringende wijken een nieuw woongebied te ontwikkelen? Veeleer zal de toekomstige verkaveling als een nieuw, autonoom plan ingeklemd komen te liggen tussen de bestaande woongebieden. Dit nieuwe plan zal zijn uiteindelijke vormgeving ontleen aan de thans voorgestelde hoofdopzet en de dan geldende trends, toevalligheden en overige randvoorwaarden.

Een uiteenzetting van het stedenbouwkundig ontwerpwerk voor deze bouwlocatie zelf valt buiten het kader van deze bijdrage. Daarom wil ik hierover slechts een aantal opmerkingen maken. Van doorslaggevend belang is de topografie van het gebied geweest. De havenbekkens met hun - uit financiële en civiel-technische overwegingen - onbebouwbare zones, of men deze dempt of niet, hebben een doorslaggevende invloed gehad. Niet bebouwen leidt al snel tot aanwending voor openbare (groene) ruimte of voor ontsluitingswegen. Zulks is ook gebeurd.

Vandaar de keuze voor de ont-

wikkeling van langgerekte bebouwingvlekken met vrije kadezones en vooralsnog (uit programmatische, financiële en stedenbouwkundige overwegingen) een volledig gedempte Spoorweghaven en een ten dele gedempte Binnenhaven.

Twee assen

Twee assen vormen het raamwerk voor het plan tot herstructurering. De draagwijdte ervan reikt veel verder dan de bouwlocatie zelf. Er zijn een 'economische' as en een 'groene' as.

De eerste, evenwijdig aan de rivier, loopt vanuit het hart van Feijenoord, midden door het nieuwe woongebied, via Afrikaanderwijk naar Katendrecht. Een as, vooral van belang vanwege de vele er rondom heen gesitueerde voorzieningen zoals een viertal winkelconcentraties, openbaar vervoer haltes (metro, bus, trein), scholen etc. De tweede, een as van recreatieve voorzieningen zoals langzaamverkeerroutes, twee wijkparken en sportvelden, loopt vanaf de oostzijde van de wijken Vreewijk en Hillesluis, dwars door het

Twee nieuwe assen in Oud Zuid.
Op de kruising het herstructureringsgebied de Kop van Zuid.

1. Woningbouw Simons.
2. Zinkerweg.
3. Persoonsdam, sociaal-culturele voorzieningen.
4. Damstraat.
5. Winkelconcentratie Oranjeboomstraat
6. Woningbouw Peperklip.
7. ODS lokatie, woningen, school, speeltuin.
8. Winkelconcentratie nieuwe woongebied, sociaal-culturele voorzieningen.
9. Woningbouw Leeuwenkuil.
10. Afrikaanderpark, bibliotheek en sportzaal, markt.
11. Metrohalte Rijnhaven, winkelconcentratie.
12. Woningbouw Tolhuisstraat, winkelconcentratie, Deliplein uitgaanscentrum.
13. Woningbouw Nemag.
14. Citex, het eerste woningbouwplan herstructurering Katendrechtse havens.

Fotoserie economische as
(van oost naar west)

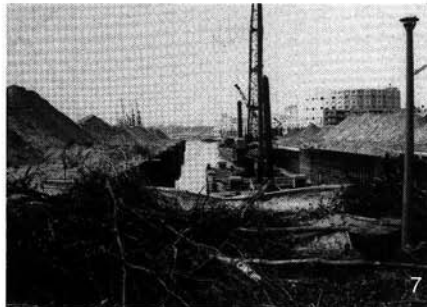
Vanaf het Simonsproject:
westwaarts zicht op de rechter Maasoever (1).

Zuidoostwaarts, Zinkerweg,
renovatie en nieuwbouw (2).

Vanuit de Damstraat:
Persoonsdam, toekomstig centrum van sociaal-culturele voorzieningen (3).







nieuwe woongebied via de (gedempte) Spoorweghaven naar de rivieroever.

Beide assen maken het enerzijds mogelijk vele op zichzelf staande ontwikkelingen in en buiten het nieuwe woongebied op te nemen binnen een stedenbouwkundig plan, en hebben anderzijds een structurerende betekenis voor menig nieuw bouwinitiatief (spoorwegtunnelplan, parkaanleg enz.).

De economische as

Een curieus feit is, dat deze as thans onbestaanbaar is, maar door een aantal ingrepen haalbaar wordt en bovendien een grote geladenheid krijgt door een aantal min of meer toevalsige factoren. Zij bestaat niet,

omdat de huidige structuur van het gebied zich hiertegen verzet. Hierbij kan men denken aan het nauwelijks oversteekbare, noord-zuid lopende spoortrace Rotterdam-Dordrecht. Evenmin is het nu mogelijk de bekkens van de Binnenhaven en Spoorweghaven te doorkruisen. Ten westen daarvan liggen vervolgens de loodrecht op deze as staande emplacementen van de N.S. en de Metro. En, grenzend aan de Afrikaanderwijk ligt weer een niet te overbruggen Deltadijk.

Echter, realisering van deze oost-west verbinding wordt mogelijk als een al lang bestaand plan tot het maken van een doorbraak in het zeer lange bouwblok aan de Oranjeboomstraat in Feijenoord wordt uitge-

Winkelconcentratie Oranjeboomstraat. Doorbraak ter hoogte van Damstraat noodzakelijk (4).

Vanaf de Rosestraat: de entree van het nieuwe woongebied. Links op de foto het in aanbouw zijnde ODS complex. Rechts de Peperklip (5).

Hetzelfde punt van de zijde van de deels te dempen Binnenhaven. Rechts het ODS complex (6).

Voorbereiding demping Binnenhaven. Toekomstig concentratiepunt van commerciële en niet-commerciële voorzieningen (7).

Spoorwegemplacement westzijde Spoorweghaven. Het viaduct naar de Metro-remise is zichtbaar. Onder dit viaduct door bereikt de oost-west verbinding Afrikaanderwijk (8).

Het Metro-viaduct vanaf de Brede Hillestraat in Afrikaanderwijk. Rechts de west' de westwaards afbuigende Deltadijk (9).

In de bocht van de Deltadijk: de Leeuwenkuil, eerste herstructureringsproject in Afrikaanderwijk (10).

Waar de Deltadijk in noord-zuid richting loopt (Hilledijk) vormt deze, mede door het te handhaven Metro-emplacement, een belemmering voor oost-west verbindingen (11).

De kruising Maashaven (OZ) en Brede Hilledijk, winkelconcentratie Afrikaanderwijk en Metrohalte Rijnhaven (12).

Verder westwaarts, de Brede Hilledijk in Katendrecht (13).

Nieuwbouwproject Tolhuisstraat (14).

Uitvoering herstructurering Katendrechtse havens: demping 1e haven. Op achtergrond zichtbaar het nieuwbouwproject Nema (15).

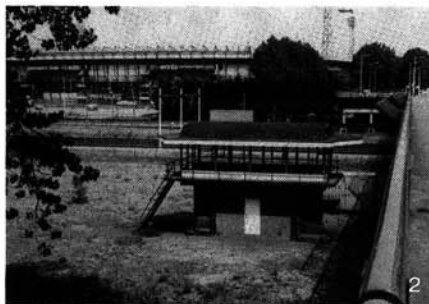
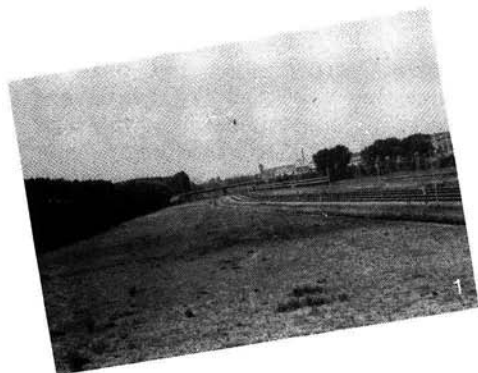
Tweede Katendrechtse haven, zicht op rechter Maasoever (16).



voerd. Verder dient het onzalige bouwplan tot aanleg van een korte spoortunnel, waardoor Rotterdam Zuid met een voor deze herstructurering fnuikende noord-zuid barrière opgezaagd wordt, gewijzigd te worden in de zogenaamde Damstraat-variant welke een verlengde tunnel inhoudt. Hierdoor is het mogelijk ter hoogte van de Damstraat een dwarsverbinding op niveau voor alle verkeer tot stand te brengen. Indien vervolgens de staart van de Binnenhaven gedempt wordt en de gehele Spoorweghaven (waarbij dankbaar gebruik gemaakt kan worden van de grond die vrijkomt bij de aanleg van de spoortunnel), dan zijn de mogelijkheden voor aanleg van deze verbinding aanwezig.

Aan de structuur van Oud Zuid wordt dan een nieuw element toegevoegd. Een dwarsstructuur met een in ruimtelijk en functioneel opzicht bijzondere sequentie. Te noemen zijn ondermeer in Feijenoord het Simonsproject, de Persoonshaven met sociaal-culturele voorzieningen, de winkelconcentratie Oranjeboomstraat. In het oude havengebied



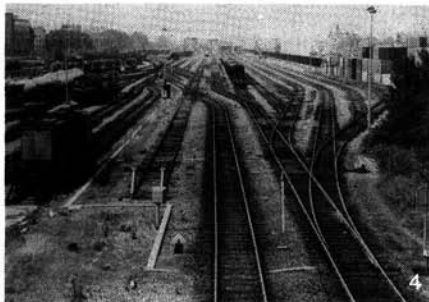


Fotoserie groene as
(van zuid naar noord)

N.S. emplacement
West-Varkenoordseweg. Reeds
ontruimd t.b.v parkaanleg (1).

Een N.S. seinpost (arch. Van Raven-
steyn) wordt gehandhaafd t.b.v.
sociaal-culturele voorzieningen (2).

Vanaf de 2e Rosenstraat
zuidwaarts kijkend: naast de te
handhaven sporen zal een recreatieve
route ontworpen dienen te worden (3).



Vanaf hetzelfde punt noordwaarts:
het emplacement naast de Spoorweg-
haven. Aan de oostzijde van dit
emplacement loopt de groenstructuur
noordwaards (4).

De Spoorweghaven, vanaf de
zuidzijde gefotografeerd. Na demping:
Spoorweghavenpark (5).

Halverwege de Spoorhaven
oostwaarts kijkend: kruising van de
economische as en de groen as.
De kade is nu in gebruik voor
opslag van metaalkrullen. In de
toekomst: woningen,
winkels, scholen etcetera (6).

In zuidelijke richting kijkend:
de oostkade van de Spoorweghaven. Op
deze kade kan langs het
Spoorweghavenpark een recreatieve
route aangelegd worden (7).

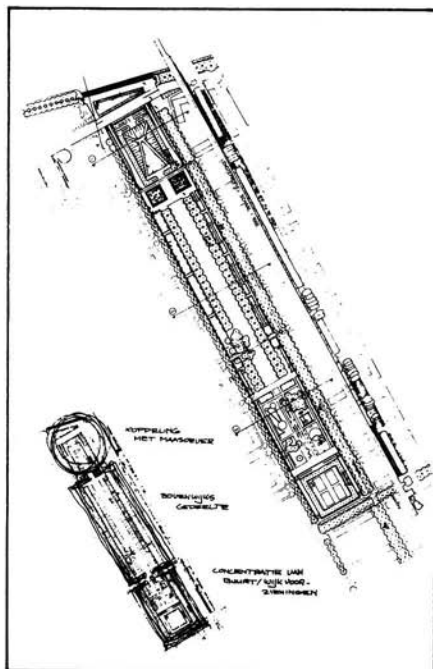
Vanaf de Spoorweghavenbrug
zuidwaarts: het oude havenbekken (8).

De rivieroever, ter hoogte van
het Poortgebouw (9).

De noordkade van de
Wilhelminapier. Rechts zichtbaar
de te handhaven cruise-terminal.
(Arch. v.d. Broek) (10).

Vanaf de noordkade: zicht op
rechter Maasoever (11).

De Kop van de Wilhelminapier.
Voormalig HAL-kantoor. Hergebruik
mogelijk t.b.v. publieke functie op
een zeer markant punt (12).

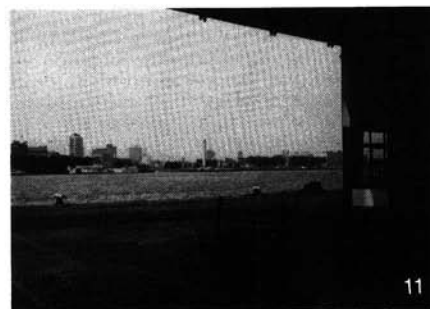
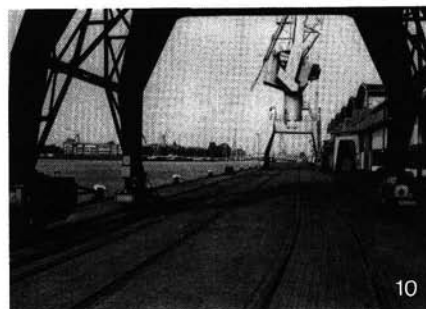
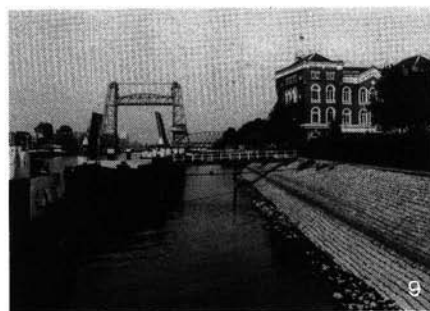
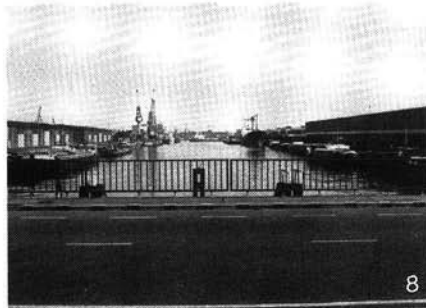


liggen de eerste nieuwbouwpro-
jecten, Peperklip, ODS, school,
speeltuin, straks de aldaar geves-
tigde winkelconcentratie, sociaal-
culturele voorzieningen en het
Spoorweghavenpark. Na herstruc-
turering van het emplacement
ten westen van de Spoorweghaven
gaat deze as onder het bijna
toevallig aanwezige Metrovia-
duct door, langs de juist daar
afbuigende Deltadijk. Dan, de
winkelconcentratie Afrikaander-
wijk, de metrohalte Rijnhaven,
via de Katendrecht-pols, de
winkelconcentratie Katendrecht
en vervolgens het herstructure-
ringsgebied Katendrechtse ha-
vens.

De groene as

Twee autonome ontwikkelingen
komen hier samen. Aan de
zuid-oost zijde van de Kop

Schetsontwerp voor het
Spoorweghavenpark (P. Ziel).



van Zuid ligt, naast de wijken Hillesluis en Vreewijk het N.S.-emplacement West-Varkenoord. Na een tiental jaren durend verzet vanuit deze wijken tegen de hinderlijke en gevaarlijke N.S.-activiteiten op dit emplacement is het nu zover, dat 50% van dit gebied ontruimd is met de bedoeling daar een wijkpark aan te leggen. Het ontwerp voor dit park is vrijwel gereed. De uitvoering dient in '85/'86 zijn beslag te krijgen. In het programma voor de Kop van Zuid is eveneens een park opgenomen. Voor dit plan-gebied is een parkplan ontworpen dat zich voegt binnen de bestaande structuur, enigszins verdiept aangelegd in de te dempen Spoorweghaven tussen de te handhaven kaden.

Beide parkontwerpen zijn los van elkaar tot stand gekomen en binnen een eigen, specifieke context. Op het plan voor het West-Varkenoordse park rustte een zwaar programma, met velerlei voorzieningen ten behoeve van de direct aangrenzende woongebieden. De ruimtelijke opbouw ervan is duidelijk gerelateerd aan het verkavelingspatroon in dit gebied. In het (veel minder definitieve) ontwerp voor het spoorweghavenpark is de thematiek opgenomen van een binnenwijs gelegen park, dat naar de rivieroever toe een steeds meer openbare, bovenwijkse functie krijgt. Het is zeer goed mogelijk om beide zeer langgerekte parken tot een onderdeel te maken van een groenstructuur, die beginnend bij de zuidelijke stadsrand door zal kunnen lopen tot aan de rivieroever. Een oever, die

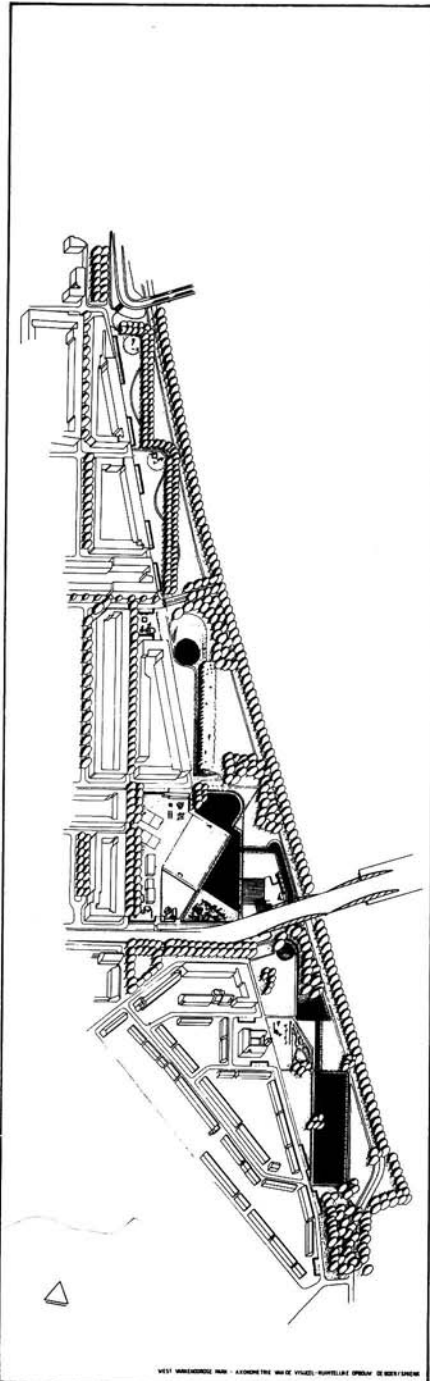
voor het eerst ingericht zal kunnen worden tot openbare, publieke ruimte, als uitloper van het nieuwe woongebied.

Van structuur naar bouwplan

De Kop van Zuid wordt de grootste binnenstedelijke bouwlokatie in Rotterdam na de wederopbouw van de binnenstad. Zeventig hectares nieuwbougebied op het kruispunt van twee, veel verder strekkende assen in Rotterdam Zuid.

Het is fascinerend te ontdekken, dat de idee van herstructurering van de Kop van Zuid, de bebouwing van deze lokatie, tot een realiteit aan het worden is. De aan deze bouwlokatie meegegeven hoofdstructuur speelt daarbij een grote rol. De spoortunnelplannen zouden zonder de optie van het tot standbrengen van een dwarsstructuur er totaal anders en ongetwijfeld zeer ongunstig hebben uitgezien.

Die dwarsverbinding moest er komen, omdat deze van belang was voor Feijenoord en het nieuwe woongebied. Met de keuze voor de Damstraat variant komt de bebouwing van deze lokatie dichterbij. Soortgelijke redeneringen zijn te hanteren voor de uitvoering van het West-Varkenoordsepark, de demping van de Spoorweghaven met Spoortunnelgrond en de herprofilering van de Brede Hilledijk in Afrikaanderwijk en Katendrecht. Elke nieuwe stap maakt de weg terug minder logisch.



Ontwerp voor
het West-Varkenoordsepark
(H. Boer, G. Smienk).

Noten

(1) Voor de Kop van Zuid is door Rotterdamse gemeentelijke diensten een structuurschets samengesteld. Bij dit project waren o.m. betrokken: van Stadsontwikkeling E. Dil, R. van Eikeren, J. Nycolaas, M. Schoenmakers en G. Snoek; van Gemeentewerken F. Buys; van de Projektorganisatie Stadsvernieuwing P. de Regt. De bij dit artikel afgedrukte tekeningen zijn van de hand van J. Bedeaux, J. van Gilst en G.J. van Putten. De foto's zijn gemaakt door J. Nycolaas.

(2) Zie van J. Nycolaas de passage over het rode Rotterdam in: Drie episoden in architectuur, stedenbouw en volkshuisvesting, gepubliceerd in Architectuur en Planning, Rotterdam 1983, blz. 174-202.

Jan Hoogstad

Hou de stad heel!

Als ik over het verschijnsel stad denk, roept dat bij mij meer vragen op dan dat ik antwoorden kan geven.

De vraag naar de zin van de stad bijvoorbeeld; er is in een stad zoveel zinloosheid dat de vraag naar de zin van de stad al gauw wegebt. Toch wordt er door optimisten wel over gesproken. Het schijnt nog steeds zo te zijn, dat er voorbeelden genoeg zijn te vinden om een euforistisch beeld van de stad te construeren. Eerlijk gezegd doe ik dat zelf ook wel een enkele keer, vanuit mijn landhuis in Rhoon, wel te verstaan. Ik heb verschillende stadsmensen horen zeggen, dat het in de Verenigde Staten van Amerika heel gewoon is dat typische stadsmensen helemaal niet in de stad wonen, maar of dit een steekhoudende verontschuldiging is, betwijfel ik. Overigens wie sprak er over schuld...?

Het verschijnsel stad is zo'n twintig eeuwen oud. Jericho/

Alacat/Huyk, de oudste steden tot nu toe, waren vestingen of een menging van begraafplaats en woonhuizen. Het is verleidelijk de geschiedenis van daaruit te volgen. Duidelijk is voor mij althans dat het probleem van de stad door zijn langdurige ontwikkeling zo'n complex geheel is geworden, dat er voor iedereen die zich hierin wil verdiepen, wel een gelijk is te vinden voor een verdedigbare stelling. Het verschijnsel kan waarschijnlijk niet meer in zijn essentie gevat worden. We zullen genoeg moeten nemen met fragmentarische omschrijvingen.

Dit lijkt op het eerste gezicht een aardige stelling. Negatieve voorbeelden zijn er genoeg. Brasilia bijvoorbeeld, een helder concept, maar onleefbaar. De Bijlmer, op een andere schaal weliswaar, ook. Barcelona, ook een heldere opzet, maar als stadsbeeld wordt hierover in het algemeen toch positief geoordeeld en over Manhattan en Parijs en Amsterdam even-

eens. Heldere stedelijke structuren zijn dus kennelijk geen garantie of oorzaak voor het laten ontstaan van een goed of slecht stedelijk klimaat, wat daar dan ook onder mag worden verstaan. De complexiteit - en hier wordt de ruimtelijke complexiteit bedoeld - is dus kennelijk een item met nogal verschillende kanten.

Soms heb ik het idee dat naarmate de dichtheid van een stad toeneemt het stedelijk leven er beter in tot ontwikkeling komt. De vraag is echter: wat is nou precies dat stedelijk leven? Eerlijk gezegd weet ik het antwoord daarop niet zo precies. Is het het bonte beeld dat ik nog steeds in herinnering heb van de flanerende massa op de Kalverstraat in zijn beste jaren, en dan nog op een zomerse middag? Of levert de beroemde Esplanada in Barcelona of de Boulevard St. Michel op een zomeravond het beeld, dat aan stedelijk leven beantwoordt? Ongetwijfeld wordt die vorm

van stedelijk leven gegeneerd op basis van een compacte stedelijke bebouwing. De vraag is en blijft of dit de enige oorzaak is. Het gros van de lezers van dit verhaal zal er ongetwijfeld nog een dozijn andere oorzaken bij weten te verzinnen. Zeker is dat slechts kleine stukjes van een zeer beperkt aantal steden hieraan beantwoorden. Daar staat tegen-

over dat ik het sterke vermoeden heb (zie PLAN 1977) dat de gaterigheid van Rotterdam (het negatieve voorbeeld van dichtheid) er toch zeker voor een deel de oorzaak van is, dat het sociale en culturele leven na 1945 zeer moeizaam in Rotterdam op gang is gekomen.

Dit is overigens een speculatieve

Out of control:
wereldbevolking
in miljoenen
(Nigel Holmes, Times)



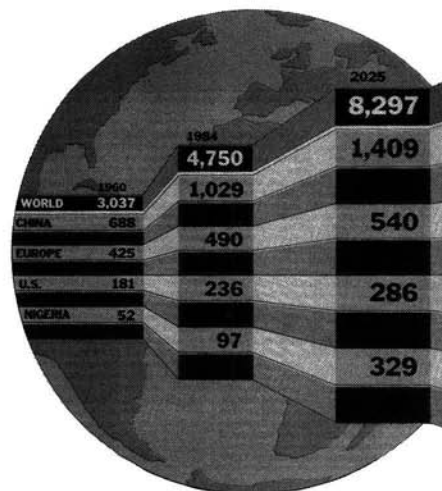
Rotterdam negatief
Rotterdam zwemt nog in zijn ruimte



constatering en misschien wel een te snel antwoord op een vraag. Wanneer er echter een verband zou bestaan tussen de dichtheid van de stad en de intensiteit van de sociale contacten (lees: het sociale leven), dan komt onherroepelijk de vraag naar boven: "hoe dicht moet die stad dan zijn?" Is een dichtheid van 1,2 optimaal, zoals in Rotterdam kennelijk is nagestreefd? Of is een dichtheid van 10 (in bepaalde gebieden van Tokio) beter? Daartussen ligt een geweldig verschil. Beide komen voor, maar niemand kan mij de effecten daarvan vertellen. Sociologen, criminologen en psychologen murmelen er wat over, maar geen van hen heeft ooit een receptuur aan stedenbouwers geleverd waarin stond welke dichtheid de beste garanties biedt. De stad is dus kennelijk een moeilijk vraagstuk. Ik zeg dit maar voor het geval er nog mensen zijn die dat niet al weten.

Toch durf ik het wel aan te beweren dat complexiteit en bebouwingsdichtheid daarin fundamentele problemen zijn. Hoe dat nader gespecificeerd moet worden weet ik ook niet, maar een paar dingen zijn er wel over te zeggen, en dat niet alleen, intensief onderzoek daarnaar is noodzakelijk. De wereldbevolking neemt in de komende veertig jaar (volgens sommige prognoses) toe tot 8 miljard. Een deel van deze toename zal plaats moeten vinden in de steden.

Dit zal procesmatig moeten worden begeleid, willen wij het risico van ontsporing verkleinen. In dat proces spelen econo-



mische, sociologische en morfologische aspecten een belangrijke rol. De wetenschappelijke stand van zaken in deze vakgebieden ten aanzien van het probleem van de stad stemmen mij - voor zover ik dat kan beoordelen - helaas niet optimistisch. Toch denk ik dat er voor doodgewone architecten die anno 1984 hun vak willen uitoefenen een paar spelregels zijn.

Daarover wil ik wel iets kwijt, niet met de intentie dat ik de wijsheid in pacht heb, maar wel met de hoop dat anderen mij zullen verbeteren. Een sociale structuur in een stad is als het goed is een ecostructuur. Alleen in zo'n geval kan deze de voedingsbodem zijn van de ontwikkeling van cultuur en wetenschap, kunst en handel. Een complexe sociale structuur hoeft niet per definitie in een complexe ruimtelijke structuur te worden gehuisvest, dat zijn twee geheel verschillende zaken. Complexe sociale structuren kunnen uitstekend

bestaan in planmatige heldere ruimtelijke structuren, maar ook in gegroeide complexe ruimtelijke structuren.

Het verband daartussen is zeer betrekkelijk. Wel lijkt mij van belang dat een zekere dichtheid van de stad een positieve bijdrage daaraan kan leveren. Van een nieuwe, compact gebouwde stad moeten wij echter ook in dat opzicht geen wonderen verwachten. Sociale structuren ontwikkelen zich pas goed na een aantal generaties. Dodelijk daarvoor zijn de gaten die nu in onze steden vallen. Het is de steden aan te zien, dat daardoor de verpaupering wordt ingezet. Voor de oude steden geldt: Hou de stad heel; "ruim" ze niet op in de zin van verbreding van straten en pleinen voor bijvoorbeeld het verkeer.

Voor de nieuwe steden geldt: heb geduld. Een stad is als wijn, zij moet oud zijn om kwaliteit te hebben en zij moet kwaliteit hebben om oud te kunnen worden. Wat die kwaliteit is, daarover heb ik in ieder geval niet het laatste woord gezegd.

Rainer Bullhorst

Vlaardingen

Elke stad verdient wat stedenbouwkundige en architect haar gunnen. Vlaardingen kent binnen de oude grenzen drie kenmerkende ruimtelijke structuren: de haven met zijn laag en breed profiel, de dijkbebouwing, die smal en hoog is en het besloten plein rondom de kerk. Het karakter van water en kades is het minst aangetast. In de bebouwing op de dijk zijn enkele coupures aangebracht, dwarsverbindingen voor het in de vijftiger jaren heilig verklaarde verkeer. Op de hoofdstraat heeft men getracht sfeer en beeld zo authentiek mogelijk te houden. Hier en daar kan men zich niet onttrekken aan de indruk van een karikatuur. De invullingen dragen het stempel van aanpassingen, zijn soms historiserend of archaïserend, maar vallen niet op en zeker niet uit de toon. Recente wijzigingen zoeken qua detail, materiaal en kleur aansluiting bij het bestaande, waardoor op het eerste gezicht behoud gewaarborgd lijkt. Het is de voorzichtige benadering van de middenstand, die zich geen buil wil vallen en

toch met de tijd wil meegaan. Diepe wonden heeft deze opvatting niet nagelaten, ze heeft helaas ook geen bijdrage aan contemporaine geschiedschrijving geleverd.

Uitzonderingen bevestigen ook deze regel. In de richting van de kerk versmalt het wegprofiel, bijzonder subtiel, uit een utilitair gebeuren van het dagelijkse brood, naar het godsdienstige. Dat vraagt om een overgang en tegelijk om een inleiding. In de stedelijke structuur wordt eraan voldaan; de uitwerking verraadt de onmacht van het profane. De voor de rest van het winkelgebied zo karakteristieke mededeelzaamheid op straatniveau vinden we hier niet terug. In de gevels treffen we een zekere schaalloosheid aan; het is een ware capitulatie, een vaarwel aan de harmonie binnen de dwarreligheid van het overige winkelgebied. De grootwinkelbedrijven bezijden het Liesveldviaduct doen tenminste nog een poging om middels abstractie allure te verkrijgen. In één van de hoekplos-

singen zorgt de reflecterende gevel, hoe onbeholpen gedetailleerd zij ook is, voor een assimilatie van lucht en omgeving, al mist deze invulling de ruimtelijke kwaliteiten van de historische bebouwing. Wat betreft dit laatste denk ik aan suggesties van bovenbegrenzings in de vorm van overstek, kroonlijst of dakgoot, die meestal rijk en ambachtelijk zijn geprofileerd.

In de winkelstraat zelf beseft men nauwelijks de topografische bijzonderheid van een dijkbebouwing, omdat nergens referenties daaraan worden verstrekt. Alleen zijdelingse vertakkingen (zoals onder andere bij de Peperstraat) leiden tot dit besef. Doordat deze in hun proportienering en profilering smal en sterk neigen en visueel eindigen tegen een op korte afstand gelegen volgende dwarsstraat, confronteren zij de passant met dit uitzonderlijke fenomeen. Een ruimtelijke spanning die zich overigens afspeelt op de vierkante meter. Daar tegenover legt een veel breder profiel een ruim-

telijke relatie met de haven en zijn kades. Deze relatie was oorspronkelijk wellicht duidelijk, maar is door de hedendaagse ingrepen ten behoeve van het gemotoriseerde verkeer minder overtuigend. Van het waterervaart men door de geparkeerde automobielen weinig. De innovatie vraagt ook hier zijn tol.

Het Kerkplein in Vlaardingen, dat om wonderbaarlijke reden Markt wordt genoemd, is een echte buitenkamer. Hij is nergens tochtig, maar zeer besloten, met enkele doorkijkjes en zeer beperkte zichtlijnen. Vrijwel alle straten en stegen benaderen de Markt radiaal, maar vinden in een volgende ring op zeer beperkte afstand opnieuw een visuele begrenzing. De Markt vormt de structurele spil van Vlaardingen, de overgang van landschap naar stad. Buitengewoon spannend is de knik in de Maassluissedijk naar het oorspronkelijke hart van de stad, die in zijn afbakenende ruimtelijkheid een behoorlijke profilering kent maar nergens domineert door wulpse plasticiteit. In het stadshuis, een van de ruimtelijke begrenzingen, ontdekt men drie duidelijk afleesbare, verschillende stijlen, die met elkaar een entiteit vormen. De smalle doorgang, die ooit door de oude rooilijnen is vastgelegd, wordt door een oneigenlijke arcade verruimd. In functioneel opzicht weerspiegelt de Markt een typisch stedelijke pluriformiteit, van drankgroothandel, kroeg, bistrot, schoonmaakbedrijf, dierenwinkel, lampen- en meubelzaak tot galerie en dergelijke. Ruimtelijk wordt de vrijwel circelvormige rand versterkt door een

morfologisch verwante bomenrij rond de Grote Kerk. Ondanks de verschillen in architectuuropvattingen bestaat er een grote eenheid in sfeer en beeld, dankzij overeenstemmingen in kleur- en materiaalgebruik, detaillering en textuur en door een consequent doorgevoerde bestrating en beplanting. De kerk in het midden van de Markt is dominant en zichtbaar via de radiale straten vanuit de wijde omgeving.

Aan deze historisch belangrijke ruimte grenst de lokatie, die door de initiatiefnemers van de in dit boek besproken architectuur en stedenbouw manifestatie centraal is gesteld. Nieuwbouw in de verdere omgeving laat zien hoe een invulling niet moet. Deze projecten negeren historische straatpatronen, doorbreken ruimtelijke hiërarchieën zonder geloofwaardige eigentijdse alternatieven te bieden en bewerkstelligen een willekeurige scheiding tussen openbare, half-openbare en privégebieden, die duidelijk zijn gedictieerd door bouwverordeningen en Voorschriften en Wenken, bezonningscurves en lichttoetredingsdiagrammen. In het algemeen trekken zij zich niets aan van de stad. De zijanten van woningen, de gelegaliseerde vergissingen van de zogenaamde economische strokenbouw, presenteren zich als surrogaatwanden in verbrokkelde straatprofielen. Een berging aan de straatzijde met een goot op ooghoogte zou zelfs in uitbreidingen niet getolereerd worden en is zeker in de binnenstad misplaatst.

De bouwlokatie in de knik van de dijk stelt hoge eisen aan de

ontwerpers. Zowel visueel als structureel moet zij de richtingverandering in de dijk waarmaken. Iedere invulling moet duidelijk stelling nemen en het topografische gegeven, de dijk, voelbaar maken. De diagonaal van het talud, het hoogteverschil tussen voet en top vragen om een architectonisch antwoord. Elke bebouwing - en dat dienen ontwerpers te beseffen - staat zowel op de dijk als aan de voet van de dijk. Het hoogteverschil bedraagt bijna een verdieping. Blinde gevels zijn in deze uitgesloten. De burger ziet er slechts een onderlegger voor graffiti in. De vormtaal en de behoefte aan expressie in de nieuwbouw is tot nu toe veel te gewild en geforceerd geweest. In de behoefte om oude structuren te herstellen heeft het respect voor voldoende parkeergelegenheid tot profielverbreding en dientengevolge tot brokken geleid.



Buiten het plangebied komt gelukkig nog typologische zuiverheid voor. De dijk is zicht- en meetbaar. Bij de overgang tussen landschap en stad op de Maassluisdijk manifesteert zich echter een ruimtelijke discontinuïteit, die bijna onherstelbaar is. Het verkeer dat logisch via de dijk het centrum zou kunnen benaderen, wordt afgeleid naar de kim. Enkele bomen moesten het daarbij ontgelden. Een bajonet in de verkeersstroom versterkt het obstakel. Iedere logica moest wijken, terwijl de ruimtelijke beslotenheid van de dijk ongeëvenaard is. Er is het talud, dat naar een verheven positie leidt, en de bomenrij aan weerszijden die toch een zekere afbakening garandeert, een overkoepelende kroon die op bijna theateraal dramatische manier voor een dak boven de buitenruimte zorgt en aan de straat de grandeur van een laan geeft. Onder de kruin van de bomen door kijk je naar de omgeving, toch is de ruimtelijke beslotenheid bijna sensationeel. De bomen benadrukken de kijkrichting horizontaal en diagonaal naar beneden.

Waar eerst bijna mathematische aanplantingen het geografische gegeven versterkten, maakt zich nu aan de periferie van het centrum een onzekerheid meester van de ruimtelijke ordening, die niet alleen van deze tijd is. Bebouwing óp en áán de dijk wisselen elkaar af. Morfologisch verklaarbaar is de wijze waarop het hoogteverschil langs een geleidelijk oplopend voetpad, dat zich tegen het talud vleit, wordt overbrugd. Eenmaal op hoogte valt een afgrijselijke ste-

debouwkundige miskleun van een open parkeerterrein midden in de stad op. Waar de grondprijs het hoogst is, bepaalt geparkeerd blik het uitzicht op het stadhuis. Op hetzelfde moment verstoren volgekalkte schuttingen van tuinen en dichte zijkanten van gebouwen de stedelijke beleving. Het is hopelijk van tijdelijke aard, want ook zo moet het niet. De bouwlocatie dient richting te geven aan een overgangssituatie, zowel vanaf de dijk als vanaf de Markt. Een invulling moet tevens de hoogteverschillen uitbuiten, alsmede de trap en het talud. Nieuwbouw ter plaatse bestaande trap en het talud. Nieuwbouw op deze plaats zou als een soort hoekhuis een beschermende omarming moeten maken. Daarbij mag een ontwerper best Modelbouwverordening en Voorschriften en Wenken vergeten, want hier zijn hogere waarden aan de orde. Het beeld vraagt om adequate oplossingen.



46

47

Bert van Bommel

Vlaardingen en de ontwikkeling van de stad

Het ontwerpen van nieuwbouw in een binnenstad is om meerdere redenen een complexe opgave. Een van de aspecten die in belangrijke mate aan deze complexiteit bijdraagt is de historische kwaliteit van de binnenstad. Afhankelijk van het belang dat uit historisch oogpunt aan de bouwlocatie en haar directe omgeving toegekend wordt, kunnen uit de historische kwaliteit zwaarwegende randvoorwaarden voortvloeien. Na enkele inleidende opmerkingen over deze materie volgt een overzicht van de geschiedenis van de nederzetting Vlaardingen en een beschrijving van het beeld van deze geschiedenis, dat zichtbaar is op en rondom de bouwlocatie Markt-Maassluisdijk. Beide vormen de bouwstenen van een schets aan welke randvoorwaarden nieuwbouw op de betreffende lokatie zal moeten voldoen.

Met nadruk wil ik hier stellen dat die historische kwaliteit voor mij niet alleen betrekking heeft op oude gebouwen en andere oude objecten, maar even-

zeer op stadsbeelden, vormen van de openbare ruimten, rangorden van dominanten, schaal en ritme van gevelwanden, typerend materiaalgebruik en stedelijke routes. Vanuit een analyse van de historische kwaliteit van een omgeving kan bepaald worden welke aspecten en welke onderdelen van historisch belang geacht moeten worden. Omdat een stad niet slechts een museaal object is, zal eveneens bepaald moeten worden in hoeverre deze onderdelen of aspecten binnen de huidige functionele en economische kaders gehandhaafd kunnen worden.

Van de vele mogelijkheden om de historische kwaliteit van een artefact of groep artefacten te omschrijven, gebruik ik bij voorkeur de omschrijving uit de monumentenwet. De historische kwaliteit, die aan de historische omgeving in haar geheel of onderdelen kan worden toegekend is opgebouwd uit de aan een plek of artefact verbonden 'geschiedkundige herinnering', de 'betekenis voor de wetenschap

(of volkenkundige waarde)' en de 'schoonheid' (1).

De 'geschiedkundige herinnering' heeft in de praktijk van de monumentenwet een vrij specifieke betekenis. Op grond hiervan is bijvoorbeeld wel het Hotel De Wereld te Wageningen (waar na de Tweede Wereldoorlog de vrede werd getekend) tot monument verklaard; maar het bewaren van een woningbouwcomplex vanwege de daarin tot uiting komende sociale geschiedenis wordt er doorgaans niet onder begrepen. Met betrekking tot nieuwbouw zijn vanuit deze invalshoek slechts vrij marginale wensen te verwachten, zoals het aanbrengen van een kunstwerk 'ter herinnering' of het opnieuw plaatsen van een gevelsteen.

De 'betekenis voor de wetenschap of de volkenkundige waarde' heeft betrekking op de in de artefacten uitgekristalliseerde geschiedenis (de 'verleden werkelijkheid'). De stedelijke structuur en de daarvan deel uitmakende objecten zijn het resultaat van

een langdurige occupatie en vormen een 'artefactieel archief', dat informatie over het verleden verschaft.

Elke nieuwbouw wist sporen van het verleden uit, maar vormt tegelijkertijd sporen van het heden. In verband met de belangrijke educatieve- en belevingswaarde van de historische omgeving moet de nieuwbouw zich beperken, zowel wat betreft de aanslag die zij met haar verwezenlijking pleegt op te sporen van het verleden als wat betreft de 'overstraling' van de historische context waarin zij wordt geplaatst. Dat geldt uiteraard ook voor de infrastructurele en sociale gevolgen van de nieuwbouw, zoals bijvoorbeeld toegenomen verkeers- en parkeerdruk,

verandering van de bevolkingsopbouw etc. Door nieuwbouw qua vorm, massa, schaal, ritme, verkavelingspatroon, rooilijn, blokmaat en open-dicht-verhouding in te kaderen in het historische gegeven kunnen in geschonden gebieden dankzij de nieuwbouw deze historische gegevens worden ondersteund. Nimmer mag dit echter leiden tot historiserend bouwen.

Over het begrip 'schoonheid' zullen de meningen altijd blijven uiteenlopen en velen zullen zich het recht toeëigenen een uitspraak over schoonheid te doen. Waar een proces tot realisatie van nieuwbouw door inspraak wordt begeleid, zullen naast een welstandscommissie ook sommige belangenorganisaties vanuit hun



Singel Amsterdam - nieuwbouw naar het ontwerp van architectenbureau A. Cohen. Een goed voorbeeld van de wijze waarop men bouwend in een moderne vormtaal en gebruik makend van moderne materialen kan komen tot een harmonieuze invulling in een historische context. (foto ir. E.J. Nusselder)

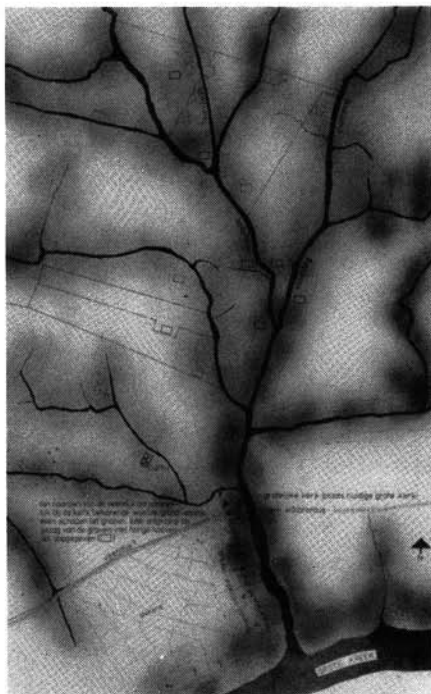
Achter Clarenburg Utrecht - Invulling in een bestaande gevelwand, naar ontwerp van Oosting en Beunderman. Ondanks het afwijkende materiaalgebruik en de moderne vormtaal past dit pand goed in de traditionele omgeving. (foto ir. M.M. van Dort)

Schema Vlaardingen voor 1164. Schematische reconstructie van Vlaardingen, zoals de nederzetting zich van de zevende eeuw tot het overstromingsjaar 1164 heeft gevormd (tek. B. van Bommel).

doelstellingen een mening over schoonheid naar voren brengen. Mijns inziens dient de belangenbehartiging ten aanzien van schoonheid voort te komen uit de professionele kwaliteiten van de namens deze organisatie sprekende personen en te worden geformuleerd vanuit de eerder genoemde uitgangspunten.

Vlaardingen door de eeuwen heen

Ik wil nu de geschiedenis schetsen van de lokatie Markt-Maassluisdijk en haar omgeving, die informatie verschaft over het ontstaan en wijzigen van de aldaar aanwezige artefacten. Reeds in de Romeinse tijd was er in en rondom Vlaardingen sprake van bewoning. In de vierde eeuw kwam daar een einde



aan. Op welk moment in de daarop volgende periode de nederzetting Vlaardingen ontstond, is vooralsnog onbekend. In de zevende eeuw werden in de omgeving kleine plaatselijke ontginningen gemaakt en op grond van het verhaal, dat de Angelsaksische monnik Willibrordus in 695 te Vlaardingen een kerk stichtte, kunnen we omstreeks die tijd te Vlaardingen een relatief grote nederzetting verwachten (2).

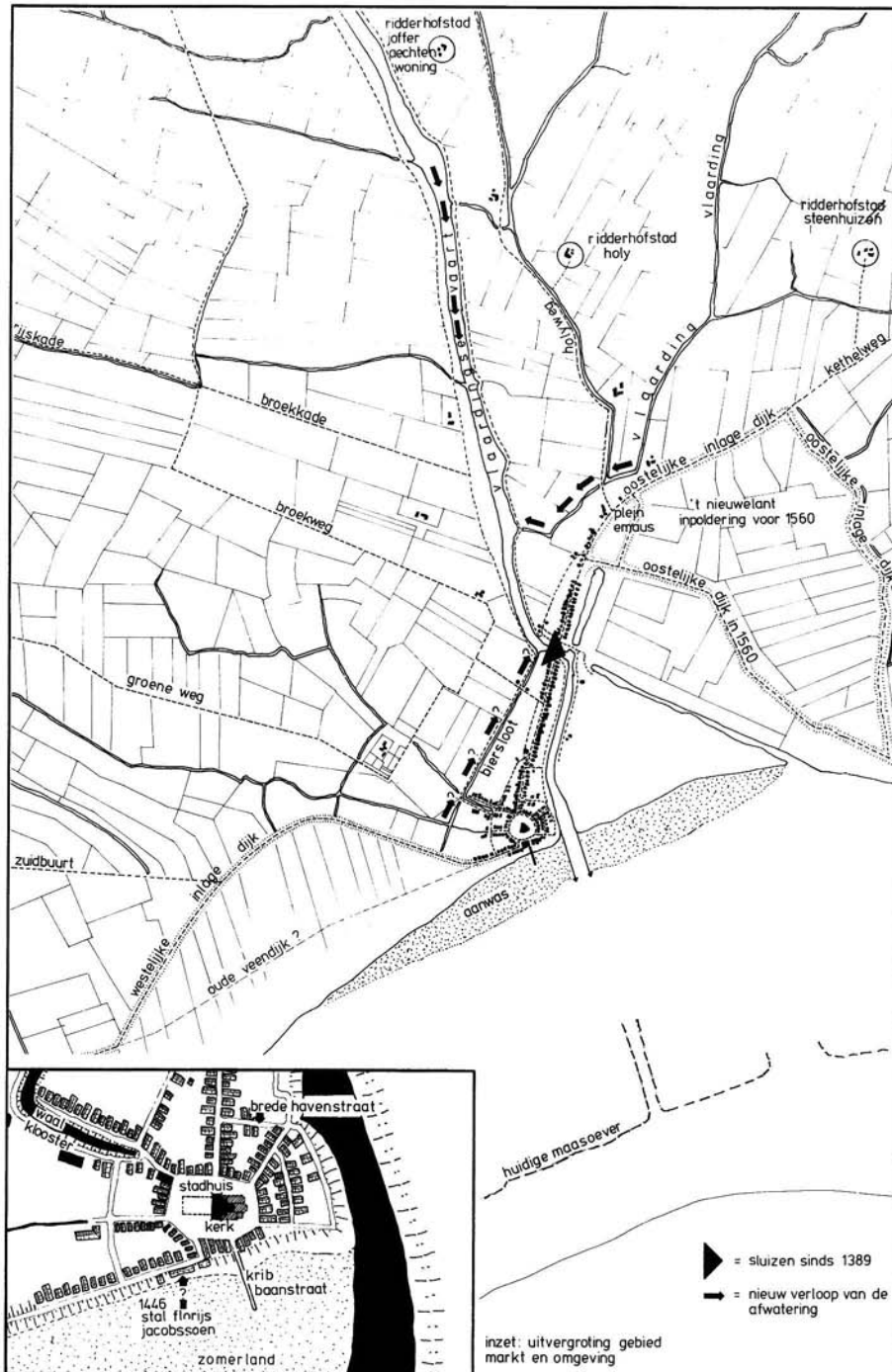
Deze nederzetting lag in een grotendeels nog onontgonnen gebied, dat doorsneden werd door kreek en waar kennelijk schapenteelt werd bedreven. Bij Vlaardingen kwamen een aantal kleinere kreek samen en vloeide gezamenlijk af in een grote kreek, die ongeveer het beloop van de huidige Nieuwe Maas had. De nederzetting lag op een oeverwal, ten zuiden van de huidige Markt; de kerk van Willibrordus het noordelijkst, ongeveer ter hoogte van de huidige Zomerstraat (3). Het omliggende gebied behoorde tot het grootgrondbezit en was aan Willibrordus geschonken. Deze schonk op zijn beurt alle door hem gestichte kerken - waaronder de Vlaardingse - met de bijbehorende gronden aan de abdi van Echternach (4).

Aan het begin van het tweede millennium kregen de Hollandse graven de landgoederen te Vlaardingen in erfpacht. Deze werden in de elfde eeuw deels ontgonnen en zo ontstond een grafelijke curtis met ongeveer twaalf omringende ontginningsboerderijen (5). Rond het jaar 1000 ging de nederzetting functio-

neren als handels- en havenplaats (als voorhaven van Tiel). De ligging in een krekengebied, vlak bij diep water, was uiteraard gunstig voor zo'n positie (6). Het belang van de nederzetting wordt nog eens onderstreept door de bouw van een, voor die tijd, zeer grote kerk (1155), waarvan de resten onder de huidige Grote Kerk op de Markt zijn teruggevonden. Ten behoeve van de bouw werd een deel van de oeverwal, de huidige Markt, aanzienlijk opgehoogd.

Een overstroming in 1164 betekende een volledige ommekeer in de geschiedenis van de nederzetting. Dijken werden omspoeld en uitwateringssluizen bezweken, waardoor de ontginningen onder water kwamen te staan en met een kleidek werden bedekt; de nederzetting zelf had zeer te lijden en werd waarschijnlijk grotendeels als verloren beschouwd, inclusief de kerk van Willibrordus. De grote kreek ten zuiden van de nederzetting maakte verder landinwaarts contact met de grote rivieren, zodat de Nieuwe Maas ontstond, waaraan Vlaardingen kwetsbaar bij een buitenbocht was gelegen (7).

Na de ramp is de nederzetting blijkbaar noordelijker herbouwd en werden dijken hersteld, al kon voor de bandijk niet het tracee van de oeverwal van de grote kreek worden gebruikt. Voor een deel kregen de oude veendijken (oorspronkelijk bedoeld om regenwater uit het veen tegen te houden, en dus achter de akkers gelegen) de functie van bandijk. Zowel ten oosten als ten westen van Vlaardingen moesten desondanks grote



Eén van de gravures naar tekeningen van Cornelius Pronk uit 1643. Noordzijde van de Markt gezien naar het stadhuis (Gemeentelijke archiefdienst Vlaardingen).

Schema Vlaardingen 1164-1574. Schematische weergave van Vlaardingen, zoals de stad zich tussen het overstromingsjaar 1164 en de stadsbrand in 1574 ontwikkelde (tek. B. van Bommel).

inlagen gemaakt worden. Bij de nederzetting had alleen nog het rechte stuk dijk direct ten westen van de Markt het oude be-loop van de veendijk. Om op de oostelijke inlage te kunnen aansluiten kreeg de oeverwal vanaf de Markt tot aan het huidige Plein Emaus de functie van waterkering (8).

Desondanks behield de nederzetting zijn functie als belangrijke havenplaats, aangezien Vlaardingen in mei 1217 functioneerde als vlootbasis voor een kruistocht onder aanvoering van Graaf Willem I (9) en blijkens de tekst van de stadsrechten-oorkonde van 14 mei 1273 al vóór 1256 (het eerste regeringsjaar van Floris V) stadsrechten kreeg (10). Ook uit de jaren 1248 en 1375 worden overstromingen gemeld, bij welke laatste de Waal ontstond (door het bezwijken van uitwateringssluizen bij de Brede Havenstraat). In 1389 werd de situatie aanmerkelijk verbeterd door het aanleggen van sluisen tussen Hoogstraat en Kortedijk. De veenstromen werden vóór deze sluisen middels sloten verbonden, zodat oude uitwateringssluizen konden vervallen. Aangezien de dijken sinds deze tijd niet meer zijn bezweken, zijn deze maatregelen effectief gebleken (11).

Om het verlanden van de kreek, die als haven functioneerde, te voorkomen legde men havenhoofden aan, die in de loop van de geschiedenis voortdurend verlengd werden.

Hoewel Vlaardingen door haar ligging aan de buitenbocht van de rivier voortdurend door het Maaswater werd bedreigd, ont-



stond een smal zomerland. In eerste instantie had dit slechts een agrarische bestemming. Reeds in 1446 wordt een stal van Florijs Jacobssoen gemeld die mogelijk heeft gestaan op de plaats van de pas gesloopte stadsboerderij op de hoek Markt-Maassluisdijk (12). Zowel door het aanleggen van een krib ter plaatse van de huidige Baanstraat als door het voortdurend verlengen van de havenhoofden werd door aanslibbing land gewonnen.

De oudste kaart van Vlaardingen is van de hand van Jacob van Deventer en is vlak voor de tachtigjarige oorlog in opdracht van het Spaanse hof gemaakt. Samen met het kohier van de tiende penning geeft deze kaart een duidelijk beeld van de struc-

tuur van de stad. De belangrijkste gebouwen waren op dat moment het klooster (aan de Waal) en het stadhuis en de kerk (beide aan de Markt). Opvallend is de geringe omvang van de stad (circa 300 huizen), de langgerekte structuur van de oeverwalbebouwing (portus) en het feit dat, mocht de stad ooit een verdedigingsgordel hebben gehad (13), deze in 1560 in elk geval niet meer aanwezig is.

In 1574 voltrok zich aan de stad een tweede grote ramp. Ten gevolge van oorlogshandelingen werd de stad geplunderd en in brand gestoken. Ondanks de enorme schade werd besloten de stad te herbouwen. Zelfs bleek het aantal inwoners in de decennia na de brand vrij sterk te stijgen, waardoor veel meer per-

celen dan voor de brand bebouwd werden. Zo begon men voor 1600 reeds met het bebouwen van de achtererven van de huizen ten oosten van het begin van de Hoogstraat. Na het aanleggen van de Vettoordsekade werden ook ten zuiden van de Markt percelen voor bebouwing uitgegeven, waarmee de stad zijn middeleeuwse begrenzing overschreed (14). Van de kerk was in 1583-'84 slechts het middenschip en de toren hersteld; in 1643 en 1665 volgden de herstellingen van respectievelijk het zuidelijke en het noordelijke deel. Kroon op de vernieuwing van de stad was ongetwijfeld het stadhuis uit 1650, naar ontwerp van de bouwmeester Bartholomeus Drijffhout (15).

Spectaculaire veranderingen in de stadsplattegrond traden echter niet op. Op de kaart van Krukius (1712) is te zien dat de meeste achtererven van kavels langs de Hoogstraat bebouwd waren, waarmee de Kuiperstraat, Achterom, Westhavenplaats en Havenstraat hun stedelijke karakter kregen. De bebouwing ten zuiden van de Markt beperkte zich tot een strook tussen de haven en de uit 1611 daterende lijnbaan, die zich uitstrekt tot de Vettoordsekade.

Het uiterlijk van het achttiende eeuwse Vlaardingen wordt ons getoond op een aantal gravures die de Amsterdammer J.C. Philips maakte naar tekeningen van Cornelis Pronk uit 1743. In de daaropvolgende periode maakte de stad wederom een ingrijpende metamorfose door. Niet alleen werd de kerk in 1744 uitgebreid en voorzien van

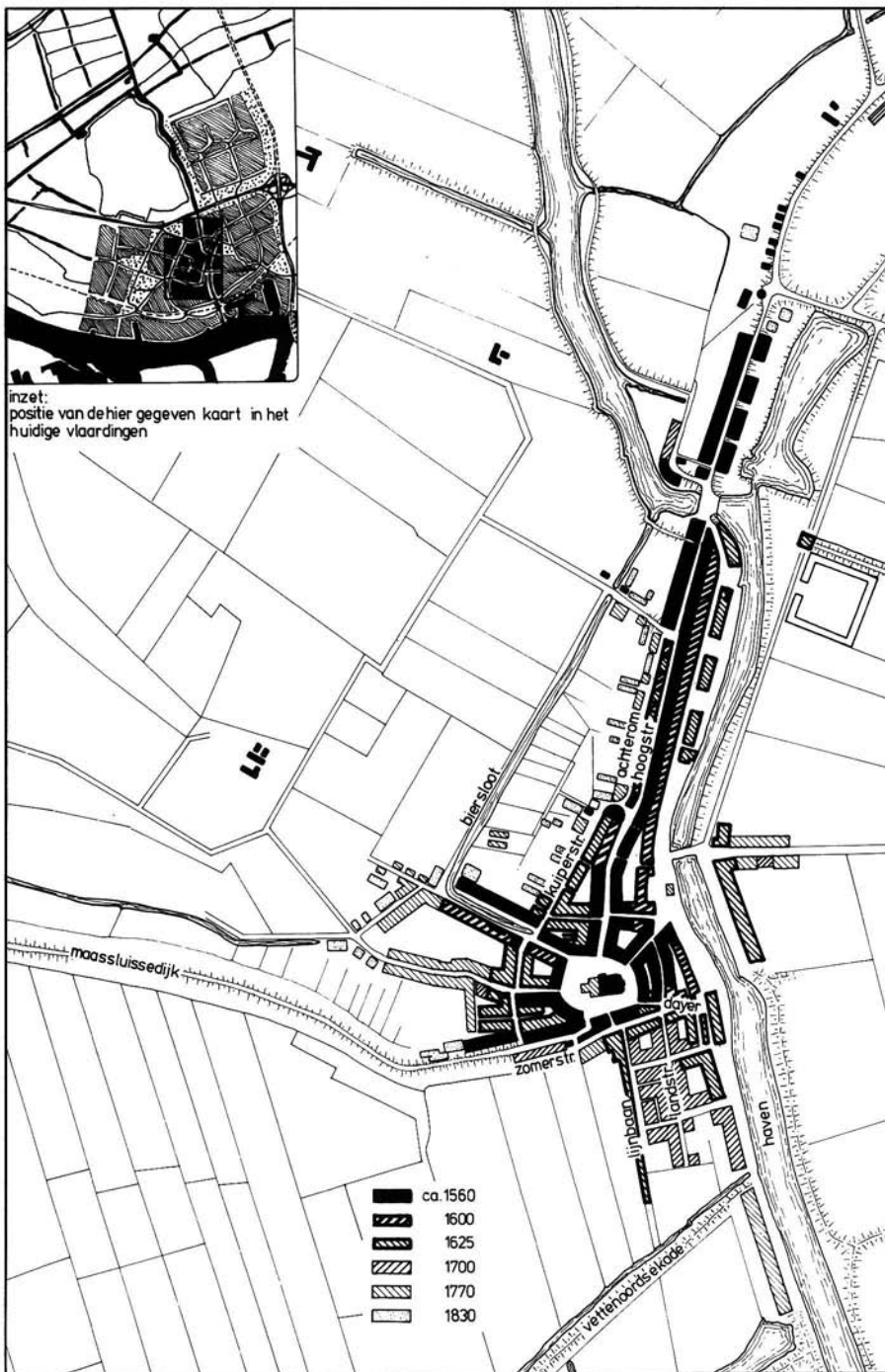
een nieuwe toren (16), ook werden vele panden aan de toen heersende smaak aangepast. Bij de in die tijd nieuw gebouwde panden behoorden ook de stadsboerderijen aan de Kortedijk en op de hoek Markt-Maassluisdijk.

De omvang van de stad nam tot ver in de negentiende eeuw slechts in geringe mate toe; wel kwamen er steeds meer huizen, doordat de bebouwing steeds meer werd verdicht en tussen Biersloot en Kuiperstraat/Achterom kleine verhuurbare huisjes werden gebouwd. Op het einde van de negentiende eeuw ontstaat in dit gebied, dat vroeger plaats bood aan de tuinen van de meer vermogende Vlaardingers een uiterst compacte arbeiderswijk. Zoals in het gehele land het geval was, onderging ook in Vlaardingen de bebouwing een aanmerkelijke uiterlijke verandering. Vele gevels werden met stuc bedekt en veel topgevels die in de achttiende eeuw aan modernisering waren ontsnapt, werden alsnog afgeknot of geheel vervangen door een kroonlijst.

Monumentenzorg in Vlaardingen

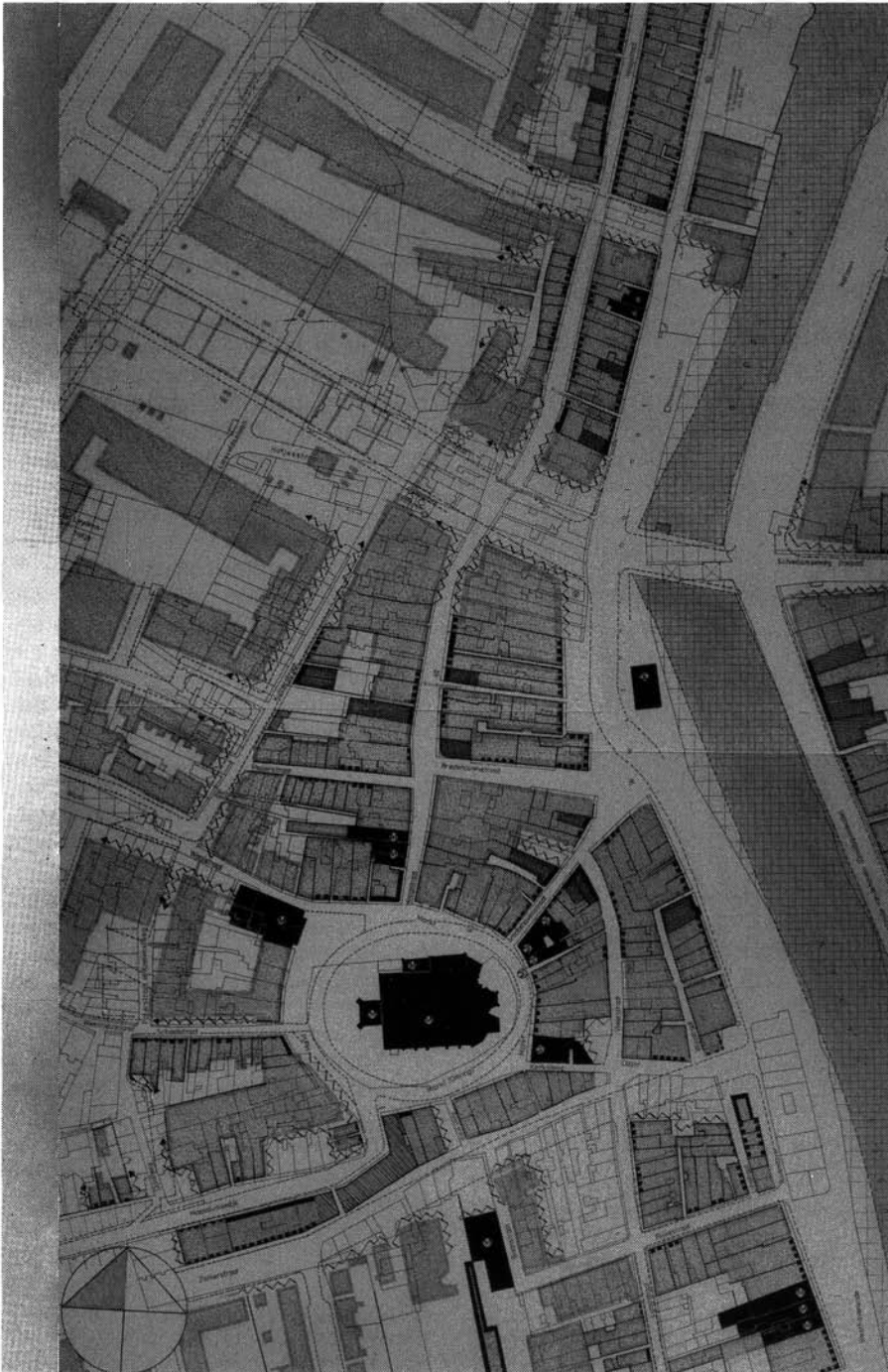
De vraag is nu of in Vlaardingen serieus rekening wordt gehouden met het historische karakter en de schaal van de binnenstad. Weliswaar spendeerde de gemeente veel moeite en geld voor de restauratie van een aantal individuele panden (17), maar een visie met betrekking tot de gehele historische stad ontbrak daarbij, zodat met recht sprake is van een aantal los van elkaar staande prestige-objecten.

Schema Vlaardingen 1574-1830.
Schematische weergave van Vlaardingen,
waaruit te lezen valt, hoe de stad
zich ontwikkelde vanaf de stadsbrand
in 1574 tot aan de industrialisatie (tek.
B. van Bommel).



De historische stedenbouwkundige structuur, die toch als 'drager' voor deze objecten functioneert, kon door het ontbreken van deze visie ernstig worden aangetaast.

In augustus 1982 verscheen de Documentatie Karakteristieke Objecten, waarin een verzameling foto's van gevels in de binnenstad is opgenomen, alsmede een waardering van de individuele panden. In deze documentatie stelt het college van Burgemeester en Wethouders: "Bij het opstellen van bestemmingsplannen voor (historische) stadsdelen (te) streven naar een optimale bescherming van het bovengenoemde (karakteristieke) beeld". Hoe het college dit middels het opstellen van bestemmingsplannen denkt te realiseren is mij volstrekt onduidelijk. Optimale bescherming op grond van bestemmingsplannen is onmogelijk; het maximaal bereikbare is een bescherming als bij een beschermd stadsgezicht, wat specifiek op bescherming gerichte bestemmingsplannen vraagt. In de praktijk functioneert naast het bestemmingsplan in een dergelijke situatie ook de bescherming van diverse objecten als monument. In Vlaardingen staan echter maar weinig panden, die in het kader van de monumentenwet beschermd zijn. Wil men van het historische stadshart meer beschermen dan slechts het stratenpatroon en schaal en ritme van gevelwanden, dan moet de bescherming zich ook uitstrekken tot de bescheiden woon- en pakhuizen, die door de erin uitgekristalliseerde geschiedenis essentieel zijn als gebouwde ondersteuning van de histo-



Vlaardingen Centrum, nieuw en oud. Op de kadastrale kaart van 1830 is de huidige bebouwing aangegeven met donkergrijze vlakken. De officieel beschermde monumenten zijn zwart en de waarschijnlijk monumentaal te achten panden zijn met een kruisarcering aangegeven. Verdikte lijnen geven de correspondentie tussen de huidige kadastrale kaart en die van 1830 aan. De zwarte halve cirkels, blokjes en banden op de rooilijnen geven van matig tot goed de mate aan waarin het historische beeld bewaard is of ondersteund wordt; de zig-zag lijn duidt op een verstoring van de historische ruimtebegrenzing (tek. B. van Bommel).

Noten

- (1) Monumentenwet, art. 1.
- (2) Sprenger van Eijk, mr. P.G.Q. - De geschiedenis en merkwaardigheden der stad Vlaardingen, 1832, facsimile 1971, pagina 4 en Bijl. A. - Het St. Willebrordushuisje te Vlaardingen, 1954.
- (3) Hoek, C. - "De middeleeuwen", in: Van steurvisser tot stedeling, 1973.
- (4) Hoek, zie noot 3, pag. 122 en Bijl. zie noot 2, pag. 7.
- (5) Hoek, zie noot 3, pag. 122 en 123.
- (6) Hoek, zie noot 3, pag. 126.
- (7) Hoek, C. - De Hof te Vlaardingen, tijdschrift Holland, april 1983, pag. 57-91.
- (8) Hoek, zie noot 3, pag. 134.
- (9) Sprenger van Eijk, zie noot 2, pag. 11 en Postma, C. - Korte geschiedenis van Vlaardingen, 1958, pag. 8.
- (10) Postma, zie noot 9, bijlage 1, pag. 101, vertaling van de tekst van de oorkonde, regel 2: "in navolging van de voetstappen onzer voorouders"; pag. 102 regel 1: "dan zal hij vanaf heden....." en pag. 102, regel 37, waaruit blijkt dat de stad reeds een jaarmarkt bezat.
- (11) De Zijsloot verbond de Vlaarding met de Vlaardingsevaart, waardoor de sluisen bij het Emaus konden vervallen. De biersloot verbond de Waal met de Vlaardingsevaart;

rische stedenbouwkundige structuur. Hiertoe zijn niet alleen stedenbouwkundig-juridische maatregelen (zoals een bestemmingsplan), maar ook het invoeren van deskundigheid binnen het ambtenarenapparaat en het vaststellen van een eigen, op de Vlaardingse situatie gerichte monumentenverordening en monumentenlijst noodzakelijk.

In de nabije toekomst kan men gezien de te verwachten ontwikkelingen deze maatregelen niet ontberen. Woningbouw in het stadscentrum heeft een hoge prioriteit; een aantal op stapel staande projecten zal bij realisering een niet geringe druk op de historische binnenstad uitoefenen doch enig optimisme ten aanzien van de behartiging van het historisch belang bij de ontwikkeling van deze plannen is voornamelijk niet terecht. Op 31 augustus 1982 verscheen niet alleen de Documentatie Karakteristieke Objecten, maar werd ook de commissie Stadsherstel, Stadsverzorging en Stadsverfraaiing opgeheven. Het heeft er alle schijn van, dat in het kader van de bezuinigingen de zorg voor de historische binnenstad nog verder zal afnemen en dat door stapsgewijze sanering en onangepaste nieuwbouw het proces van ontkrachting van de historische structuur zal voortgaan.

De waarde van de lokatie Markt-Maassluisdijk

Als basis voor een onderzoek naar de historische waarde van de bouwlokatie Markt-Maassluisdijk dient de daartoe gemaakte kaart van Vlaardingen waarop de situatie van 1984 over die

van 1830 is getrokken. Deze kaart maakt duidelijk op welke plaatsen de authenticiteit van de stedelijke structuur is aangetast en de gevelwanden nog getuigen van het historische stadsbeeld; voorts toont ze de ligging van de beschermde monumenten en overige 'interessante panden' (18). Uitgangspunt zal zijn, dat nieuwbouw een ondersteuning van het historische beeld moet inhouden.

Een van de belangrijkste karakteristieken van de zuid-westhoek van de Markt (dus de omgeving bouwlokatie) is de manier, waarop de dijk middels een krappe en vrij scherpe bocht op de Markt aansluit. Helaas is door het slopen van bebouwing ten noorden van de dijk de situatie vertroebeld. Gezien de betekenis van deze dijkaansluiting als restant van het oudste Vlaardingen (dus van voor 1164) moet deze krappe bocht als een zeer waardevol stedenbouwkundig element gezien worden. De architectuur-historische waarde van panden in de omgeving is vrij gering; op de Markt hebben de aansluitende gevels hoogstens een beeldondersteunende waarde en langs de Maassluisdijk kan alleen het naast de bouwlokatie gelegen kerkeradskantoor (19) als 'beeldbepalend' worden geklasseerd.

De bebouwing ten zuiden van de Maassluisdijk en Markt vormde oorspronkelijk de scheiding tussen het middeleeuwse Vlaardingen en de zeventiende eeuwse uitleg. Oorspronkelijk boden slechts nauwe stegen een doorgang tussen beide stadsgebieden. Door de verbreding van de Zo-

merstraat en de Dayer hebben de noordelijkste blokken van de zeventiende eeuwse uitleg sterk geleden. De Dayer is daardoor niet langer meer het verlengde van de Kerksteeg en ook het doorlopen van de Vleersteeg naar de Landstraat is niet meer afleesbaar. De architectuur-historisch waardevolle panden in de zeventiende eeuwse uitleg liggen meer zuidelijk in dit gebied (20).

De belangrijkste positief gewaardeerde dominanten in het gebied rond de bouwlokatie zijn uiteraard de Grote Kerk en het stadhuis. Ook het kerkeradskantoor domineert in zijn directe omgeving, wat gezien zijn verschijningsvorm, historische achtergrond en functie positief gewaardeerd kan worden. Minder positief zijn de uitbreiding van het stadhuis langs de Markt en een aantal modernere panden aan de zuid- en zuidwestzijde van de Markt (21). In deze gebouwen kan de neiging tot schaalvergroting van de bouwkundige structuur worden onderkend, die gezien de maat, schaal en hiërarchie van de gebouwen rond de Markt net iets te ver gaat. Deze gebouwen kunnen daarom niet als maatgevend voor de nieuwbouw gelden. Schaal en maat van de nieuwbouw moeten overeenstemmen met de historische panden in deze omgeving. De nieuwbouw langs de Zomerstraat ten slotte voegt beslist geen kwaliteit toe aan het gebied. Stedenbouwkundig legt deze nieuwbouw wel een grote claim op het gebied, waardoor een verbetering van de Zomerstraat wel eens zeer moeilijk zal kunnen blijken.

Een totaalplan voor het gehele gebied

Gezien het gevaar, dat het middeleeuwse stadsdeel door de bebouwing rond de Zomerstraat geheel loskomt van de zeventiende eeuwse uitbreiding, acht ik het noodzakelijk dat voor de strook Zomerstraat-Dayer eerst een totaalplan wordt gemaakt, alvorens nieuwbouw in dit gebied wordt gepleegd. Vanuit historisch oogpunt bezien moeten in dit plan in ieder geval de volgende zaken worden geregeld:

- Het weer in de bebouwing inbedden van de aansluiting van de Maassluissedijk op de Markt, zo mogelijk met herstel van de versmalling in de hoek.

- Het herstel van gevelwanden en daarmee het versmallen van de Zomerstraat en Dayer op een zodanige manier, dat de bouwblokken in grote lijnen worden hersteld en de oorspronkelijke routes Vleersteeg-Landstraat en Dayer-Kerksteeg weer afleesbaar worden.

Voor eventuele nieuwbouw op de

lokatie Markt-Maassluissedijk betekent dit, dat aan de noordzijde en waarschijnlijk ook aan de zuidzijde de oude rooilijnen aangehouden moeten worden. Een eventuele noord-zuid doorgang kan in verkeerstechnisch opzicht smal blijven (alleen voor voetgangers); vanuit historisch oogpunt is zo'n marginaal karakter gewenst. Zowel de schaal van de historische bebouwing als de optie om het gebied ten noorden van de Maassluissedijk opnieuw te bebouwen, vragen om een beperking van de hoogte van de nieuwbouw tot twee of drie lagen plus kap op dijkniveau.

Voor de indeling van de gevel aan de Markt zou de historische bebouwing als inspiratiebron kunnen gelden. Langs de Maassluissedijk en Zomerstraat geldt dit in mindere mate.

Concluderend kan ik stellen, dat bescheidenheid voor deze plek meer gewenst is dan manifestatiedrang en een eenvoudige, van vakmanschap getuigende architectuur meer op zijn plaats wordt geacht dan een artistiek hoogtepunt.

mogelijk werd hiermee ook de afwatering van het gebied ten westen van de stad verplaatst van Bredehavenstraat naar de uitmonding van de Vlaardingsevaart. Zie verder ook Sprenger van Eijk, noot 2, pag. 14-19 en Bijl, A. - Geschiedenis van de Oude Haven te Vlaardingen, 1967, pag. 3 en 4.

(12) Bijl, zie noot 2, pag. 15.

(13) Sprenger van Eijk, zie noot 2, pag. 14 en verder.

(14) Meischke, ir. R. - Vlaardingen in vogelvlucht, 1976, pag. 14.

(15) Keyser, C. - Geschiedenis van het stadhuis te Vlaardingen, 1963.

(16) Postma, zie noot 9, pag. 28.

(17) Markt 42, Molen Aeolus (Kortedijk), Visbank (Westhavenplaats) en Oosthavenkade 8.

(18) Wat 'historisch waardevol' mag worden genoemd is in wezen arbitrair. De beperkingen die golden ten aanzien van dit artikel stonden de schrijver dezes niet toe zijn mening in deze uitvoerig uiteen te zetten. Gezien de geschiedenis van de stad ligt de scheiding en gradering tussen 'historisch waardevol' en het tegengestelde globaal in de mate, waarin het beeld dat tot in de negentiende eeuw is ontstaan, al dan niet door bebouwing wordt gedragen.

(19) Maassluissedijk 5-9; eertijds pastorie der Nederlandsche Hervormde Kerk.

(20) Landstraat 46, 56 en 58, Westhavenkade 35 t/m 38 e.a.

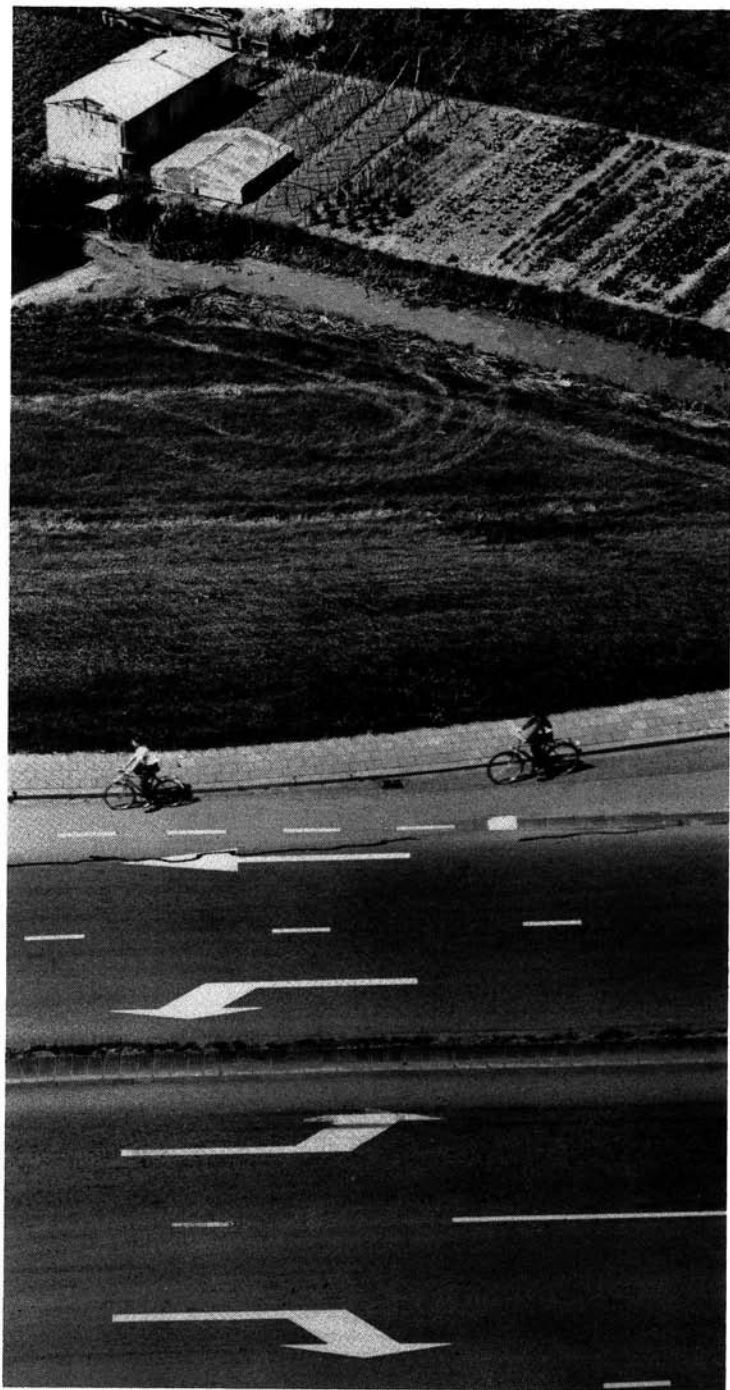
(21) Markt 20 t/m 24 en 35 t/m 39.

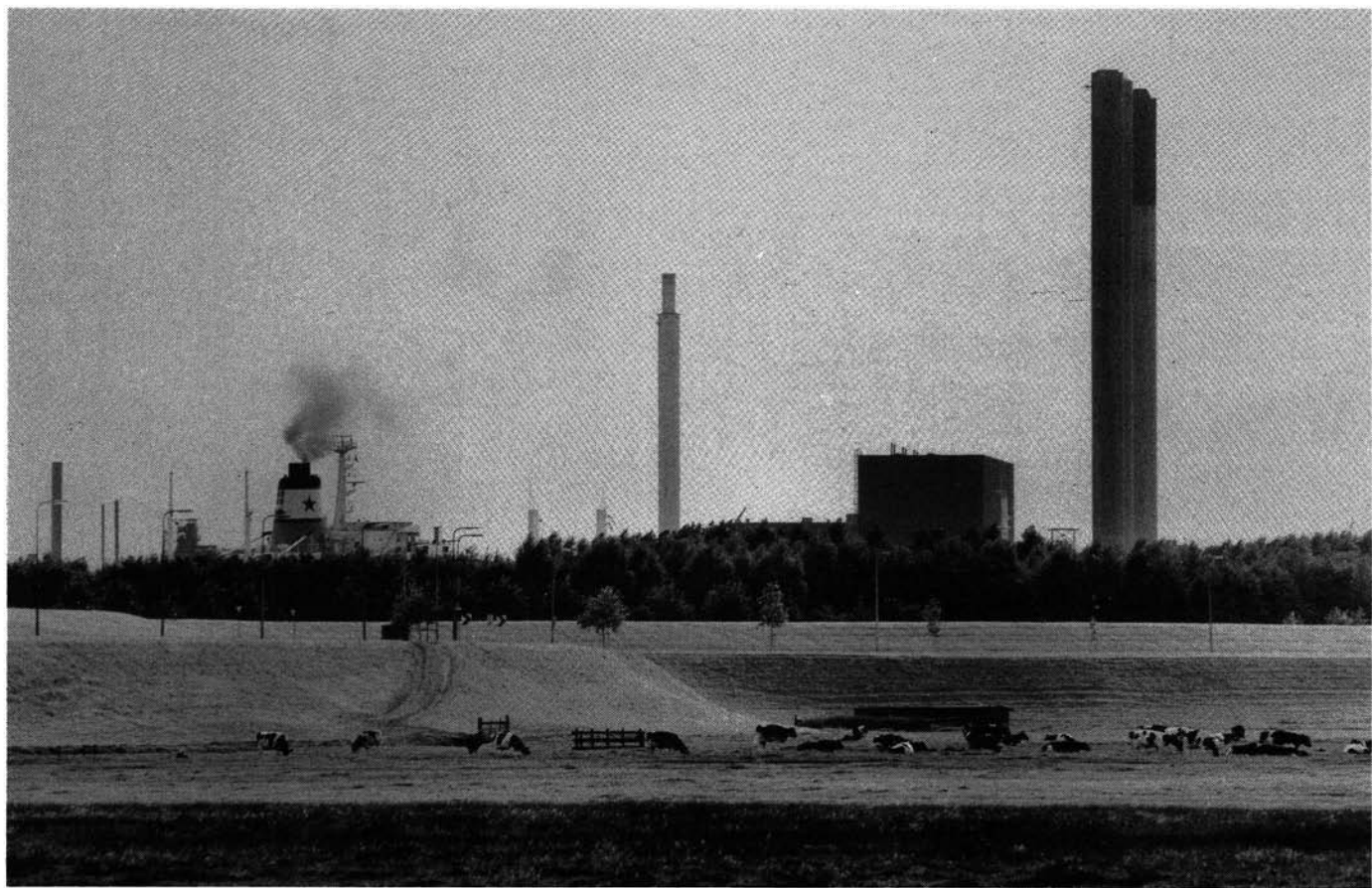


Maassluissedijk, gezien naar de markt, met in de bocht de thans gesloopte stal. (collectie Gemeentelijke archiefdienst Vlaardingen).

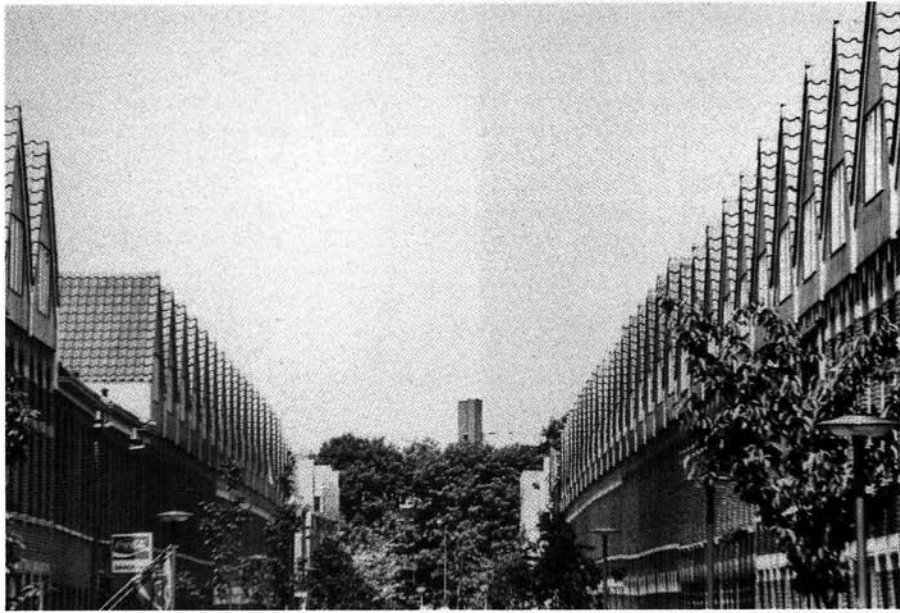
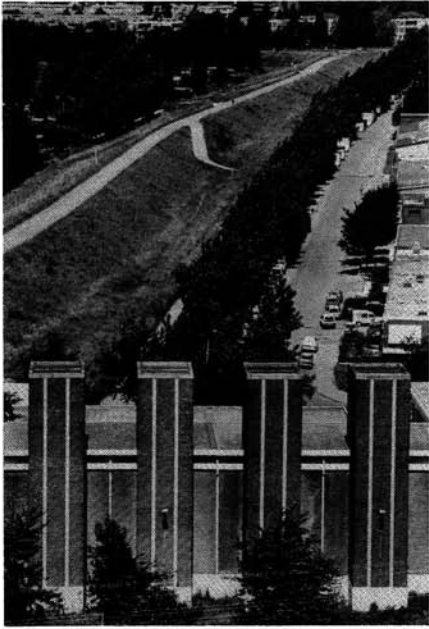
Piet Rook

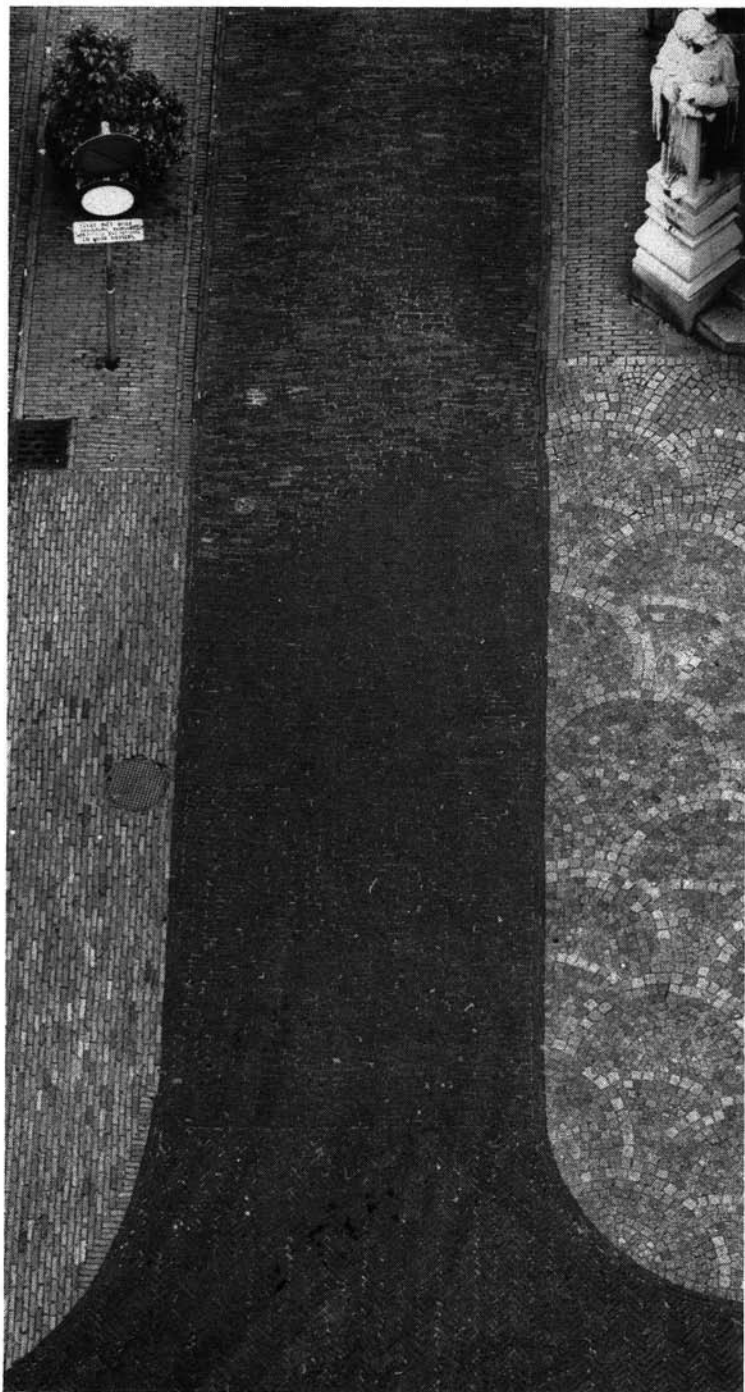
De Dijk









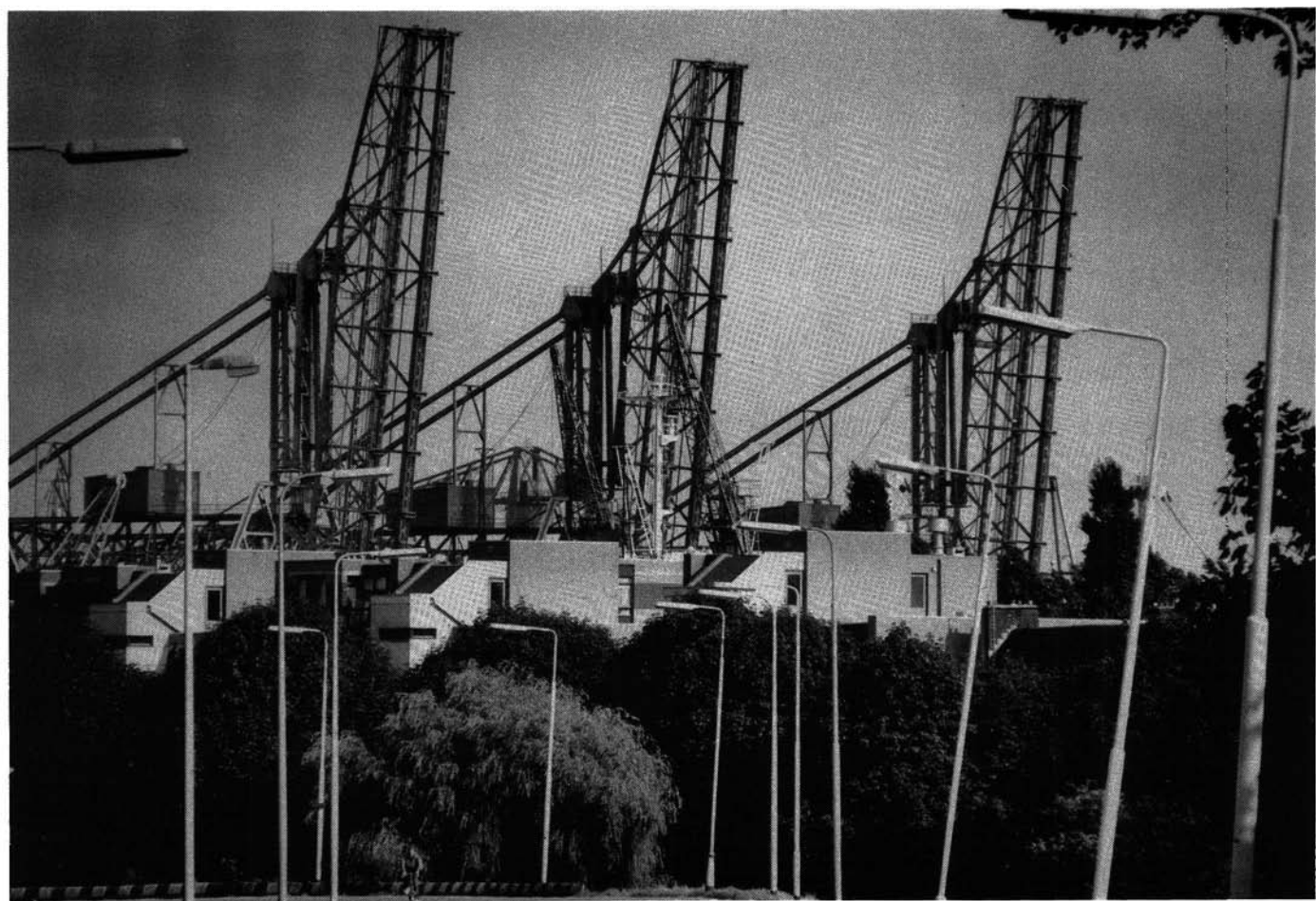














68

69

Bert van Meggelen

Het gat in de markt

Notities bij een stedelijk initiatief

Een bewonersorganisatie, een culturele- en een historische vereniging, hebben vanuit hun ongerustheid over het ruimtelijk beleid in Vlaardingen het initiatief genomen tot een evenement rond architectuur en stedenbouw, waarbij met vooral beeldende en analytische middelen kritiek wordt geleverd op de planontwikkeling in die stad in het algemeen en op één kritieke en gevoelige situatie in het bijzonder; de lokatie Markt-Maassluis-sedijk. Zij verwachten hiermee de publieke discussie over de aanpak in Vlaardingen zowel te verbreden als kwalitatief te verdiepen.

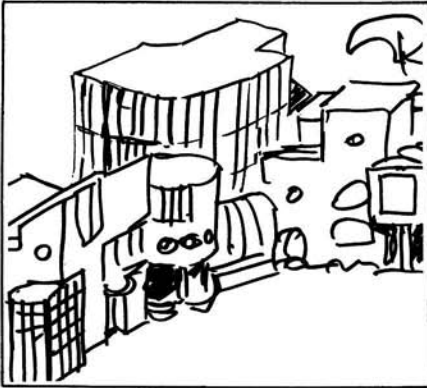
Er is de laatste jaren sprake van een steeds grotere belangstelling voor die activiteiten rond architectuur en stedenbouw die niet rechtstreeks of direkt in dienst staan van de bouwpraktijk of de praktijk van de stedelijke planning. Architectuurexposities, studiedagen over de stad en stedelijke fenomenen, symposia met architecten en hun critici in de hoofdrol, lezingencycli

over architectuur en stedenbouw als culturele fenomenen, architectuurexcursies en stadsrondritten met stedelijke ruimtes en architecturen als hoofdattracties, trekken meer en meer de belangstelling. Dat genoemde activiteiten niet direkt in dienst staan van de bouwpraktijk of de stedelijke ruimtelijke politiek wil niet zeggen dat er geen relatie is.

Het meest duidelijke verband, hoe tegenstrijdig dat in eerste instantie ook klinkt, is dat van de distantie, van een methode om afstand te creëren tot de heersende economische condities en de politieke praktijk. Veel van de activiteiten lijken op pogingen van de architectuur aan haar bepaaldheid door de bouwpraktijk, haar onderworpenheid aan de dagelijkse politiek te ontsnappen. Positiever geformuleerd zijn het pogingen ruimtelijke ontwerpdisciplines als zelfstandige en autonome vakken te profileren. Men tracht kwaliteiten en mogelijkheden van de architectuur en de stedenbouw bloot te leggen zonder deze

direkt prijs te geven aan de praktijk van het bouwen.

In deze zin voegt een deel van voornoemde activiteiten zich in een reeds lang bestaande traditie van de architectuur en de stedenbouw; een onderstroom die keer op keer tracht de kritische potenties van de disciplines te benadrukken, de bestaande verhoudingen en haar produkten slechts als één van de minst geslaagde mogelijkheden ziet en nieuwe in ieder geval andere normen en vormen aan het licht wil brengen, door (nog) niet in de praktijk gerealiseerde kwaliteiten te verbeelden. Een groot deel van de aangeduide activiteiten zijn dus te begrijpen als kritiek. Kritiek op de politici; de beleidsmakers, op de ambtenarenapparaten, op de economische voorwaarden, op de regulatuur en de orde die slechts uit schijnen te zijn op steeds meer van hetzelfde, op goedkope herhaling van wat zich als succesformule heeft voorgedaan. Soms wordt de kritiek direkt en letterlijk verwoord; veel vaker



echter komt ze tot uitdrukking door middel van de negatie.

Door het tussen haakjes zetten van economische en politieke factoren zijn de disciplines architectuur en stedenbouw in staat ruimtelijke kwaliteiten en artistieke mogelijkheden te laten zien.

Een fraaie, doordachte, redelijke en humane omgeving kan immers slechts in een voortdurende strijd tegen de economische en politieke machten vorm krijgen. Dat tussen haakjes zetten kan als niets anders worden opgevat dan als een poging de heersende verhoudingen, al is het maar in de verbeelding, onschadelijk te maken. De vanzelfsprekendheid van de macht wordt er indirect mee ter sprake gebracht. De directe werking daarvan ligt voor het grootste deel buiten de invloed van dergelijke evenementen. Het gat in de Markt, het evenement in Vlaardingen, lijkt een initiatief te zijn dat past in de hierboven genoemde tendens.

In vervolg hierop wil ik haar relatie met de praktijk van de stedelijke planning, met de bouw-

planontwikkeling in Vlaardingen van een commentaar voorzien. Vragen naar de kritiek, de aard hiervan, de voorstellen die worden gedaan en de verwachtingen die eraan zijn gekoppeld, zullen daarbij centraal staan.

Vijf punten van kritiek.

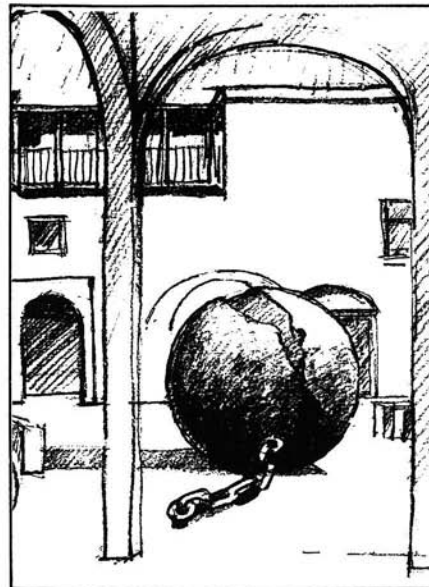
1. Zowel stedenbouw, stadsvernieuwing als architectuur zijn collectieve producties, dat wil zeggen dat er meer soorten producenten aan deelnemen. Die verschillende soorten producenten lijken allemaal te werken aan eenzelfde produkt. Toch kennen ze ook soortgebonden doelen en belangen, zodat er sprake is van verschillende, soms tegenstrijdige, soms elkaar aanvullende, dan weer elkaar overlappende interesses, doelen en belangen.

Stadsontwikkeling en stadsvernieuwing is een proces dat af-

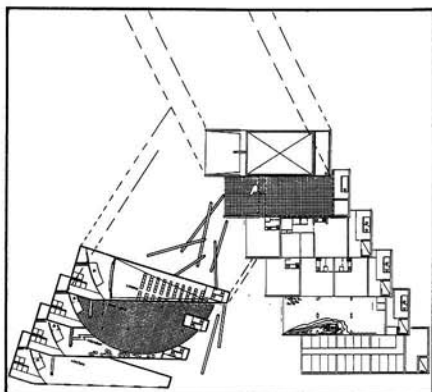
Kritiek leveren met gebruikmaking van de kritische potenties van de ruimtelijke ontwerpprincipes:

Fragment van het ontwerp van Joost Geusebroek (ar.)

Collage van planonderdelen van Ronald van Duivenbode (ar.)



Object binnen het ontwerp van Leen Droppert (bk.)



hankelijk is van veelsoortige en ingewikkelde samenwerkingsverbanden, van coalities en compromissen, van tot harmonie te brengen tegenstellingen.

Men zegt, dat naarmate dat proces beter is gereguleerd de kans op een geslaagder produkt groter wordt. De grote nadruk die gelegd wordt op de organisatie en de procesregulering valt onder andere af te lezen aan de enorme hoeveelheid tijd en mankracht, en energie die er doorgaans in wordt gestoken.

Samenwerkingsprocessen zijn afhankelijk van regels, procedures, voorwaarden, beheerstechnieken en rolverdelingen. Om de verschillende deelbelangen veilig te stellen wordt over de regulatuur en de rolverdeling vaak een langdurig en fors gevecht geleverd.

De ver- en toedeling van bevoegdheden en verantwoordelijkheden beheersen in deze fase het proces. De nog niet vastliggende rollen en posities worden hier langzamerhand toegeëigend en toegewezen. Het resultaat van de rolverdeling is belangrijk voor de rest van het verloop van het proces en vooral voor

de aanpak. Diegenen die de sleutelposities bemachtigen weten zich verzekerd van een grote invloed op het vervolg van het proces en daarmee op de resultaten ervan. Tot zover is er niets aan de hand. Een zo door en door maatschappelijk produkt als stadsvernieuwing of stadsontwikkeling trekt vanzelfsprekend verschillende soorten spelers met specifieke belangen in het maatschappelijk strijdperk. Om tot een produkt te kunnen komen moet het proces wel door regels worden gebonden. De gehele regulatuur die in elkaar is gezet om een effectieve en kwalitatieve aanpak mogelijk te maken, is in eerste instantie een resultante van maatschappelijke en culturele discussies en strijd. Anders gezegd een neerslag van de stedelijke machts- en krachtsverhoudingen van een bepaald moment, een teken van welke waarden en betekenissen belangrijk genoeg worden geacht om in het spel te worden gebracht. Deze machinerie kan nog begrepen worden als een instrument om iets te produceren, om doelstellingen te realiseren waarvoor ze in het leven is geroepen.

Als het stadium van het monteren van het instrumentarium echter gepasseerd is, dient zich heel vaak een (ongewild?) nadeel aan. Het apparaat begint zichzelf op te vatten, niet zoals hiervoor aangeduid als een maatschappelijke resultante, maar als een technische en neutrale voorwaarde om tenminste te kunnen produceren, niet als een ontwikkelingsinstrument maar als een beheersmachine. De doelstellingen van de ruimtelijke planning en de stadsvernieuwing verdwijnen

meer en meer naar de achtergrond, zulks ten nadele van de toepassing van en de controle op de procedures, de regels, de voorwaarden, de rolverdelingen en de posities.

Wat begonnen was om iets heel nieuws te kunnen realiseren gebruikt zijn meeste energie om zichzelf in stand te houden. Wat bedoeld was om ontwikkelingen in gang te zetten en te stimuleren gebruikt zijn macht meer en meer om ontwikkelingen te beheersen, af te remmen of ongedaan te maken. Angst voor verandering, angst voor de verstoringe werking van verschuivingen in het precaire evenwicht dat het apparaat kenmerkt lijkt de grond voor de beheersingsmanie. De geringste verandering lijkt het voortbestaan van het apparaat zelf te bedreigen. Interne inhoudelijke tegenstellingen worden tot strategische en tactische compromissen gebracht. Afwijkende stemmen worden tot de orde van het apparaat teruggebracht. Ingewikkelde, gevoelige en precaire zaken worden omzeild. Dat wat men niet ter sprake wenst te brengen, wordt niet ter sprake gebracht en vaker via tactische en tijdelijke manoeuvres weggeïmmasceerd.

Naar buiten toe toont het apparaat een grimmige, vriendelijk lijkende, gesloten glimlach, een grimlach. Loyaliteitsoverwegingen en/of angst voor de eigen posities sluiten het apparaat naar buiten toe min of meer effectief af.

De rust (om te kunnen werken) en de orde (van de sterkste) beheersen het klimaat. Het apparaat is zichzelf gaan beschouwen als een noodzakelijk en vanzelf-

sprekend goed.

Iets wat vanzelfsprekend geworden is kan zichzelf niet meer ter discussie stellen. Er wordt nog slechts gepraat over efficiency en de mate van produktiviteit, over hoeveelheden, over datgene wat binnen de invloed van de beheersingsmechanismen ligt, over die vragen waarvan het min of meer zeker is dat binnen de bestaande verhoudingen een antwoord is te verwachten, over datgene waarvan de uitslag bij voorbaat voorspelbaar is. Produkties binnen dezelfde voorwaarden, binnen dezelfde regulatuur geproduceerd, hebben de neiging sterk op elkaar te lijken. Anders gezegd, men lijkt gedaan slechts variaties van iedere keer hetzelfde te realiseren.

De functie van het apparaat is in zijn tegendeel verkeerd, vernieuwing is herhaling geworden, loutere kwantiteit is in de plaats gekomen voor kwaliteit. Goedkope successen beleven prolongaties en reprises, de publieke belangstelling verdwijnt, de zalen lopen leeg. De routine van de machine herhaalt en herhaalt en herhaalt.

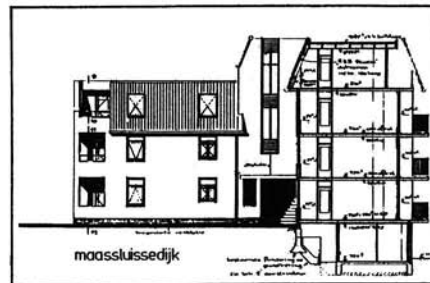
Ruimtelijke planning of stadsontwikkeling en -vernieuwing die niet in staat is permanent ook haar aanpak ter discussie te brengen en te wijzigen, haar regels te verschuiven, nieuwe ontwikkelingen, technieken en kwaliteiten toe te laten, zelfs te stimuleren, zichzelf steeds grondig ter sprake te brengen, kan geen aanspraak maken op de titels vernieuwende en kwalitatieve praktijk.

2. Een tweede punt van kritiek betreft de opvatting of de defi-

nitie van de stad. Het beleid in Vlaardingen blijkt de stad en onderdelen daarvan slechts op te vatten als een kwantiteit, als een leegte die met hoeveelheden moet worden gevuld, als een mogelijkheid om abstracte programma's te realiseren. Bij de plek die de aanleiding vormde tot het initiatief (lokatie Markt-Maassluisdijk) bleek geen enkel kwalitatief onderzoek naar de betekenis van de lokatie, noch in stedenbouwkundig, noch in architectonisch, noch in historisch of sociaal opzicht te zijn gedaan.

De bepaling van een stad en haar stadsdelen in het kader van het in Vlaardingen gevoerde beleid, kan niet zozeer worden afgeleid uit verbale ontboezemingen van verantwoordelijke politici of uit abstracte doelstellingennota's, maar veeleer uit de feitelijke voortgang van de praktijk van de stadsontwikkeling, dat wil zeggen uit de geldende procedures, de toegepaste regels, onderzoekingen, technieken en de door haar geïnitieerde ontwerpactiviteiten.

De volkomen routineuze aanpak van bouwplannen, zelfs op een lokatie die in Vlaardingen door een ieder als een (één van de weinige?) betekenisvolle plek



Het omstreden plan voor 15 sociale huurwoningen (architect Groeneveld, Vlaardingen)

in historisch en stedenbouwkundig opzicht wordt beschouwd, toont de opvatting van de stad als zuivere hoeveelheid bebouwbaarheid, als mogelijkheid om abstracte programma's te realiseren, in volle omvang. Het lijkt alsof de ontwikkelingen binnen de disciplines stedenbouw en architectuur van de laatste jaren volledig aan Vlaardingen zijn voorbij gegaan en daarmee de mogelijkheden tot introductie van nieuwe capaciteiten en kwaliteiten om de stad in haar veelzijdigheid te begrijpen en haar levensvatbaarheid te stimuleren.

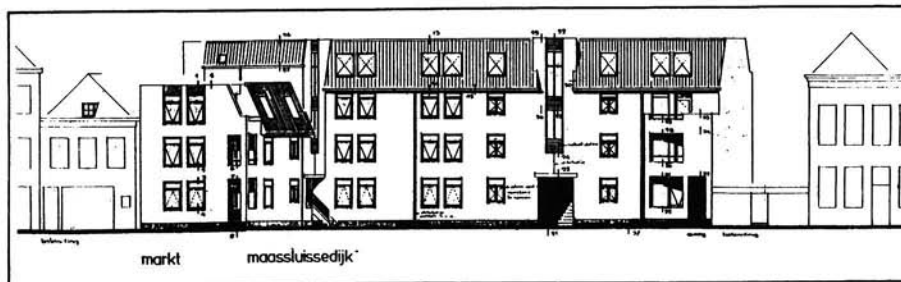
3. Stedenbouwkundige interventies en bouwplannen van enige omvang zijn ingrijpende activiteiten waarvan de resultaten decennia lang zichtbaar en voelbaar zijn voor de burgers van de stad. Eenmaal gerealiseerd maken ze onontkoombaar deel uit van het patroon van de stad, van de stad als geheel, van de geschiedenis van de stad. Dergelijke activiteiten behoren ook om bovenstaande redenen niet routineus, louter gedicteerd door economische of pragmatische overwegingen te worden afgewikkeld. Het maatschappelijke en daarmee publieke karakter ervan moet in de gevolgd

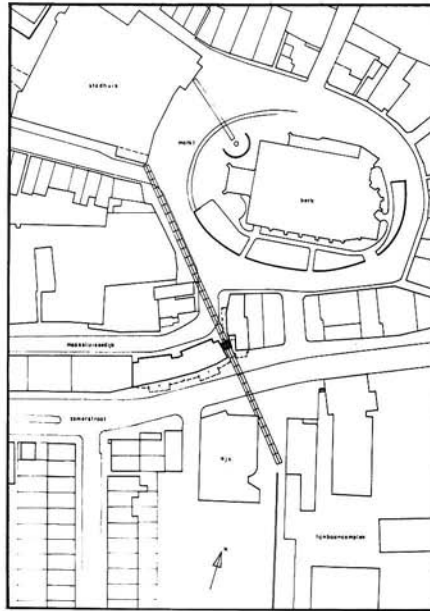
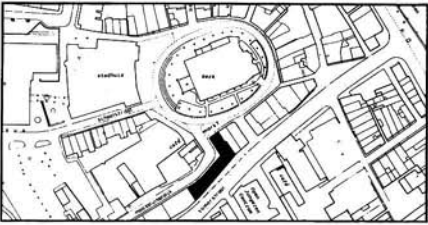
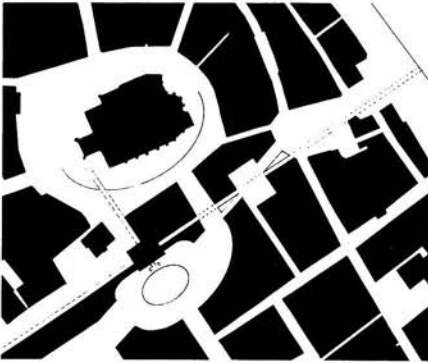
werkwijze ondubbelzinnig tot uitdrukking worden gebracht. Wanneer men, zoals aantoonbaar aan de orde is bij de lokatie Markt-Maassluisdijk, bouwplannen ontwikkelt in een schemerige beslotenheid, ontkent men de aard van ontwerparbeid, althans van een eigenschap die het bij uitstek kan bezitten: openbaarheid en publieke discussie. In de mate waarin het gemeentelijk apparaat haar taak, de burgers vroegtijdig en uitvoerig te informeren over de bebouwingsvoorstellen, beter vervult, kan de openbare discussie beter verlopen, eigent het 'mondige' publiek zich de stad toe,ervaart de burgerij haar onontkoombare betrokkenheid bij de stad en is zij beter toegerust en in staat de toekomst van de stad mee te bepalen. De toekomst van de stad te kunnen ervaren en beleven door uitvoerig geïnformeerd te zijn over de stand van zaken en alternatieven, door de kans je de stad toe te eigenen in openbare discussies is één van de kenmerken van een leefbare (want beleefbare) stad. De schemerige beslotenheid van de Vlaardingse praktijk is precies het tegendeel van het door de initiatiefnemers voorgestane klimaat en beleid.

4. Iedere stadsvernieuwingslokatie is op verschillende manieren nieuw. Een beleid dat zich daarvan geen rekenschap geeft kan op dat punt geen vernieuwend beleid worden genoemd en daarmee nauwelijks vernieuwing realiseren.

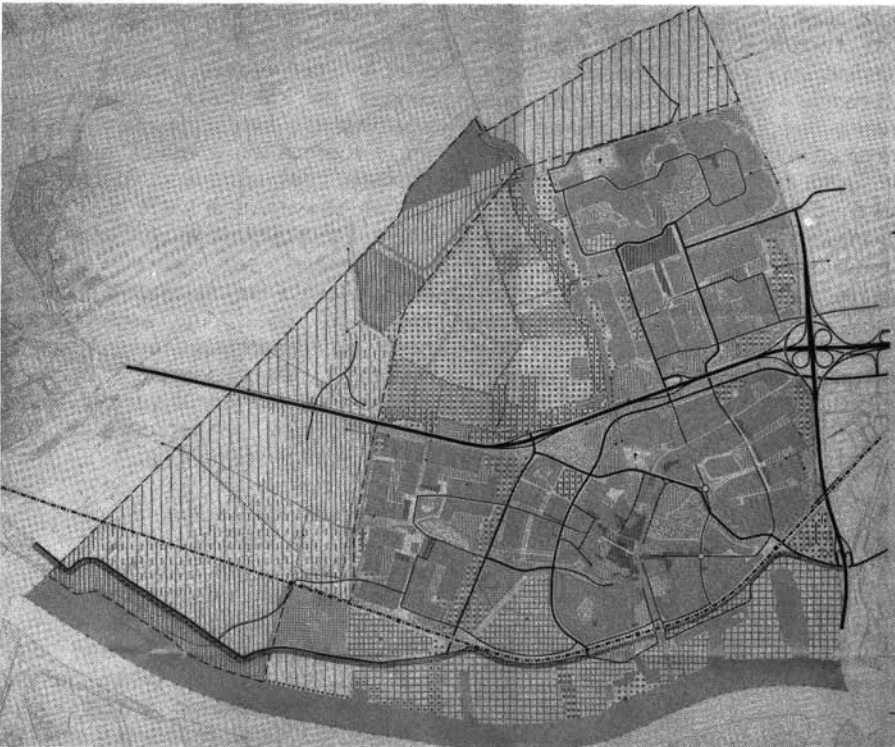
Ondanks het feit dat iedere bouwopgave of stedelijke interventie in een aantal opzichten lijkt op of vergelijkbaar is met andere, vroegere bouwopgaves en stedelijke ingrepen is het zaak steeds opnieuw te zoeken naar het specifieke van de opgave. Dat specifieke eigene is één van de architectonische of stedenbouwkundige uitdagingen van de lokatie. Dat bijzondere kan zich zowel bevinden in haar historische, haar ruimtelijke, haar sociale, haar topologische of andersoortige nog onbenoemde aspecten.

Nieuw is iedere opgave ook omdat de resultaten van onderzoeken, van nieuwe ideeën en voorstellen een reservoir vormen, dat op de situatie van de te bewerken lokatie kan worden uitgeprobeerd en onderzocht. Dat vereist een grote hoeveelheid energie en aandacht, aangezien er noch in architectuur noch in stedenbouw een traditie bestaat gerealiseerde plannen systematisch op verschillende aspecten te onderzoeken. Als iets gerealiseerd is, is het klaar, zowel in de ogen van de beleidsmakers als in de ogen van de meeste architecten en stedenbouwers die middelen noch mogelijkheden hebben, de werkingen, de effecten, de levensvatbaarheid en de kansen van hun producten te onderzoeken. Plannen ontwikkelen op de hoogte van de tijd, in nauwe relatie





Iedere bouwopgave biedt zich in principe aan als een mogelijkheid het proces van reconstructie van de stad als geheel opnieuw te doordenken.
Het 'meesterplan' van Kees van Velzen (ar.) als eindstadium na zijn voorgestelde ingreep. Daarnaast het 'heroriënteren van bestaande bebouwing' middels een denkbeeldige as in het plan van WillemJan Droog en Ton Poet (ar.)



met de nieuwe ontwikkelingen van de aan de orde zijnde disciplines, staat dwars op de door produktiedwang, snelheid, efficiency en routine gedicteerde praktijk en daarmee op de kans stadsvernieuwing in de dubbele betekenis van het woord te realiseren.

Voor Vlaardingen kan in het algemeen gesteld worden, dat zij een dergelijke kans heeft gemist; het door de gemeente gepresenteerde bouwplan aan de Markt is daar in het bijzonder een voorbeeld van.

5. Iedere lokatie biedt zich in principe aan als een mogelijkheid het proces van de reconstructie van de stad als geheel opnieuw te doordenken.

In de heersende praktijk is de relatie tussen de doelstellingen van stadsontwikkeling en vernieuwing en de middelen waarmee die worden vorm gegeven vaak van zeer abstracte aard.

In veel gevallen (zo ook in Vlaardingen; Structuurplan '78) worden bij het begin van het proces doelstellingennota's geschreven die als kader moeten dienen voor een te ontwikkelen concreet ruimtelijk beleid. Dergelijke nota's laten heel vaak tamelijk verheven en schone ideeën zien, die heel algemeen en abstract zijn geformuleerd, soms zo algemeen dat ze nauwelijks tegen te spreken zijn en naar alle kanten kunnen worden uitgelegd. Uitgangspunten en doelstellingen, over het algemeen ruim omschreven en vatbaar voor velerlei uitleg, zijn doorgaans weinig geschikt om als toetsingskader te dienen voor de door praktische overwegingen gedicteerde stedelijke planning.

Slechts als het uitkomt vervullen ze nog een functie; afwijkende, vernieuwende en of versterkende opvattingen worden ermee onschadelijk gemaakt. Ze dienen nog slechts als machtsinstrument, als loutere rechtvaardiging van een op zeker moment ingeslagen weg. In de functie van ontwikkeling, vernieuwing en dynamisering van beleid worden ze het liefst vergeten.

Het Vlaardingse structuurplan geeft een planologisch kader aan, waarbinnen de stad in tien jaar tijd onmiskenbaar tot een logisch totaal wordt geschreven en getekend. Waarneming leert dat er, nu er zes van de tien jaar verstreken zijn, van nog geen logische stadsopbouw, hechtere samenhang tussen zijn verschillende functies, herstel van historische waarden en andere beleidsvoornemens in de praktijk sprake is.

Ten oosten van de oude haven, dwars op de ruggegraat van de stad (Schiedamseweg) ontstaat een enorm apparaat van winkelvoorzieningen, terwijl de binnenstad (Veerplein) nog een chaos is. Voorzieningen met een specifiek karakter, zoals culturele- en horecavoorzieningen, liggen ver van elkaar verwijderd. Een verkeerscirculatieplan (V.C.P.) trekt door zijn verkeersregulerende werking veel aandacht, terwijl over de ruimtelijke consequenties ervan nauwelijks lijkt te zijn nagedacht. In de renovatiegebieden lijkt men zich nauwelijks rekenschap te hebben gegeven van de noodzakelijke en mogelijke woonkwaliteiten. Het herstel van historische waarden lijkt cynisch bedoeld te zijn; de schijnrestauraties en de sloop

van authentieke panden wijzen in die richting.

Een alert en vernieuwend beleid zou iedere lokatie als aanleiding kunnen beschouwen om het structuurplan als geheel iedere keer ter sprake te brengen, bij te stellen, te concretiseren, te toetsen, te operationaliseren en omgekeerd, vragen bij de praktijk te doen stellen. Hiermee zou het besef wat er gaande is in de stad levend gehouden kunnen worden, de belangstelling wakker geroepen en aangescherpt worden, doelen en middelen zouden op elkaar kunnen worden betrokken.

Zo zou iedere lokatie zijn betekenis voor de stad als geheel kunnen hebben. Iedere opgave zou het beleid kunnen bijsturen en vernieuwen.

Dat deze voor de hand liggende mogelijkheid op geen enkele wijze een praktijk is, geeft te denken over het karakter van het gevoerde beleid.

Verwachtingen voor de Markt.

Deze vijf punten van kritiek op het beleid en de ruimtelijke praktijk in Vlaardingen vormen de voedingsbodem voor het al eerder genoemde evenement. In hoeverre de opgesomde kritiekpunten terecht zijn wordt wel bewezen door de terughoudendheid waarmee het Vlaardingse gemeentebestuur de organisatoren van het evenement tegemoettrad. Tenslotte was een zittend college van B en W in 1983 al in het gat van de Markt gevallen. Moeizaam kwam met het nieuw samengestelde college contact tot stand.

In de gewenningsperiode van zo

een nieuw college lijkt men de heersende praktijk als nog meer vanzelfsprekend te willen beschouwen dan ze al was. Op het moment dat bestuur en apparaat vanuit zichzelf die praktijk niet meer ter sprake kunnen brengen dan is de enig overgebleven weg om dat van buitenaf ter discussie te stellen.

Drie instellingen, die én ver genoeg van deze praktijk af staan én genoeg betrokken zijn bij de effecten ervan, namen de uitdaging aan. Zij hopen daarmee de interesse van de burgerij voor de stad en wat daarmee gebeurt weer aan te wakkeren. Afzonderlijk verwachten zij doelen te bereiken die meer zijn gelegen in de lijn van ieders specifieke betrokkenheid bij de bouwen en planningspraktijk. De bewonersgroep die het participatiemodel wil doorlichten en haar rol daarin nadrukkelijker wil bepalen; de historische vereniging

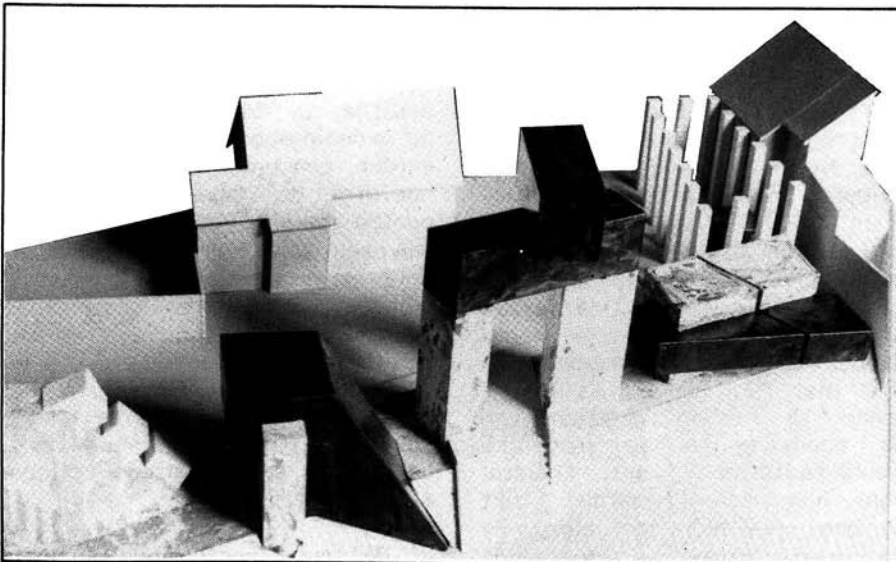
die verwacht dat de kwaliteiten die zich in de geschiedenis en door de geschiedenis heen in de stad hebben vastgezet serieus in het transformatieproces worden betrokken; de kunststichting, die aandringt op erkenning van het artistieke werk van architecten, stedenbouwers en andere ruimtelijke vormgevers als praktische onderzoeksmethoden.

Het werk van deze vormgevers werd door de organisatoren als middel gekozen om de discussie over de praktijk op gang te brengen. Aan een groep architecten en beeldend kunstenaars werden de knelpunten van de Vlaardingse praktijk voorgelegd en hen werd gevraagd voor een moeilijke lokatie in de stad een ontwerp te leveren, die praktijk op een of andere wijze zou bekritisieren. De organisatoren vroegen de vormgevers

- in te spelen op de structuur

Het artistieke werk van ruimtelijk vormgevers als praktische onderzoeksmethoden:

Montage van Dik Hoogstad (ar.)
Han Goan Lim (bk.)



Compositie van Hans Rikken (bk.)

en de opbouw van de direkte omgeving van de lokatie;
- uitdrukking te geven aan het ruggegraatprincipe in Vlaardingen;

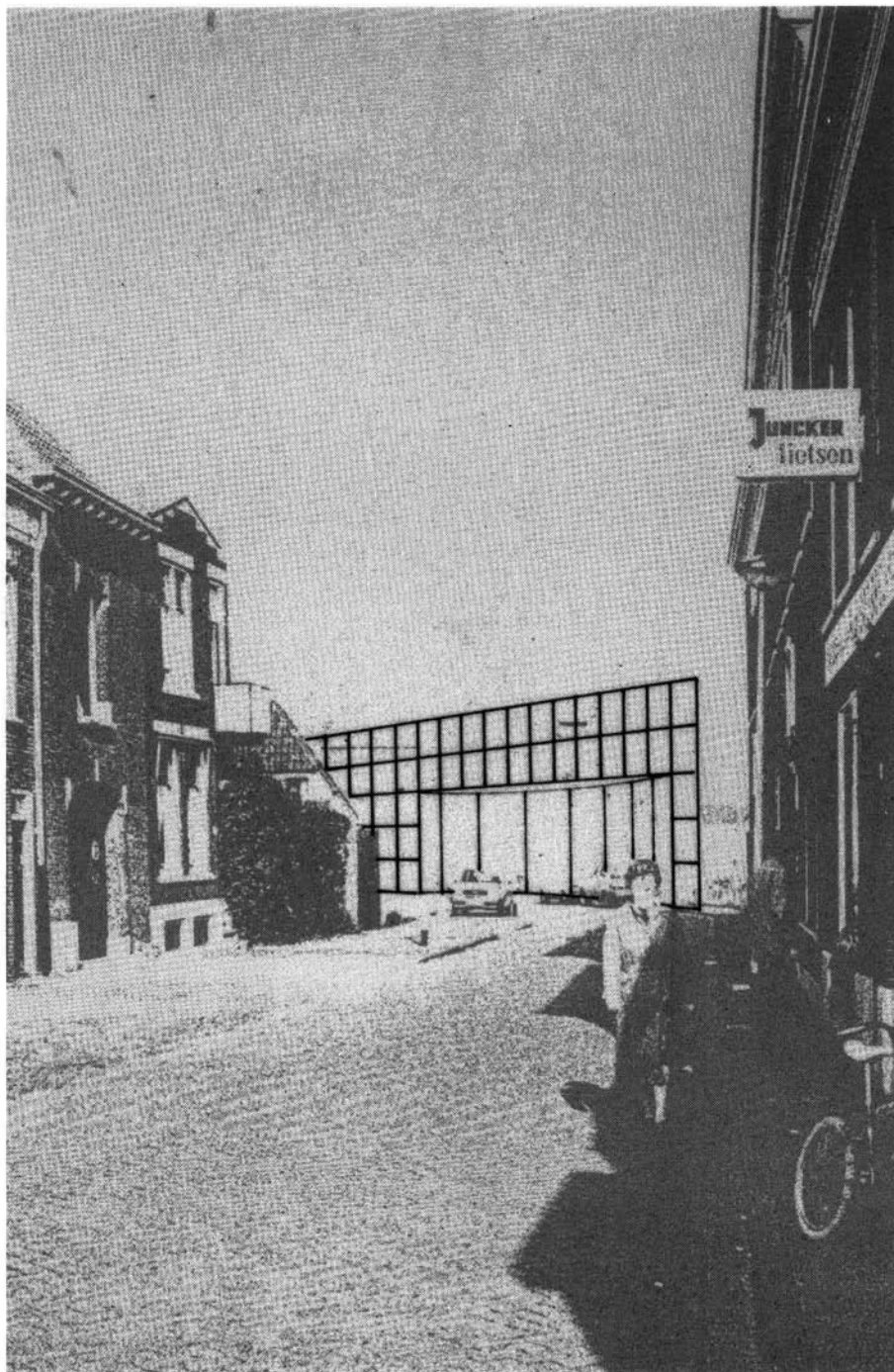
- een poging te doen in hun plan voor de lokatie een voordeurfunctie voor de Markt te creëren;

- de ruimtelijke kwaliteiten van de Zomerstraat ter plaatse van de lokatie op te halen.

De initiatiefnemers hopen met het werk van de deelnemers aan stedenbouwkundige en architectonische inzichten in Vlaardingen nieuwe impulsen te geven. Instanties en personen die zich momenteel in die stad met stedenbouw- en architectuurbepaling bezig houden dienen wakker geschud te worden. Het is van belang hen te wijzen op de waarde van de middelen en kanalen waarover zij beschikken en om hen te bemoedigen daarvan bij toekomstige planontwikkeling krachtiger gebruik te maken. De vormgevers zouden met hun plannen aanspouwelijk moeten maken dat die méér-aandacht bij de planvorming evengoed of zelfs meer realistische resultaten kan opleveren. Het zou een stimulans kunnen zijn bij het zoeken naar een planontwikkelingssysteem, waarin aan beeldvorming en -toetsing meer ruimte wordt gegeven.

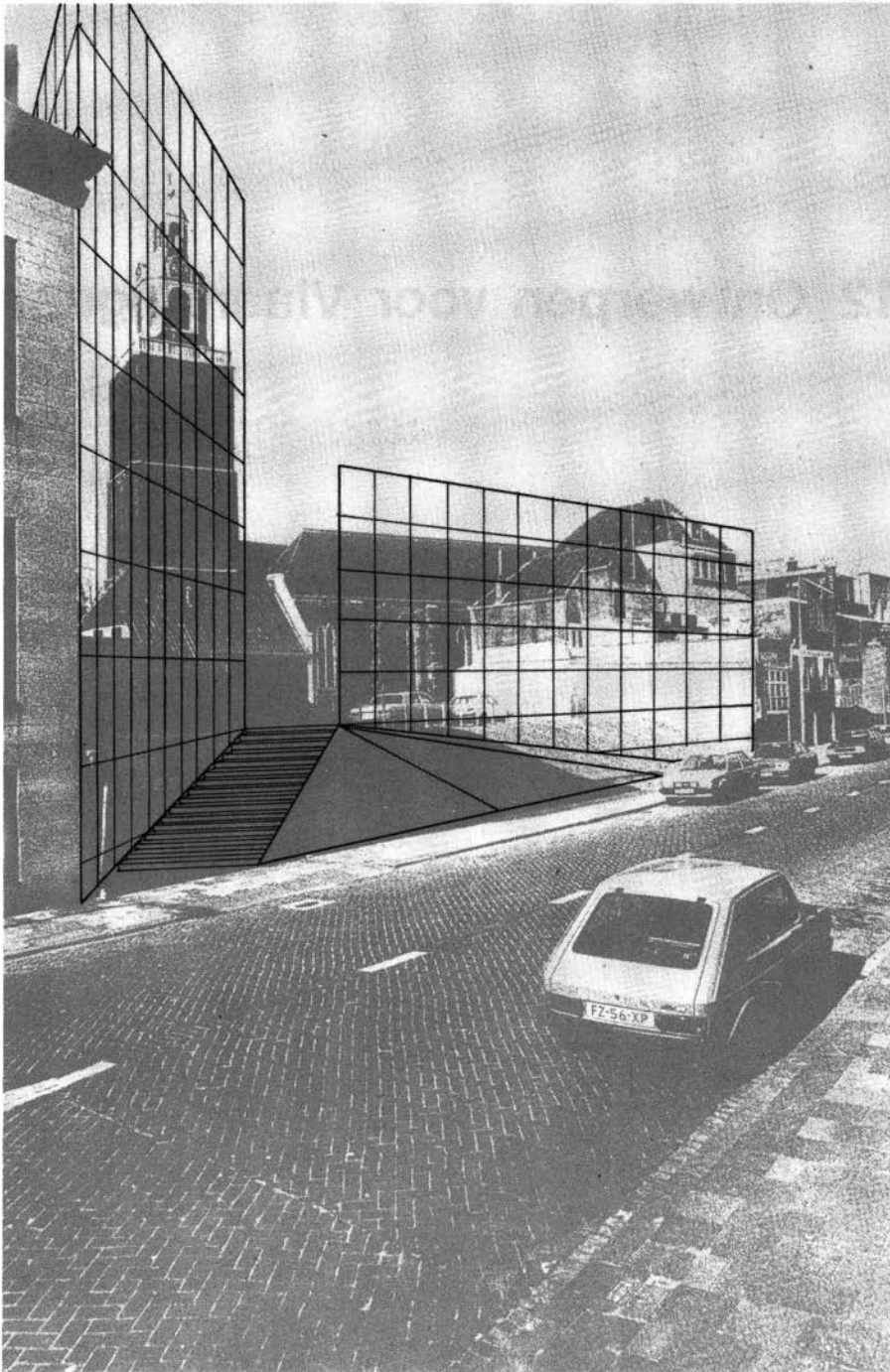
Tot zo ver de opdracht van de initiatiefnemers; hierna volgen de interpretaties van de vormgevers.

Buiten de vraag of met dit materiaal verwachtingen kunnen worden waargemaakt biedt het voldoende aanknopingspunten voor een aktuele discussie.



12 Ontwerpen voor Vlaardingen

Dik Hoogstad
Han Goan Lim



Situatie

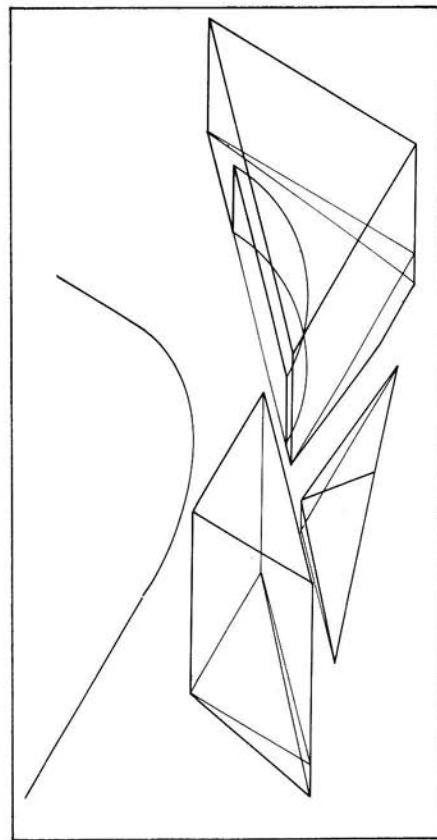
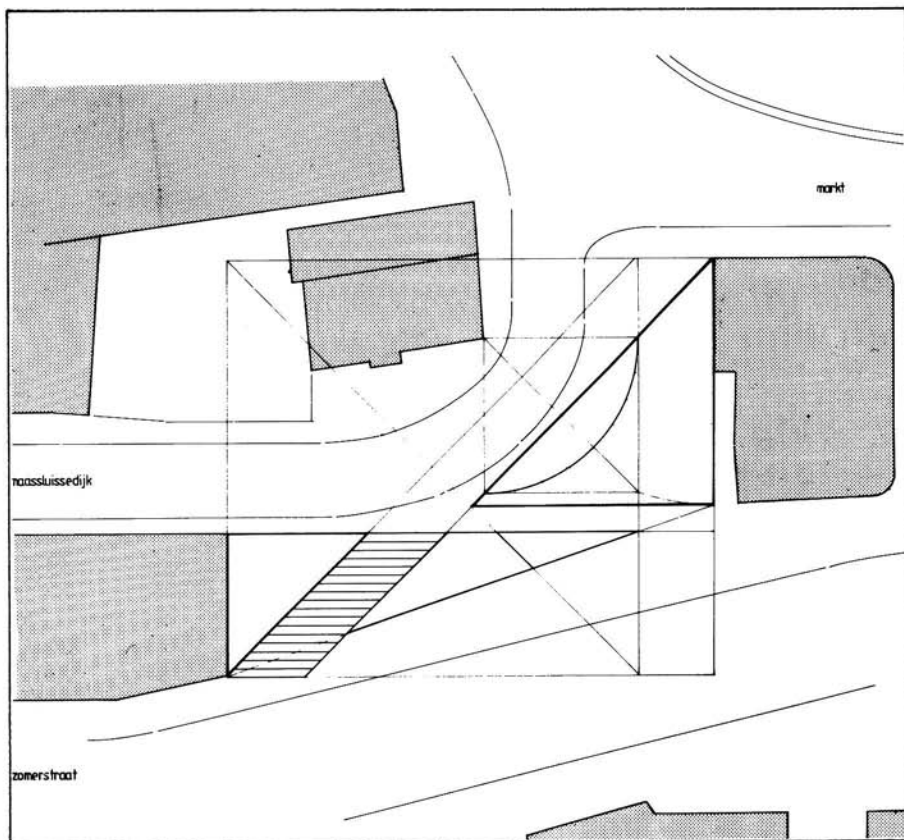
De ontwerpers van dit plan zijn de mening toegedaan de binnenstad met eigentijdse middelen en naar eigentijdse opvattingen aan te vullen. Wij onderkennen de historische waarde van de binnenstad en zijn van mening dat deze juist ontstaan is door een proces van inbreuk doen op, aanvullen van en veranderen van het bestaande. Dit proces willen wij doorzetten, juist met aandacht voor het bestaande. In ons ontwerp hebben we daartoe vooral gezocht naar aanknopingspunten die de huidige stedenbouwkundige situatie biedt voor een invulling op de lokatie

Markt-Maassluissedijk en naar de verschijningsvorm die deze invulling zou moeten hebben.

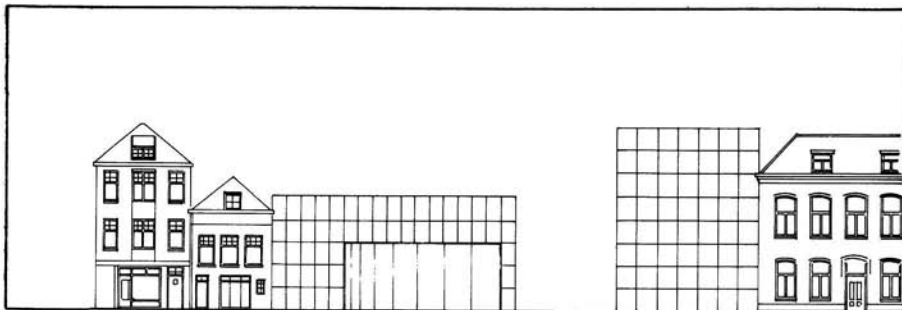
De ligging van de lokatie in de stedenbouwkundige situatie wordt in hoge mate bepaald door de Markt, Maassluissedijk en Zomerstraat. De Markt is een historisch rond de kerk gegroeid plein met gesloten gevelwanden waarop smalle straten uitkomen. De Maassluissedijk vormt hierop een uitzondering. In tegenstelling tot de overige straten sluit deze met een bijna haakse bocht aan op het kerkplein. Direct achter de Maassluissedijk ligt de later

aangelegde Zomerstraat. Deze is aangelegd ter ontlasting van de Maassluissedijk en Markt.

Door het wegvallen van de stadsboerderij tussen Maassluissedijk en Zomerstraat is een 'gat' ontstaan. Zowel de geleiding van de bocht in de Maassluissedijk naar de Markt als de geleiding van de Zomerstraat zijn hierdoor weggevallen. Opmerkelijk is dat door het wegvallen van de stadsboerderij de helderheid van de situatie is toegenomen. De ligging van de Zomerstraat ten opzichte van de Maassluissedijk is duidelijk geworden, boven-



Gevelaanzicht Maassluissedijk-Markt



Gevelaanzicht Zomerstraat

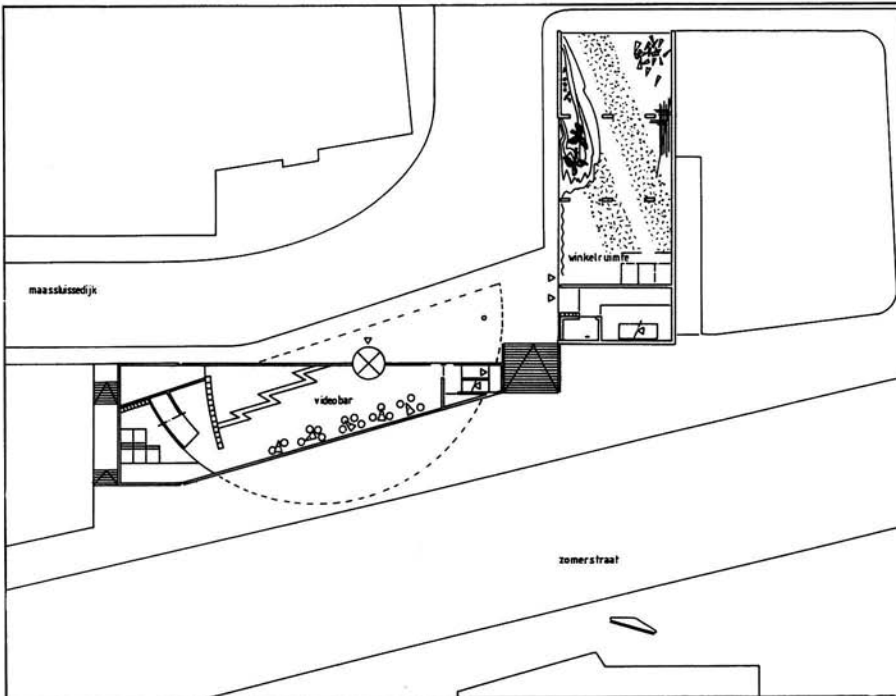
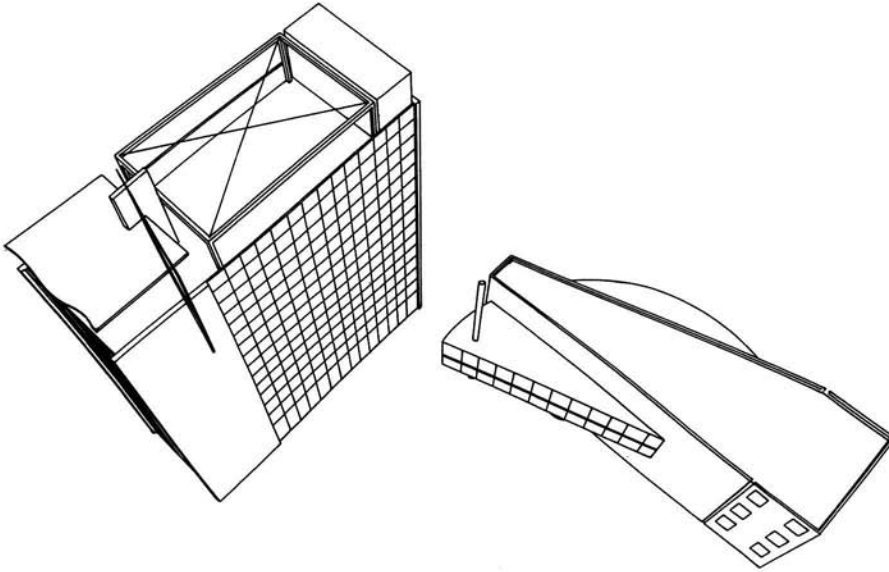
dien is een aantal aantrekkelijke zichtlijnen ontstaan. Bij het invullen van de lokatie hebben we getracht die helderheid en zichtlijnen te handhaven. Daartoe zijn twee gelijkvormige driehoeken geplaatst waardoor wederom een geleiding van de bochten in de Zomerstraat en Maassluissedijk ontstaat. De ligging van de Zomerstraat in het verlengde van de Maassluissedijk blijft duidelijk en de beleving van de Markt vanaf de Zomerstraat blijft mogelijk. Het resterende deel van het dijklichaam wordt benadrukt door dit te bekleden met een spiegeland materiaal.

De twee driehoekige 'objecten' met hun spiegelande gevelwanden onderscheiden zich sterk van de klassieke harmonie van de oude dorpskern. De oorspronkelijke karakteristiek wordt 'positief verstoord' door het toevoegen van een nieuw eigentijds element. Het ontstane vormcontrast benadrukt de bestaande historische bebouwing en verbijzondert deze. De dorpskern met zijn 'gesloten' bebouwing rond de kerk kan een 'opening' naar 'buiten' toe verdragen, zonder het oude gevelbeeld aan te tasten. De driehoekige vormen van de objecten zijn gebaseerd op

zichtlijnen en geven een visuele geleiding, zowel naar 'buiten' toe, (buiten de dorpskern) als andersom, juist naar de dorpskern toe verwijzend.

Het 'object' moet gezien worden als een eigentijds monumentaal symbool en 'teken' voor 'het nieuwe', de tijd van nu. Het 'object' drijft als het ware een 'wig' (driehoekige vorm) tussen de oud- en nieuwbouw, de oude gesloten en beschermde dorpskern en de omgeving daarbuiten. De waarde van een object is afhankelijk van de context waarin deze is geplaatst. Het 'object' staat synoniem voor de nieuwe opvattingen en veranderingen, de uitbreidingen en dergelijke van Vlaardingen. Het 'object' met zijn duidelijke zichtbare stramenmaat getuigt van een nieuwe ordening (helderheid en duidelijkheid) en stijl ten opzichte van de gehanteerde maten en bouwmethoden van vroeger.





Ronald van Duivenbode
Barbara Starzynska

Situatie

Als er kritiek te leveren is op de wijze waarop de gemeentelijke diensten deze lokatie behandelen, dan is dat wat ons betreft voornamelijk op het nogal formeel benaderen van deze 'plek'.

Er wordt, gezien het door de plaatselijke overheid gesteunde, voortgebrachte plan, weinig meer met de opgave gedaan dan het volzetten met Hollands populairste stopverf; de sociale woningbouw.

Kennelijk is de strijd om dit historisch stukje Vlaardingen reeds lang geleden beslecht en wordt er uitsluitend nog maar in bruikbare bouwlokaties gedacht.

De, op z'n zachtst gezegd, merkwaaardige behandeling van de wanden van de Zomerstraat onderstrepen dit. Wat dus rest is een morfologisch grapje.

Vandaar dat binnen deze hier gepresenteerde constructie uitsluitend met de blik gericht op de toekomst gekeken kan worden. Een extroverte hoge schijf met woningen, 3-zijdig gericht op wat over enige tijd weer de stad worden zal, gecombineerd met een van gesloten karakter zijnde huis met de bij het wonen horende voorzieningen. Slechts open, daar waar het direct buurtgerichte zich verheft boven het marktgewoel.

Het ontwerp valt uiteen in twee delen;

Het flatgebouw, als massa behorend bij de Markt en het voorzieningengebouw, behorend bij de Zomerstraat.

Binnen het plan is een dynamische zichtlijn-entree vanaf de Zomerstraat naar het Marktplein gelegd.

Om te voorkomen dat het plein alleen als historische bezienswaardigheid gaat functioneren zijn er in de laagbouw een aantal - voor Vlaardingen - belangrijke functies ingezet, te weten: Een cinema met 49 zitplaatsen, waarbij het permanente projectiescherm als een groot, van beeld wisselend scherm door het gebouw naar beneden loopt.

Een vrij indeelbare buurtzaal, uitkragend aan zowel de Markt- als de Zomerstraatzijde.

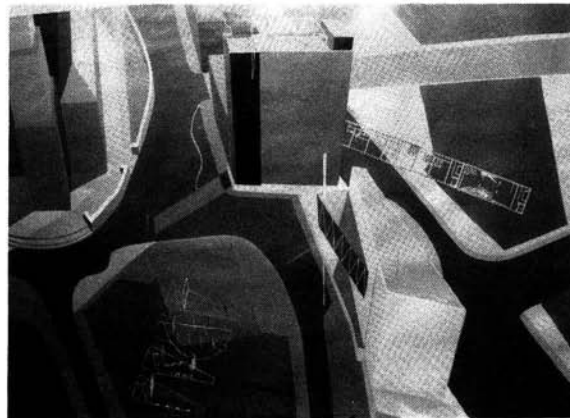
Een videobar, met 3x6 monitoren, tevens de entree voor de buurtzaal en de cinema.

Een crèche op Zomerstraatniveau met grote op het zuiden gerichte glazen kanteleuren.

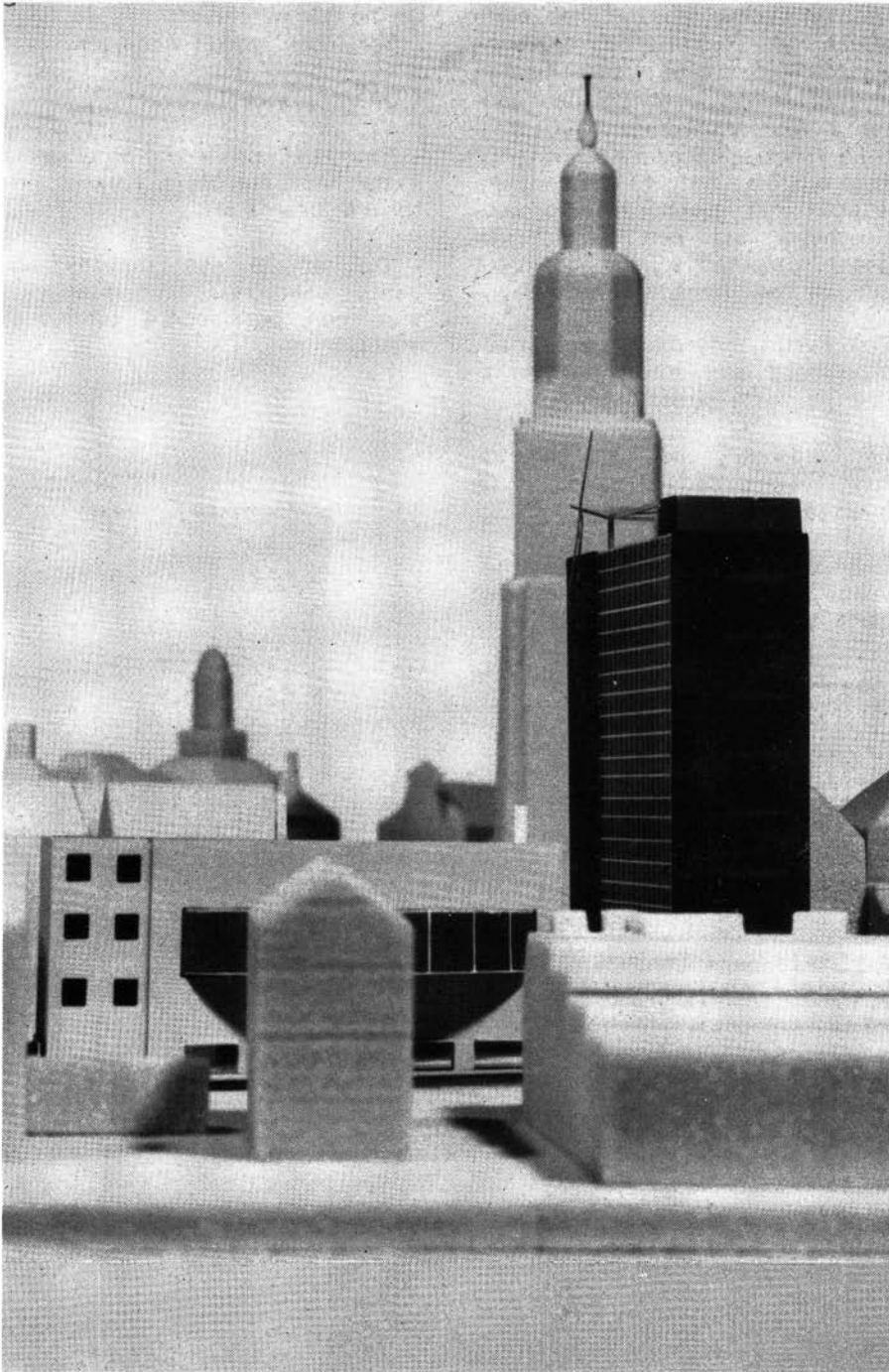
De hoofdontsluiting gaat via de Maassluisdijk.

De hoogbouw omvat:

- Bergingen winkel-woningen.
- (Planten)winkel.
- 7x3 HAT eenheden programma 4 dan wel ingedeeld volgens getekend alternatief.
- Op het dak een gemeenschappelijk dakterras, half overdekt, met een permanente barbecuevoorziening.

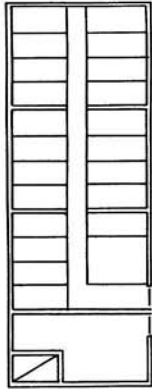


Maquettefoto (foto: Nico v.d. Berg)



Plattegronden hoogbouw

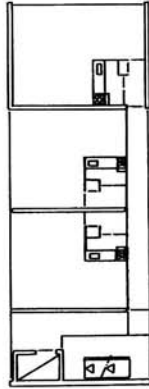
Plattegronden laagbouw



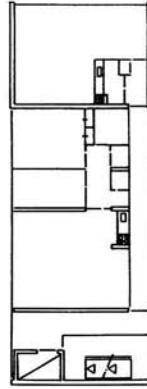
bergingen winkel/woningen



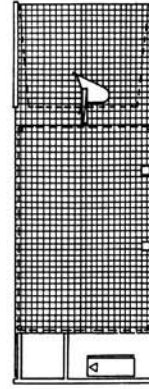
winkelruimte 101m²



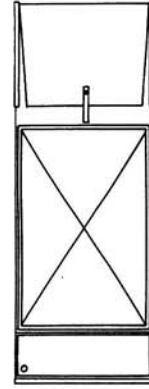
standaard verdieping
3xhul voorpr IV



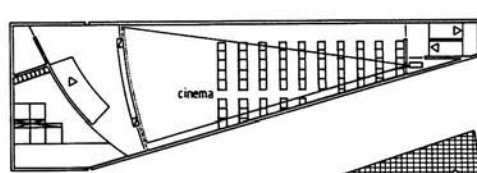
vac hul pr IV; 1:2



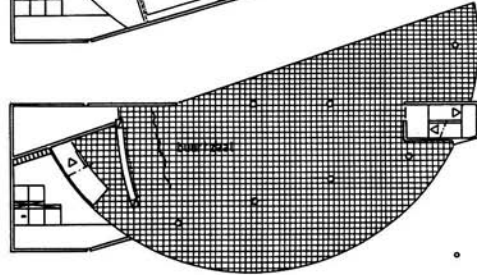
dakterras gemeensch.



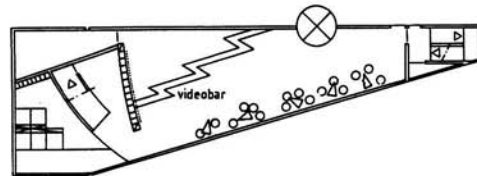
dakplattegrond



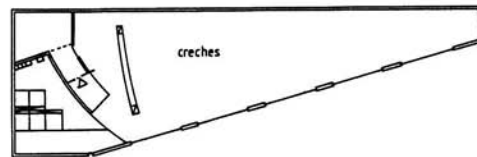
6200°



3000°



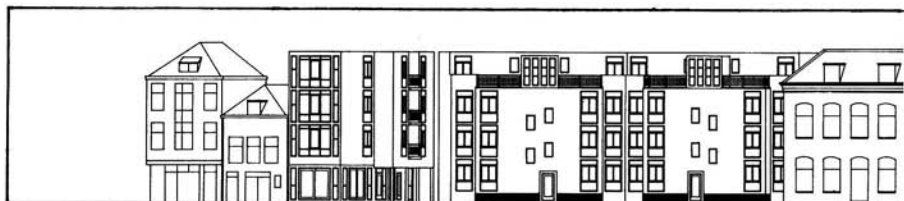
200°



2200°



WillemJan Droog
Ton Poot



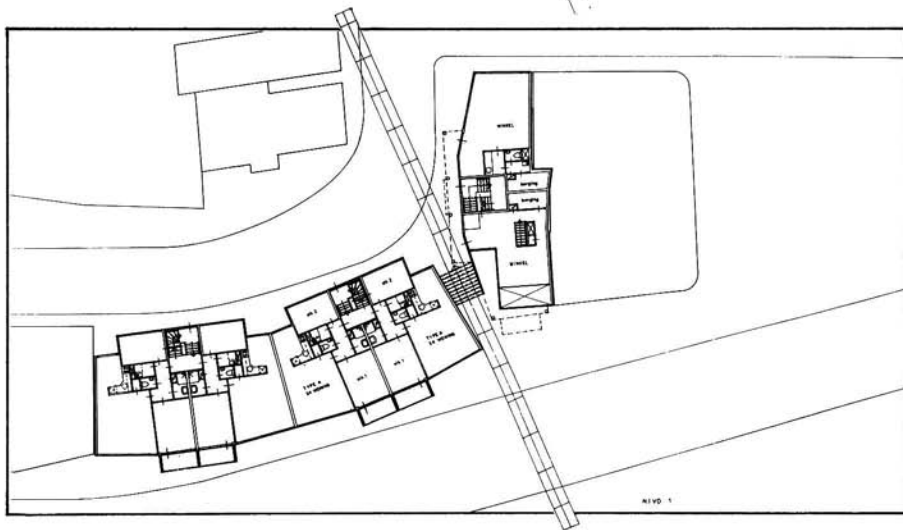
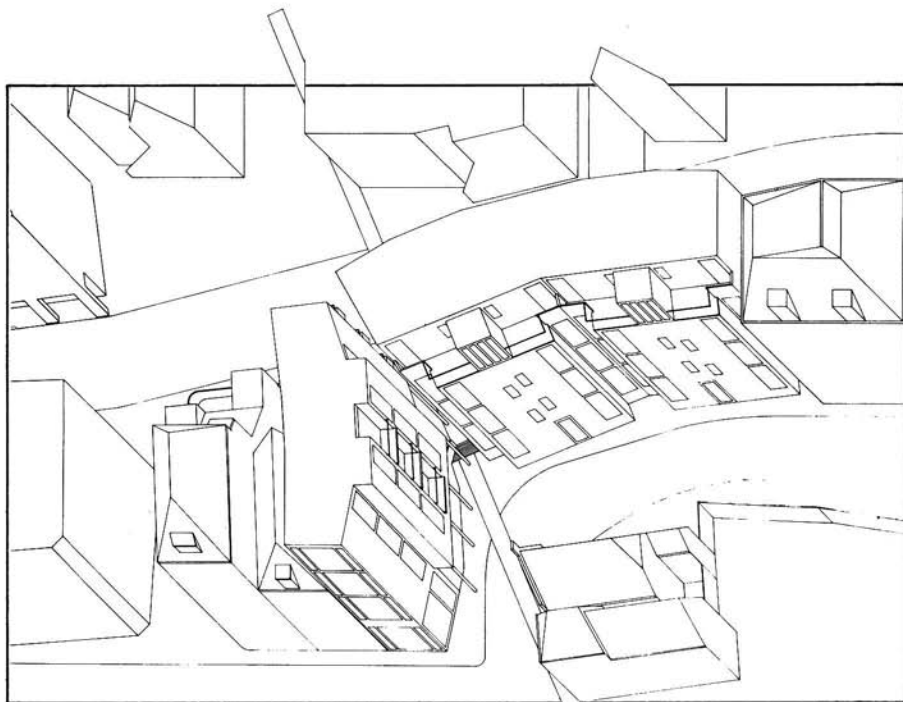
Gevelaanzicht Maassluisdijk - Markt

Gevelaanzicht Zomerstraat

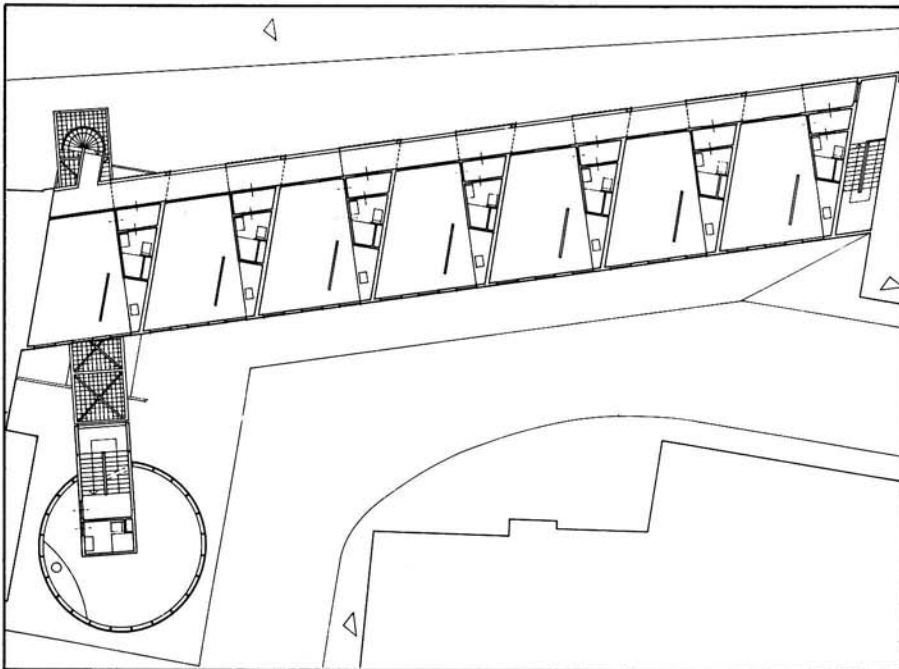
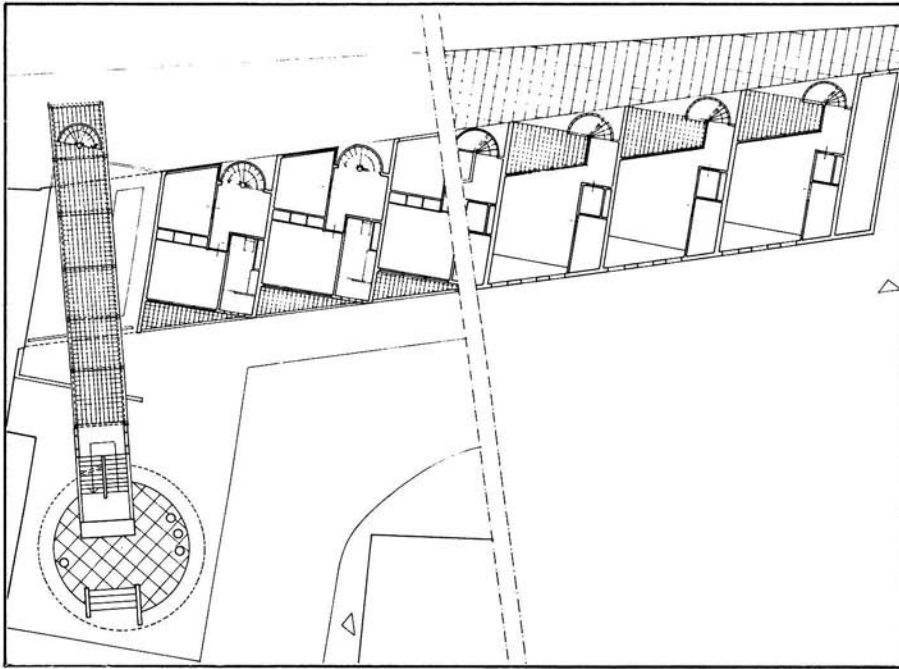
Het plan bevat 22 woningen met bergingen (12 3k woningen + 10 2k woningen) en 4 winkels/bedrijfsruimten. De woningen worden zowel vanaf de Zomerstraat als van de Maassluisdijk via het trappenhuis ontsloten.

Het project heeft twee 'voorkanten', dit is ook in de woning terug te vinden, het woongedeelte is op beide kanten georiënteerd. Opgesplitst in twee volumes pakt het plan enerzijds de kromming van de dijk op, anderzijds geeft het in de as van de dijk deze een einde. De knik wordt gemarkeerd en de lintbebouwing hersteld. Het gebouw versterkt de rand en kijkt als het ware uit over de Vettenoordsepolder, vroeger een buitendijks gebied.

Tussen de twee volumes is een doorgang, deze ligt op de knik van de dijk, koppelt de Zomerstraat met de Markt en Maassluisdijk en vormt een denkbeeldige lijn tussen het bestuurlijke centrum en enkele recreatievoorzieningen zoals OJC en Lijnbaanhallen. Deze denkbeeldige lijn biedt een mogelijkheid om de Lijnbaanhallen met vooral de touwbaan, weer wat meer bij de stad te betrekken en eventueel programmatisch meer inhoud te geven.



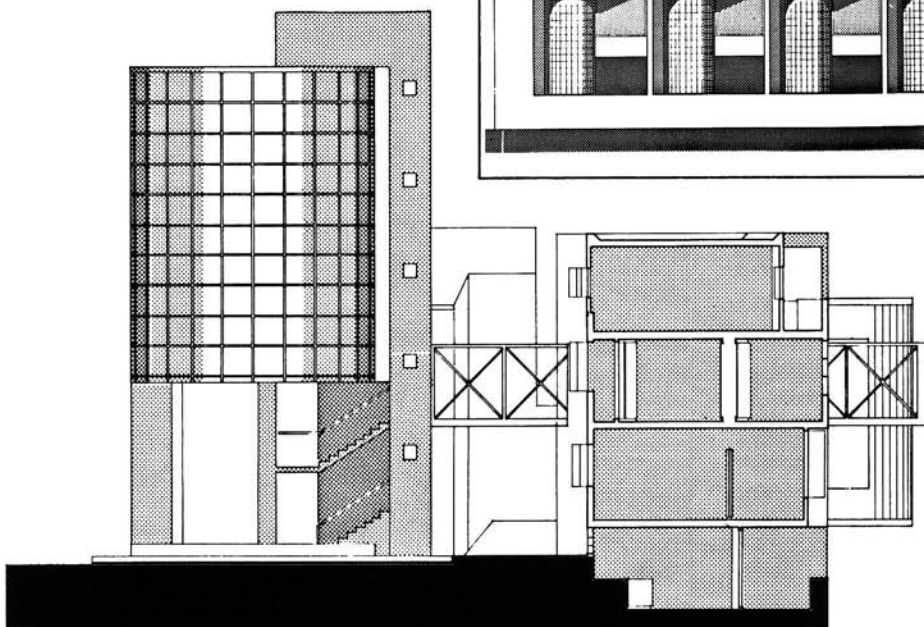
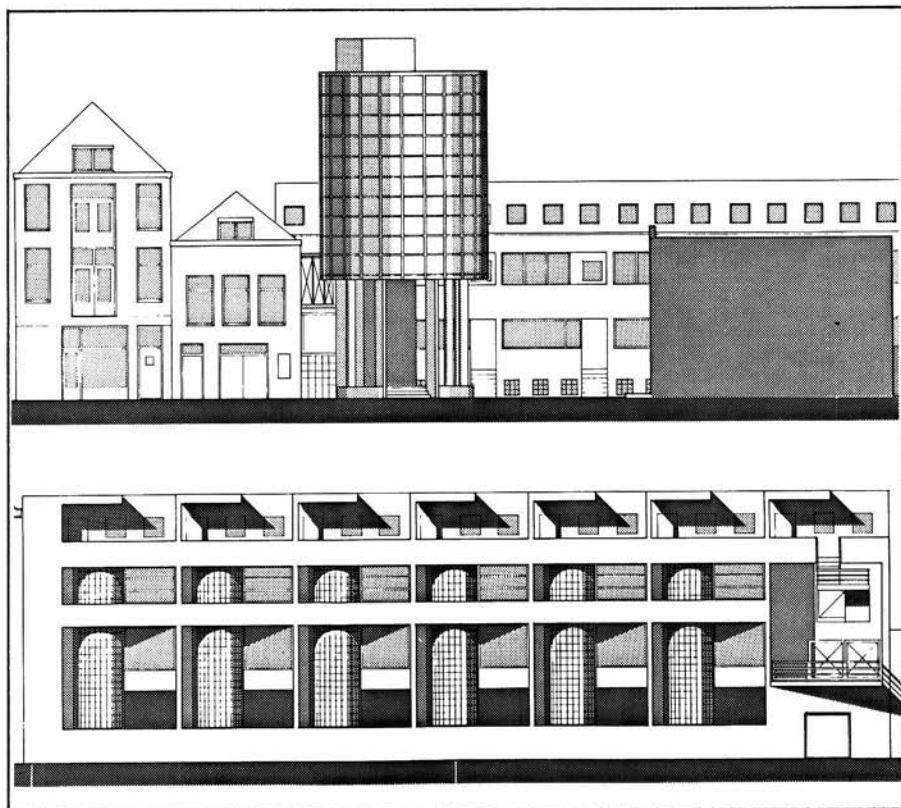
Freerk Hoekstra



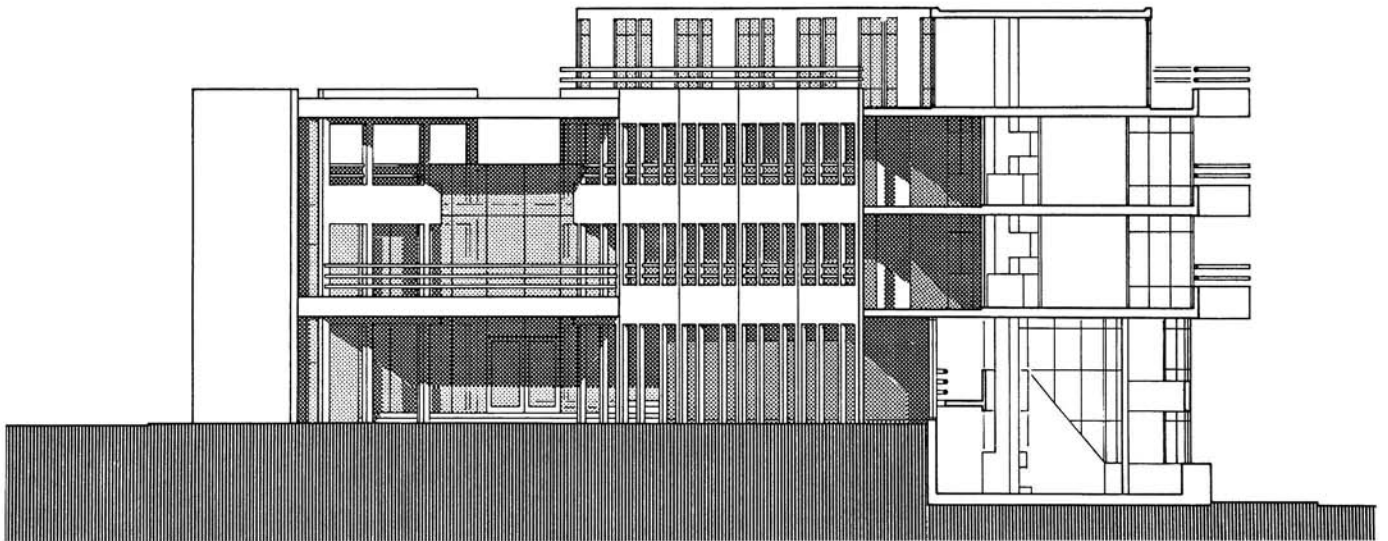
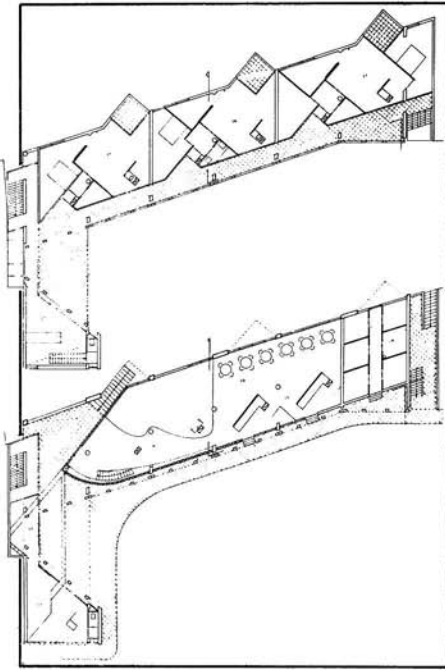
Het plan bestaat uit bouwvolumes, een langgerekt blok aan de Zomerstraat/Maassluisdijk en een rond torentje aan de Markt-Maassluisdijk.

Het blok bevat zes woningen van drie verdiepingen. Deze worden ontsloten vanaf de Maassluisdijk. Op de woningen bevinden zich zeven HAT eenheden. De galerij hiervan wordt ontsloten via een loopbrug die met het trappenhuis van het torentje verbonden is. Verder bevat het blok nog een fietsenstalling en een berging voor de N.H. kerk.

Het torentje aan de Markt bestaat uit een trappenhuis, drie HAT eenheden en een dakterras.



Annet Kooijman



Bij het maken van een ontwerp in de omschreven situatie heb ik mij het volgende doel gesteld: ik wilde een gebouw maken dat de structuur waar de lokatie onderdeel van is, versterkt. Het gebouw moet de reeks huizen aan de zuidzijde van de ronde Marktbebouwing en de lineaire bebouwing langs de dijk zodanig met elkaar verbinden dat ze duidelijk herkenbaar blijven en niet vervloeien. Om dit doel te bereiken heb ik de bebouwing langs de Markt en de dijk voortgezet tot ze langs elkaar schieten. De vormgeving van het gedeelte aan de Markt is zodanig dat er een overgangsruimte ontstaat tussen dijk en Markt, waaraan de entree van het gebouw en een doorsteek naar de Zomerstraat zijn gesitueerd.

De ligging van de lokatie in Vlaardingen aan de Markt is bijzonder. Hoewel de Markt het oorspronkelijke centrum van Vlaardingen is, ligt het commerciële centrum ten noorden van de Markt. Er zijn wat winkels, maar het stadhuis, de kerk en

statige herenhuizen bepalen de sfeer en zorgen voor een uitstekende stedelijke woonkwaliteit. De lokatie zelf is ook ongewoon. Tussen de Zomerstraat en de Maassluisdijk is slechts een afstand van 8 meter en een hoogteverschil van 2,2 meter aanwezig. Het te ontwerpen gebouw zal aan twee zijden, op twee niveaus aan de straat grenzen. Bovendien maakt dit langgerekte, ondiepe kavel een hoek naar de Markt toe.

Om bovengenoemde factoren lijkt mij duurdere bijzondere woningbouw een geschikte functie. Mijn persoonlijke voorkeur gaat uit naar een gebouw voor wonen. Uitgangspunt is een ruime mate van gemeenschappelijkheid. De beide begane grondverdiepingen worden voor algemene voorzieningen bestemd; op de verdiepingen bevinden zich de woningen en langs het trappenhuis zijn de ruimten voor algemeen gebruik gesitueerd. De woningen zijn klein en hebben ieder een kitchenette in plaats van een keuken. Het gebouw is in een structuur

gevat, die verloopt in de richting van de aangrenzende bebouwing.

Omdat de stramienlijnen van de draagstructuur niet loodrecht op de rooilijn staan, ontstaan er binnen parallelgramvormige ruimten. In deze ruimtes plaats ik diagonaal een orthogonale structuur, zodat er rechthoekige plattegronden ontstaan met slechts afwijkingen in de omhulning.

Een binnenhoek, zoals door de bocht in de Maassluisdijk wordt veroorzaakt, is altijd een moeilijk ontwerpprobleem. De extra aandacht die dat behoeft heb ik gecombineerd met het op die plaats situeren van de bijzondere functies, zodat belangrijke onderdelen van het gebouw een bijzondere vormgeving gekregen hebben als uitzondering op de regelmaat van de repeterende functies.



Kees van Velzen
Lejo den Hertog



Maquettefoto (foto Nico v.d. Berg)

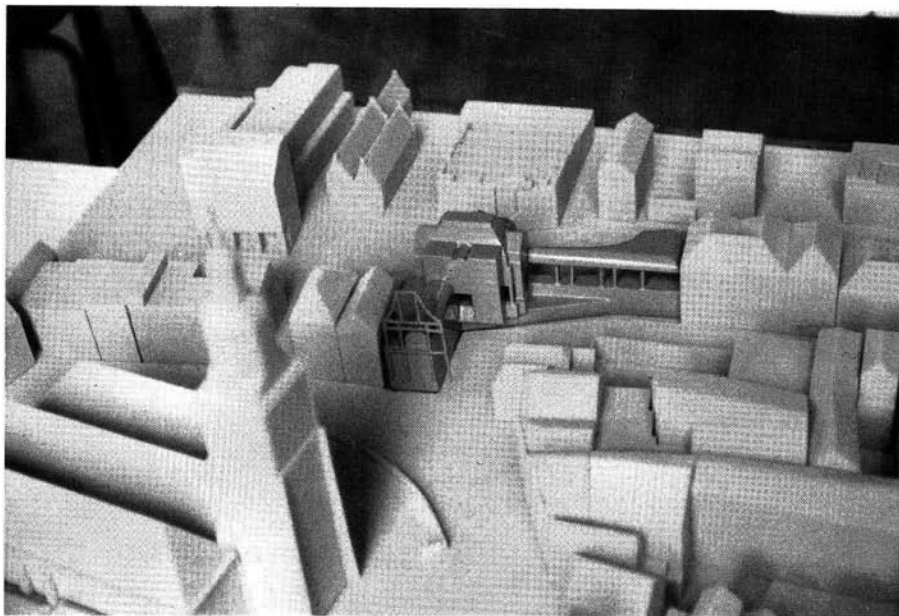
Maquettefoto (foto Willemjan Droog)

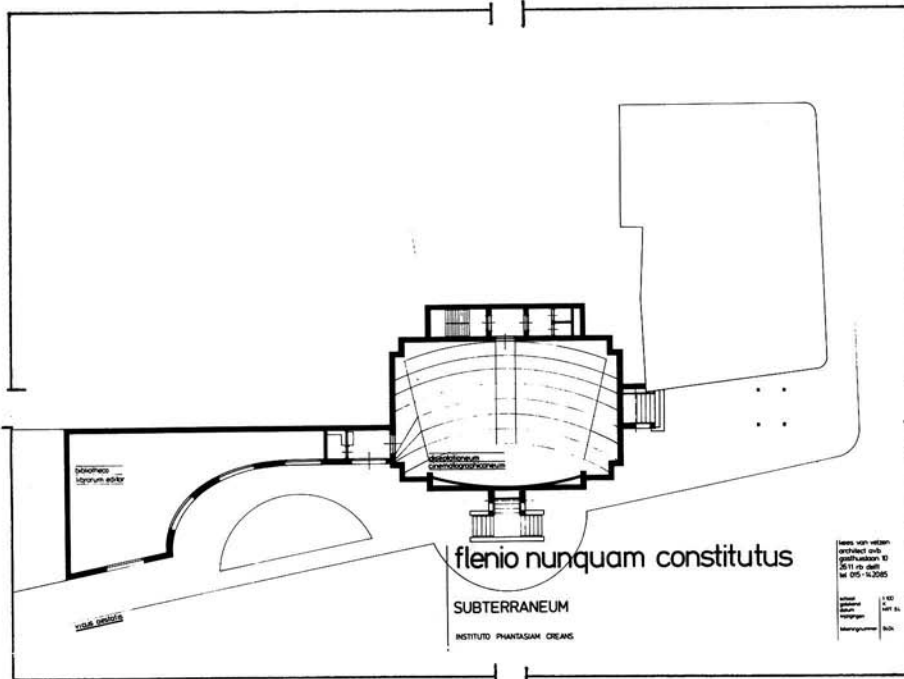
Vlaardingen verdient een plan dat aan zich zelf genoeg heeft. Een decadent plan zonder droom. Een plan voor de discussie en voer voor de critici. Een plan als een film voor de filmster, die zich zelf waarmaakt op een prachtige lokatie en met veel mooie kleuren.

Daarom geen plan, dat zich volgens burgerlijk fatsoen houdt aan regels en wetten, niet put uit het ziekenfondspakket van de stedebouwer: de rooilijnen.

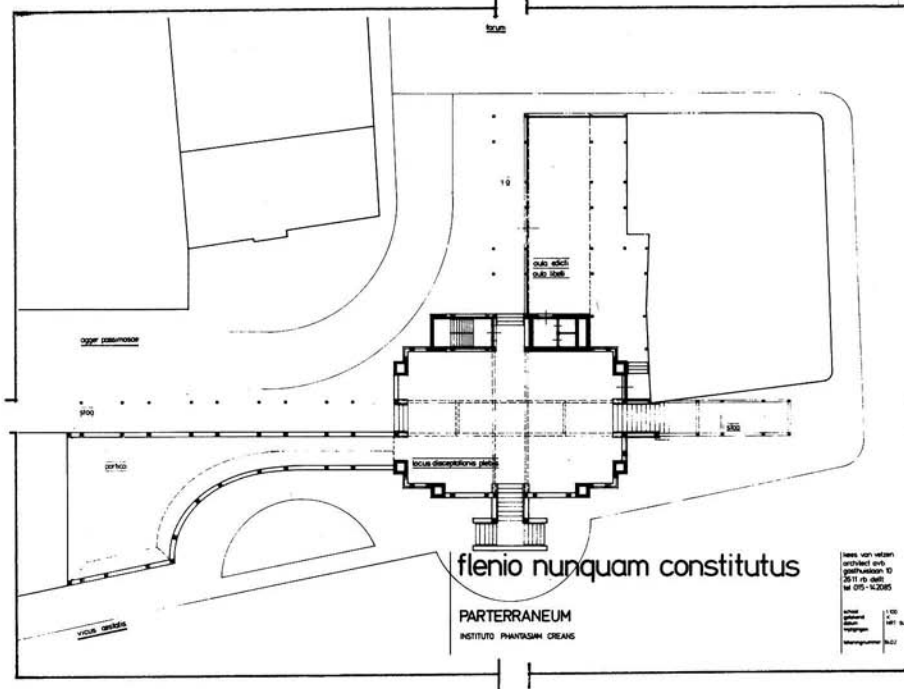
Daarom geen plan met de nieuwe remedies voor het wonen: het gemeenschappelijk wonen, t.b.v. een brok omgaan met elkaar, en dat zien als een stuk aktie zelf. Homeopatische stede-bouw leidend tot Urban Villa's.

Daarom geen plan op grond van een analyse, een diagnose, noch historisch noch formeel. Geen vormstudie t.b.v. de formele stede-bouw en architectuur.





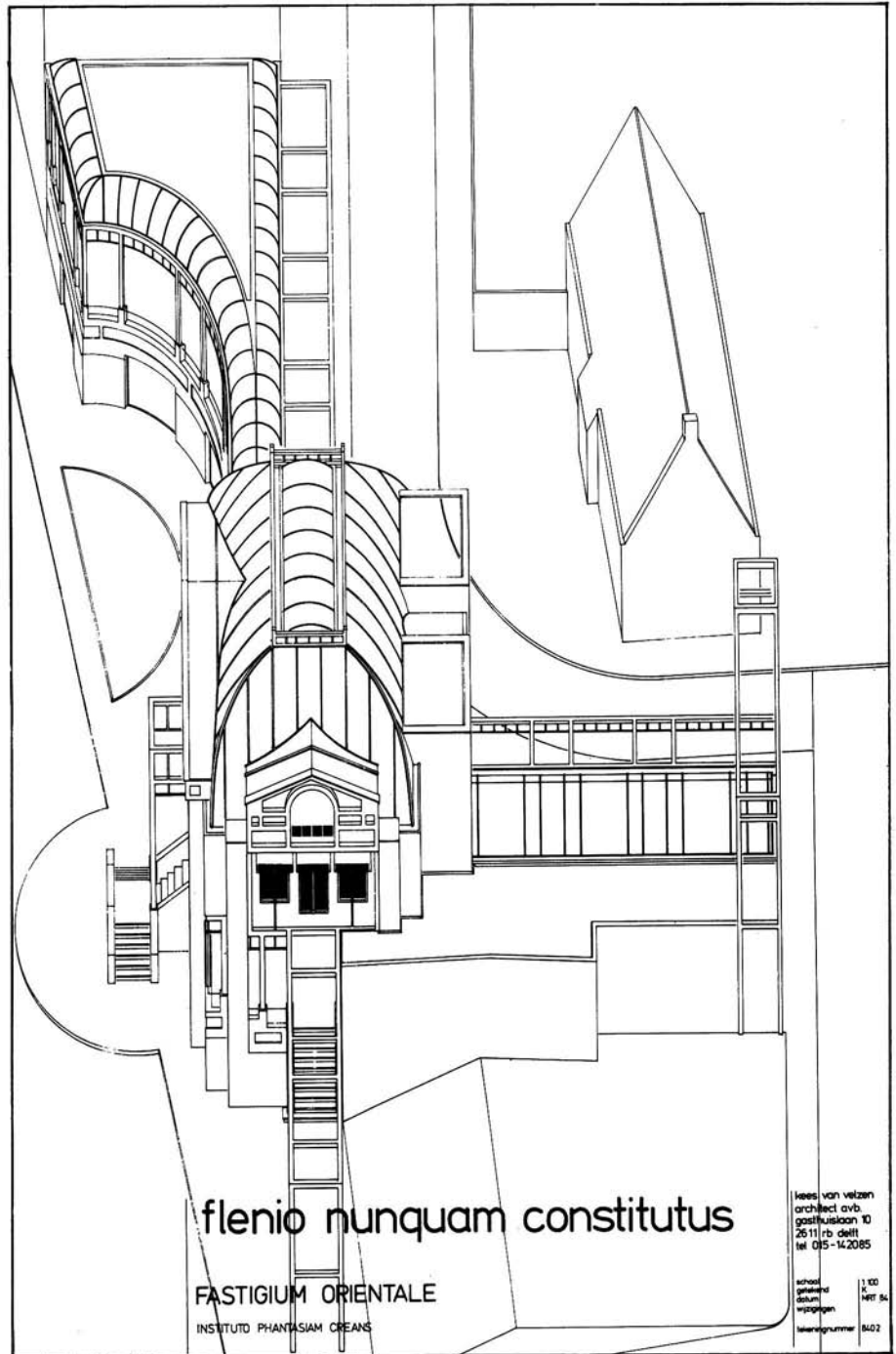
Dijkniveau

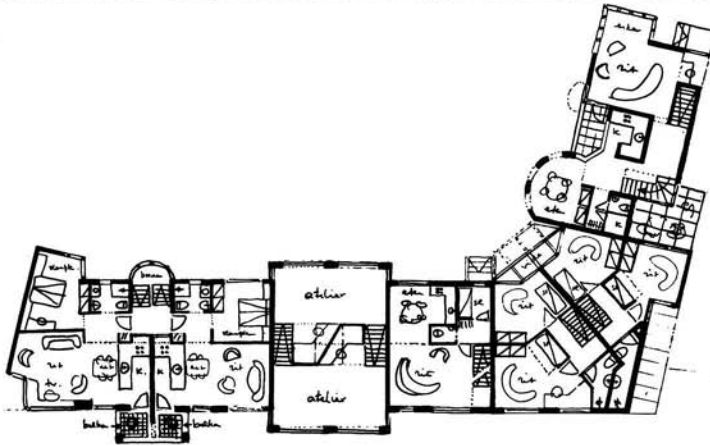


Zomerstraatniveau

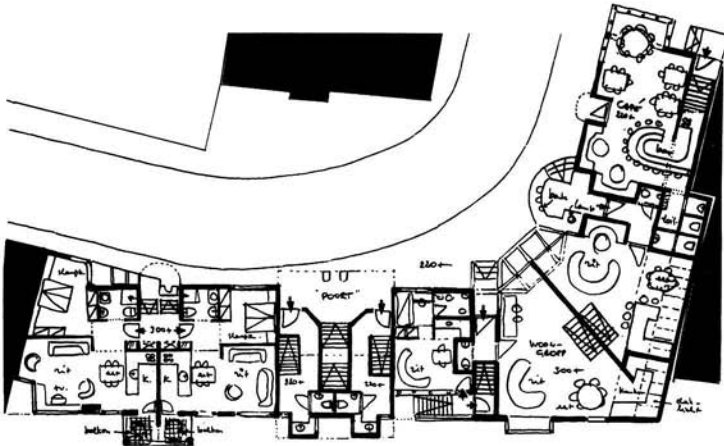
Daarom een plan uit de serie 'zelfgeneeswijzen'. Een ontoegankelijk plan dat zich niets aantrekt van wetten en praktische bezwaren, maar beantwoordt aan de droom van de burgerij. Een plan dat de pretentie heeft van Architectuur te zijn en op slechte smaak speculeert. Het plan voor de Tempel van het verbond tussen bewoners, historici en kunstenaars. Een plan dat er van uitgaat dat burgerdom en kunst tot kitsch, burgerdom en historie tot Willem van Oranje, en kunst en historie tot classicisme leiden. Zalen voor alle soorten discussie op elk niveau. Met de mogelijkheid de discussie onmiddellijk te vereeuwigen. Zalen t.b.v. de ontwikkeling van Scenario's om te komen tot het meesterplan van Stadsherstel in Vlaardingen.

Vlaardingen zal ooit weer dro-
men.
In Vlaardingen zal ooit weer ge-
bouwd worden.
Nooit gebouwd Vlaardingen.



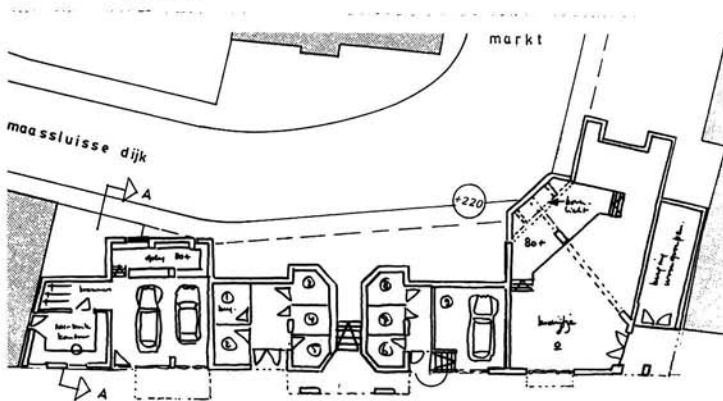


Laag 5.80⁺

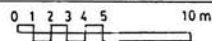


Doorsnede A - A

Laag 3.00⁺



zomerstraat



Laag 0

Gevel Zomerstraat

De gegeven situatie is een belangrijke plek in de stad. Ze vormt de sluitsteen van het oude centrum in een overgangsplek naar de lager gelegen woongebieden. Naast woonfuncties kunnen ook andere stedelijke functies hier gestalte krijgen.

Er is een aantal gedifferentieerde woonfuncties ontworpen, die ieder hun eigen gezicht naar de plek kunnen krijgen (6 woningen voor tweepersoonshuishoudens, 1 eenpersoonswoning, 1 vierpersoonswoning), alle in principe in de sociale sector.

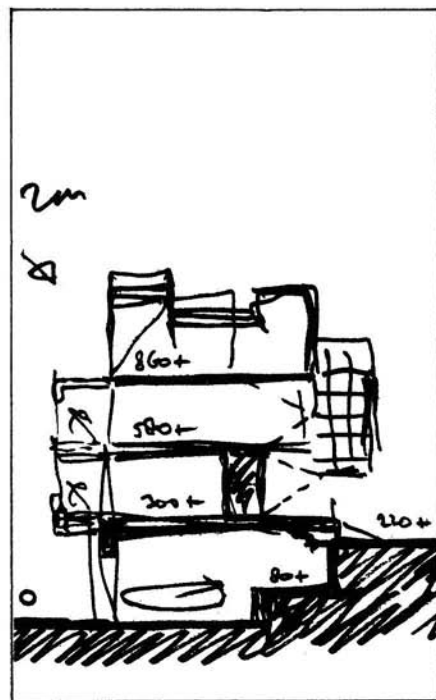
Verder woonruimte voor twee woongroepen, ieder met een eigen gemeenschappelijke ruimte en verder respectievelijk 5 en 6 ruime privékamers, gedeeltelijk eenpersoons, gedeeltelijk tweepersoonskamers met slaapzitzit-studie mogelijkheden, zo mogelijk ook in de sociale sector te bouwen.

De andere ruimtes, café, werkplaats, ateliers, ruimte N.H.-kerk, grote woning aan de Markt inclusief garage kunnen of in de vrije sector worden gebouwd, of via allerlei subsidies

worden gerealiseerd, bijvoorbeeld wir-subsidie, subsidie experimentele bouw, stadsvernieuingsubsidie etcetera.

Dit programma is samengesteld om monofuncties op deze plek te voorkomen. Sociale woningbouw die is ingebed in andere functies met meer bedrijvigheid maakt de plek veel levendiger en dus ook stedelijker. Het wordt in feite een vanzelfsprekende beëindiging van de bestaande functies op het marktplein.

Binnen het ontwikkelde stedelijke concept kunnen de functies ook wisselen; bijvoorbeeld kan er in de onderste twee lagen van de woongroepen een klein theater gemaakt worden in directe relatie met het café. In plaats van de ateliers kan een gemeenschappelijke expositieruimte worden gemaakt, die zelfs doorverbonden zou kunnen worden naar het theater, door de eenpersoonswoning te veranderen in een passage die de beide activiteiten aan elkaar koppelt, waardoor er een veel sterkere sociaal-culturele functie op die plek kan ontstaan.



Kortom, er kan op deze plek een breed scala van stedelijke en sociale functies ontstaan gecombineerd met een zekere diversiteit aan woonfuncties, die op deze plek toch voornamelijk het beeld bepalen.



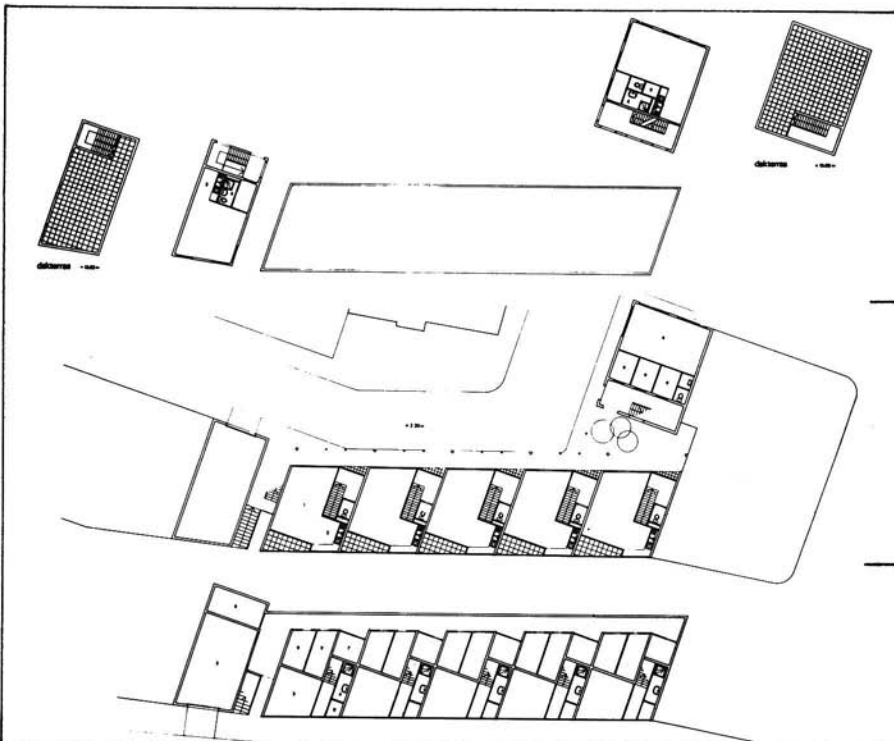
De Zomerstraat is de grens tussen twee stedenbouwkundige structuren. Aan de noordkant bevindt zich de 16e eeuwse structuur die bepaald wordt door het ovaalvormige marktplein met de kerk en met de radiaal uitgaande straten, met daaromheen een 'tweede ring' van straten die de ovale vorm min of meer volgen. De Markt met de kerk funktioneert visueel en stedenbouwkundig als een beëindiging van de 'ruggegraat', die vanuit het noorden op het plein aankomt.

Ten zuiden van de Zomerstraat is een lager gelegen laat 19de/vroeg 20ste eeuwse structuur aanwezig met smalle noord-zuid georiënteerde woonstraten. De opvatting, dat de 'ruggegraat' van Vlaardingen (Hoogstraat) via

de Markt naar het zuiden zou kunnen worden verlengd, past niet in dit beeld. Hiervoor zou immers de gesloten (tweede) ringstructuur rond de Markt op een oneigenlijk punt moeten worden doorbroken, en wordt het verschil tussen de structuren ten noorden en ten zuiden van de Zomerstraat ontkend. Bovendien zou een daarvoor volstrekt ongeschikte woonstraat (de Prins Hendrikstraat) moeten worden gepromoveerd tot belangrijkste (loop-)route van het station naar het centrum.

Onze visie is dat juist het verschil in structuur van de twee gebieden moet worden benadrukt. Eerste vereiste daarbij is het afmaken van de noordkant van de Zomerstraat (de tweede ring om

Kees Sigmund
Hans Sonneveld



Perspectief; bocht in de Markt

Vierde verdieping 10.80⁺

Perspectief Zomerstraat

Eerste verdieping 2.40⁺

Begane grond 0.20⁻



de Markt), waardoor deze min of meer ononderbroken wand een tegenwicht vormt ten opzichte van de verbrokkelde zuidkant met de vele daarop uitkomende straten. Bovendien wordt hierdoor de visuele beslotenheid en de vorm van de Markt zelf hersteld. De Brede Steeg dient als toegang tot de Markt vanuit de Zomerstraat, terwijl de smalle doorgang door het nieuwe blok functioneert voor de bewoners zelf om vanuit de Zomerstraat (waar geparkeerd wordt) de voorkant van het blok te bereiken (ingangen, opgang naar de galerij, toegang tot de bergingen). Deze overwegingen hebben geleid tot een architectonische

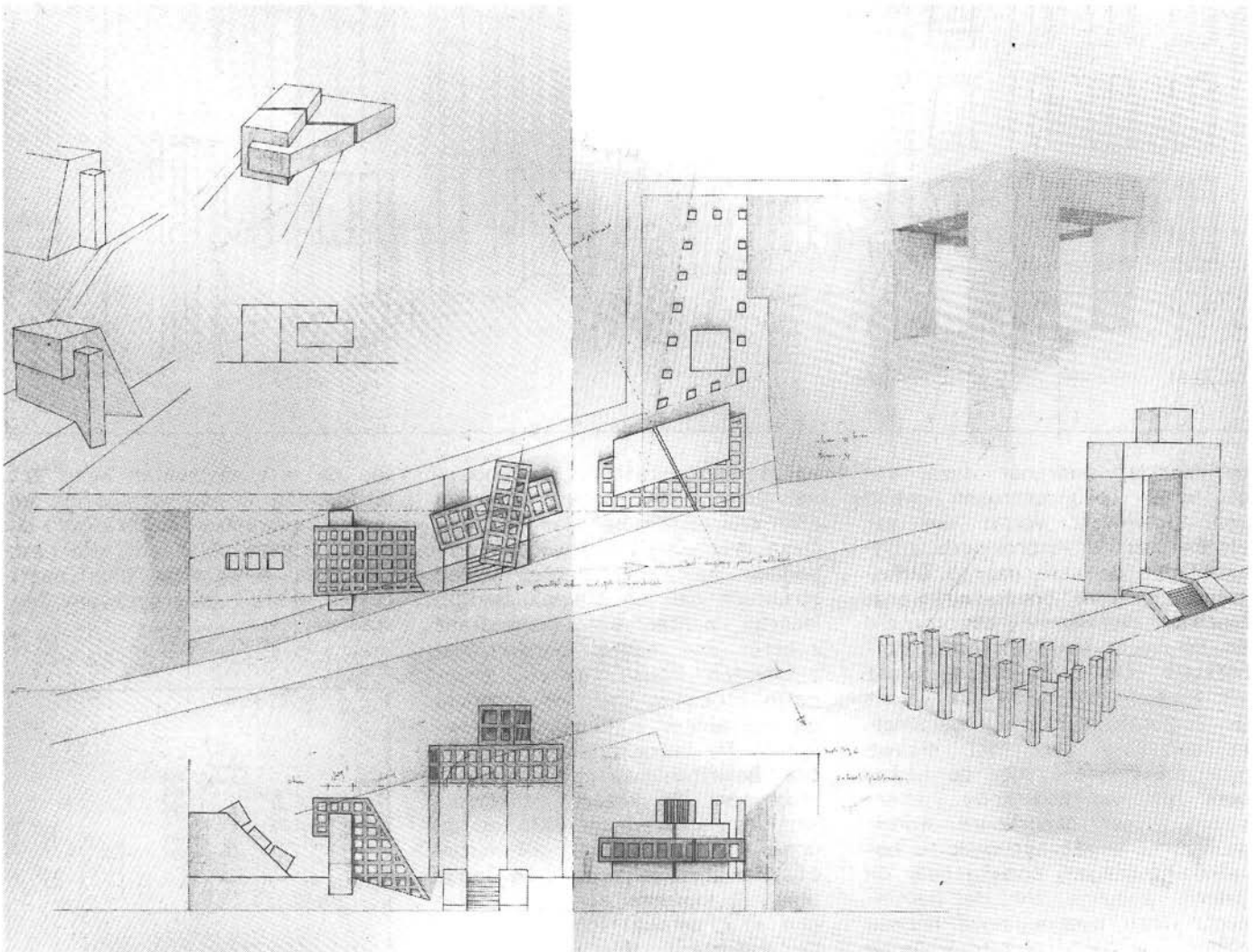
opzet die bestaat uit drie bouwvolumes: twee hogere blokken met daartussen een langer blok. Deze drie elementen worden verbonden door een lichte, stalen structuur aan de Maassluissedijk, waarbij achter een transparant scherm een aantal ontsluitings-elementen liggen (galerij, bruggetje, toegang tot de trappen) en waarachter zich een patio bevindt. De verschillende elementen bevatten verschillende woningtypen: 3 grotere eenkamerwoningen + 1 winkel (blok op de hoek van de Markt), 10 twee- of driekamerwoningen (het lange blok), 3 kleinere eenkamerwoningen + 2 garages (eindblok naast de doorgang). Het verschil tus-

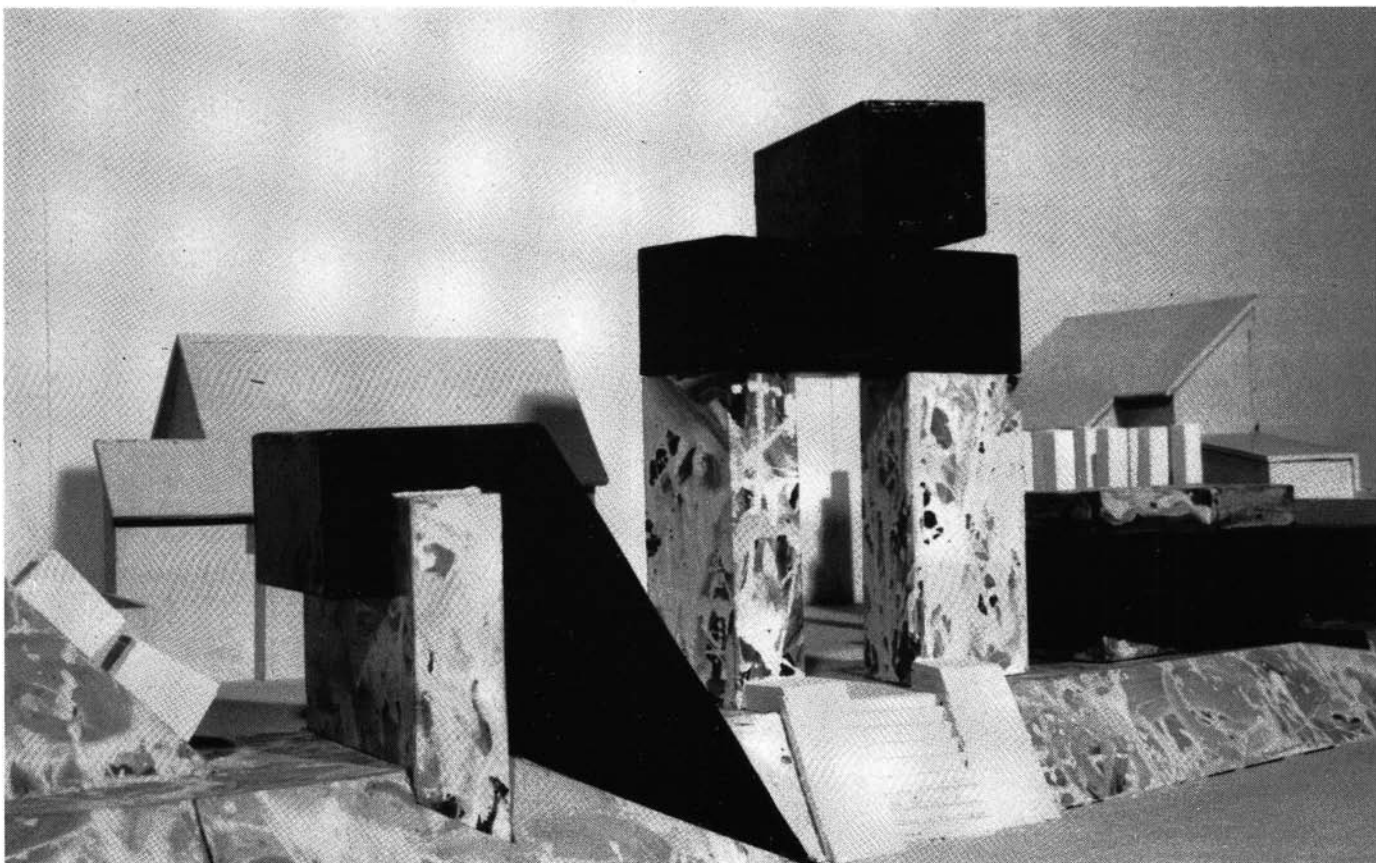
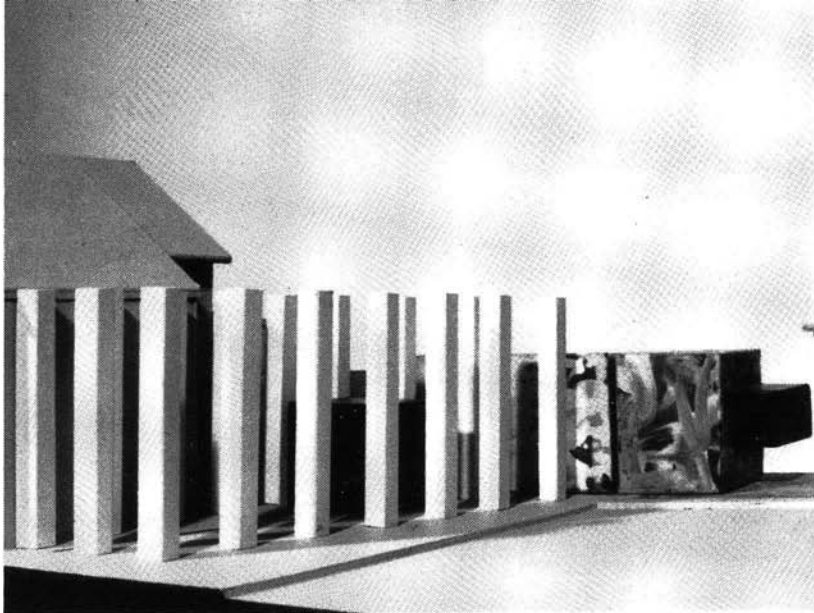
sen de drie elementen komt tot uitdrukking in de vormgeving en in de gebruikte materialen: de twee hogere blokken zijn van baksteen, het lange blok heeft gevels die uit plaatmateriaal bestaan.



Hans Rikken

Werktekening & maquette
foto's v.d. Berg/Droog



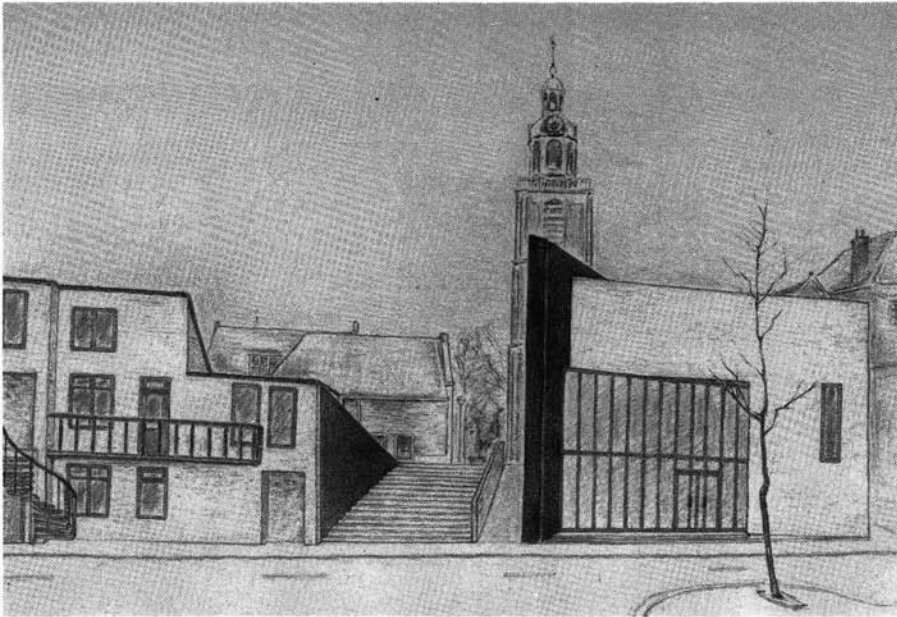


Tot een geheel andere, voor mij evenzo boeiende, keuze kwam ik door niet vanuit het karakter van het Kerkplein te werken, maar vanuit dat van de dijk zélf. De dijk heeft voor mij een imponerende vorm, mits het hellende vlak strak is aangebracht tussen onder- en bovenniveau. Hier kan een grasmat of zeer lage beplanting op aangebracht worden, waardoor strakheid bewaard blijft. Om de dijkhelling te accentueren en tevens een

verwijzing naar de 'stad Vlaardingen' te geven, heb ik het volgende gedaan:

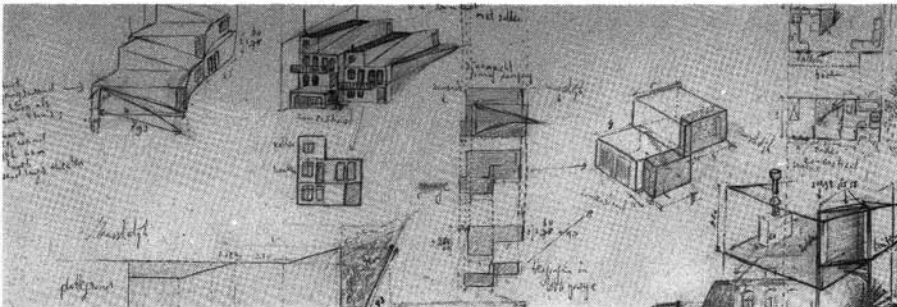
Als uitgangspunt heb ik hier enkel de kerktoren (als symbool voor de oude historische Kerkheuvel als onderdeel van de dijkvorming) gekozen, en op de plattegrond de grenslijnen van de breedte van de toren doorgetrokken over de dijkhelling. Binnen deze twee lijnen heb ik mijn ontwerp gemaakt: vanaf de Zomerstraat een brede, naar boven

Maryoke Boomgaard



Ontwerp voor tweepersoonshuizen,
met daarin de trap in de dijk

De trappen in en boven de dijk



toe aflopende trap die visueel overgaat in een 'in de lucht verdwijnende' spiralende trap, de laatste trede naar de kerktoeren gericht (het geheel het ontstaan en de opbouw van 'Vlaardingen' symboliserend). Langs de dijktrap wordt een schuin-aflopend muurtje opgetrokken dat de richting van de dijk- naar de wenteltrap accentueert. Zowel dijktrap als muurtje wil ik in wit marmer/travertin neerzetten. De wenteltrap wil ik strak uitvoe-

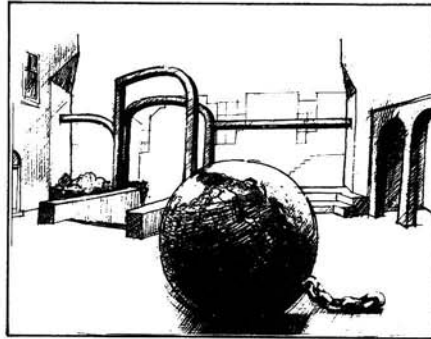
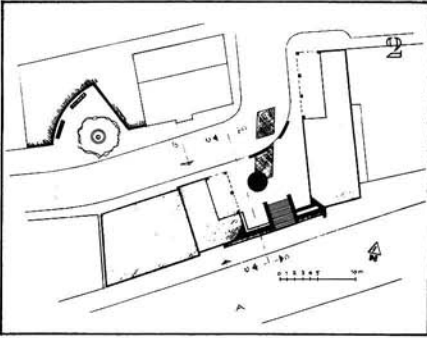
ren in metaal (aluminium treden), wit, of wat me ook boeiend lijkt, 'napelsgeel roodachtig' (= oranje-roze) van kleur; tegen de donkere achtergrond van de kerktoeren zal een witte wenteltrap indrukwekkend zijn, doch zal nog imposanter worden in een voor een stadslandschap onnatuurlijke, huidskleur. Aan de andere kant van het muurtje langs de dijktrap glijdt een zwarte asfaltpunt vanaf de Maassluisdijk naar beneden, de punt

eindigend op het trottoir aan de Zomerstraat, het eerder genoemde strakke hellende vlak tussen onder- en bovenniveau accentuerend.

Bij dit ontwerp blijven de bestaande garage-bergruimtes en de buitenmuur van het, vanaf de Markt gezien links liggende pand, in tact. De simpele vormen, ontstaan door oplopende treden en aflopende asfaltpunt, en de eenvoud van de dijk versterken elkaars karakter.



Leen Droppert

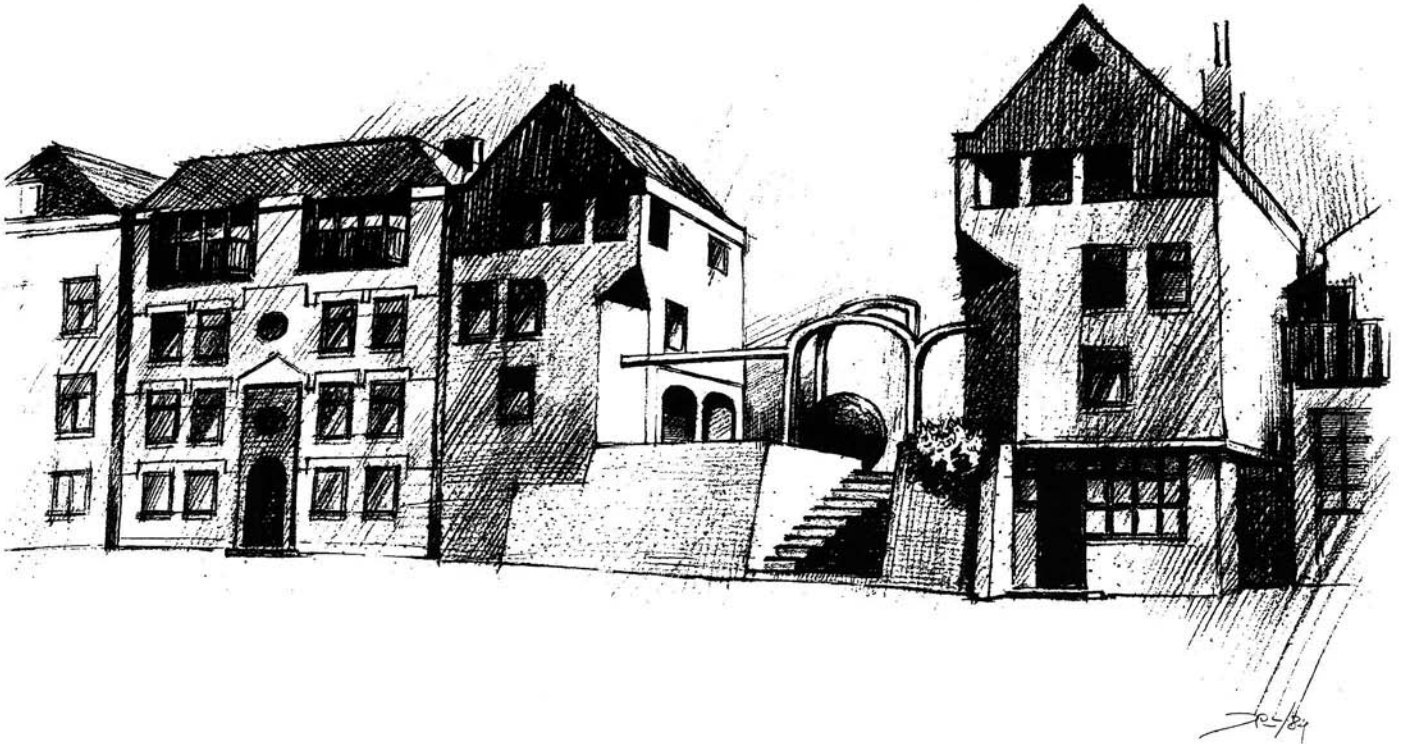


Situatie

Object binnen het plan

Niet bij Maassluisdijk-Markt alleen:
plan voor de kaalslag bij het stadskantoor

Perspectieftekening Zomerstraat



Een stad als geheel is meer dan de som van de delen, daartoe dient de blik verder te reiken dan neuslengte. Op steenworp afstand van de lokatie Markt-Maassluisdijk ligt nog een met mobiel blik gevuld kaalslaggebied (tussen stadskantoor en Maassluisdijk) waarvan de toekomstbestemming wellicht met nog groter zorg moet worden tegemoetgezien. Ook al omdat de invulling hiervan bepalend is voor de verdere ontwikkeling van het braakliggende terrein tussen het Westnieuwland en het Liesveld.

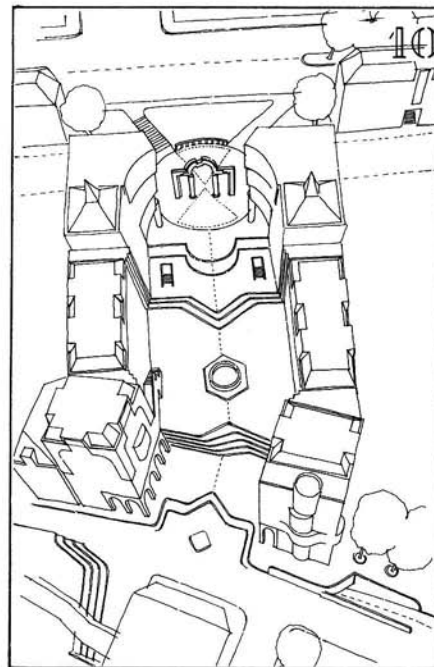
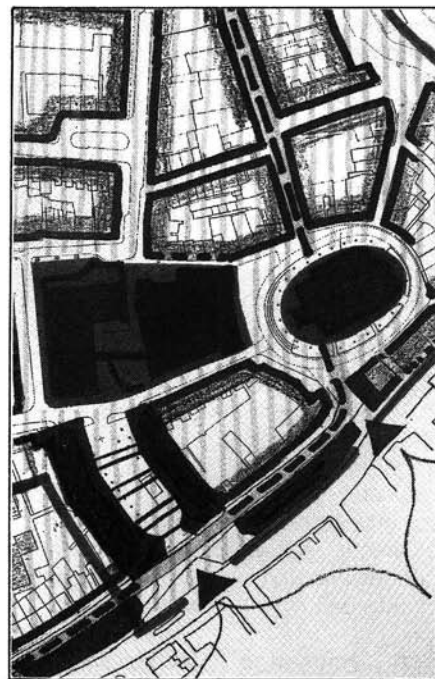
Een stad is een levend organisme. Vlaardingen is in de loop der eeuwen door amputaties en transplantaties deerlijk gehavend. Artefacten die de geschiedenis zichtbaar maken zijn uitermate schaars. De laatste decenia gaan opportunisme, gevoed door louter produktieoverwegingen, en politieke belangen hand in hand met kortzichtig en vernielzuchtig handelen met betrekking tot wat ons van het verleden was overgebleven. De geografische ligging, de bodemkundige gesteldheid en de vastgelegde grenzen zijn naast de actuele bestemmingen, die de huidige samenleving oplegt, elementen die de groei en de verandering van een stad bepalend beïnvloeden. De vitaliteit van die potenties is in de geschiedenis van een stad leesbaar en zichtbaar. Ze bepaalt ook haar toekomst.

Wat historisch voor Vlaardingen van belang is moet in de eerste plaats gemeten worden aan de betekenis die het heeft voor de zichtbare constructie van de

plaatselijke geschiedenis. De geschiedenis van een plek die sinds onheugelijke tijden door mensen tot woonoord werd verkozten. Een stad die haar verleden verwaarloost, minacht of vernietigt maakt geen geschiedenis. Naast de geschreven bronnen zijn het de tastbare en zichtbare sporen die de geschiedenis maken. Een stad die haar aktualiteit niet in verband brengt met haar veelvuldige geschiedenissen heeft geen toekomst.

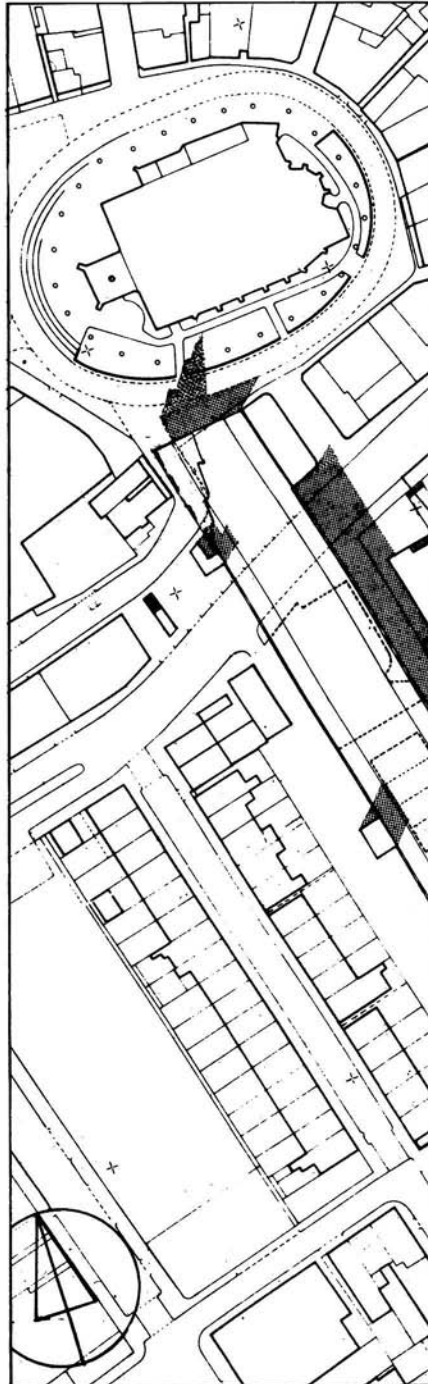
De ruimtelijke suggesties zijn niet gemotiveerd vanuit het gebruikelijke marktmechanisme (vraag, aanbod, functiesplitsing etcetera) maar vanuit de vraag hoe het centrum van Vlaardingen als stadscentrum zou kunnen worden verbeeld, gevuld met associaties naar wat elders onder andere als stedelijk werd ervaren en hier node ontbreekt.

Het kaalslaggebied tussen stadskantoor en Maassluisdijk zou een bebouwing behoeven die de waarde van het stedelijk centrum op eigen wijze verhoogt en de mogelijkheid opent de Zomerstraat, de Maassluisdijk, de Markt en de Schoolstraat actief in het stedelijk gebeuren te betrekken. Hierdoor zal tevens een grotere continuïteit worden ervaren tussen de bebouwing van het stadscentrum en de Vetenoordsepolder. Te duidelijk worden deze stadsdelen door de Maassluisdijk gescheiden. Een ononderbroken voortzetting van de bebouwing zal de tussenliggende verbindingen (nu miserabele sluiptwegen over parkeerterrein naar stadscentrum) fundamenteel verbeteren.



Waren de plannen tot nu toe aangewezen op explicatie omdat het ze aan ruimtelijke uitgebreidheid ontbrak, dit plan heeft geen uitleg nodig omdat het alles impliceert. Geen enkel oord is een plek, één enkel punt is de hele wereld. Het punt waar het hier om gaat is het Gat in de Markt, waarin de Markt zelf met haar eerbiedwaardige kerk, het centrum van Vlaardingen en vervolgens de naoorlogse uitbreidingen van de stad en zelfs de Zuidhollandse polders verdwijnen. Het ontwerp voegt aan dit bijzondere oord in de stad tekens toe die, zo ze al niet hels zijn, in elk geval alles behelzen. Het betekent het einde van alle stedebouwkundige en planologische problemen.

Een eenmalige gebeurtenis is toevallig, de tweede keer wordt ze fataal. Daarom presenteert dit plan een viaduct dat het exacte duplicaat is van het Liesveldviaduct, zoals dit er ooit jarenlang heeft bijgestaan: als een afgebroken en onvoltooid brokstuk met heel de charme van de onvolmaaktheid, een afgrond. Wij noemen ons viaduct naar wethouder De Bruijn, de geestelijke vader van het Liesveldviaduct. Zijn werk verkrijgt door dit voorstel in één keer een structureel accent: de uitdaging van de initiatiefnemers om te breken met louter fragmentarische inzetten wordt aanvaard in de verdubbeling van het meest ingrijpende stedelijke evenement van na de oorlog. Het Wethouder De Bruijn-viaduct is een nabootsing van het Liesveldviaduct, het is een nabootsing van zijn beëindiging. Alleen zo kan het tegelijkertijd

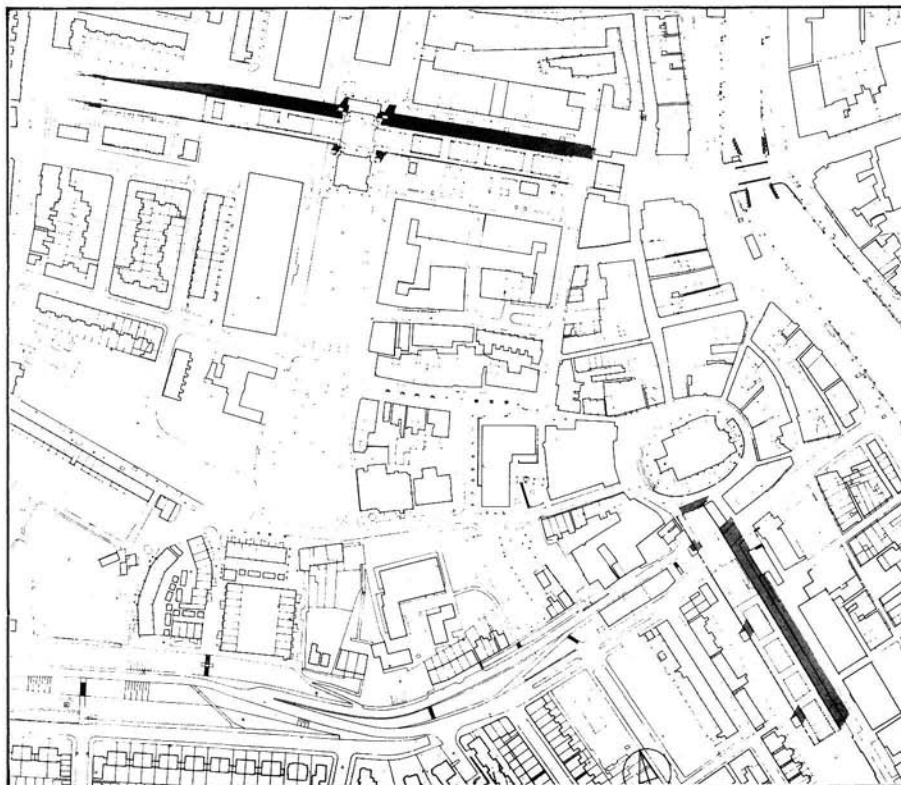


Sjaak van den Akker
Jan de Heer
Piet Rook
Kees Vollemans

'Er is geen ding dat niet als verloren tussen onvermoeibare spiegels staat. Niets kan één enkele keer gebeuren, niets is kostbaar onbestendig.'
J.L. Borges, De onsterfelijke

een gat in de markt blijven. Het ontwerp laat het eerdere monument in zijn meest tragische aspect terugkeren, maar keert het ook om. Want dit nieuwe viaduct eindigt slechts, het begint met te eindigen. Zijn oorsprong en bestemming zijn denkbeeldig. Ze zijn evenwel ook denkbaar.

Wij presenteren hier het eerste voorbeeld van een omgekeerd ontwerpproces: een ontworpen einde, de uitkomst van een voor-spelling. Over het 'Open Jongeren-centrum' en de Zomerstraat nadert uit zuidelijke richting een reusachtig betonnen viaduct de Markt, om halt te houden nog net vóór de toren van de kerk. Deze toren werpt een plastische schaduw op het afgebroken front van het bouwwerk. De schaduw, een ontwerp van Sjaak van den Akker, kan slechts een effect zijn van het noorderlicht en verwijst in haar irrealiteit naar de bijdrage van de kunst. Daarnaast verhoogt ze het monumentale, het herinneringskarakter van het plan, omdat ze op de kerktoren opnieuw de vuren ontsteekt die er voorheen ten behoeve van de vissersschepen op brandden. Maar bovenal werpt de kerktoren in zijn schaduw het einde van zijn huidige, sluimerende staat vooruit. De voortzetting van het viaduct - richting Hoogstraat - zou immers een omverwerping van de toren betekenen: een denkbaarheid en hoogstwaarschijnlijk een toekomstige onvermijdelijkheid. Net als onze eigen schaduw, symboliseert die van een gebouw de sterfelijkheid. De schaduwplastiek kan worden opgevat als een dynamisch object en een onderdeel van de planning: bij ver-



dere ontwikkeling van het viaduct wordt het kunstwerk vernietigd, samen met het model waarvan het een afbeelding is. Alle ingrepen die op ons plan zullen volgen om het completer gestalte te geven, kunnen toch slechts het resultaat zijn van

toekomstig gebruik. Dit gebruik is in het ontwerp zelf niet voorgeschreven, noch wordt erop vooruitgelopen. Ook in die zin is het Wethouder De Bruijn-viaduct onderdeel van een omgekeerd planningsproces. Het object is er in alle opzichten eer-



Aansluitingen: de toekomst

Niettemin kan het gebruik dat in de toekomst van het Prins Claus-viaduct zal worden gemaakt, niet volledig aan praktische spontaniteit worden overgelaten. Het ontwerp van een object impliceert altijd de planning van een proces, zo mag de gedachte van de initiatiefnemers toch wel worden begrepen.

Het viaduct dat eindigt aan de Markt, begint opnieuw wanneer het zal worden doorgetrokken en samen met zijn eigen oorspronkelijke stagnatie, alle overige zal opheffen. Het Prins Claus-viaduct bezit immers alle kwaliteiten om het centrale element in het Vlaardingse verkeerscirculatieplan te worden! In zijn baan over de Markt, de Hoogstraat en de Kethelweg zal het tenslotte zijn aansluiting vinden op Rijksweg 19, die daarop al zo lang ligt te wachten. Vandaar dat de benaming Hoogstraatviaduct voor ons project de meest geschikte lijkt (men doet er goed aan te bedenken, dat de Hoogstraat h e t historische tracé van Vlaardingen is).

der dan zijn functies: bestaat het eenmaal, dan zal het vervolgens al zijn aftakkingen wel genereren. Het is aan de praktijk, om dit moment van stilstand weer op te nemen in de stroom. Wij kunnen ons nauwelijks voorstellen dat het viaduct onge-

bruikt zal blijven liggen en ook hierin zijn grote voorganger niet zal volgen, op den duur. Zoals rond het Liesveldviaduct na korte tijd de Hema en V&D zijn opgeschoten, zal ook dit nieuwe stedelijke evenement vanzelf bedrijvigheid om zich heen for-

meren. Daartoe zal het echter getooid moeten worden met attracties.

Op het viaduct worden lantarenpalen opgesteld, die geen licht uitstralen maar water, opdat het daar altijd regent. Vanwege deze karakteristiek zal de naam



van het bouwwerk Prins Claus-viaduct moeten luiden: daarmee wordt het tegelijk een waardig remplaçant van het Haagse Prins Bernhard-viaduct. Aan de westzijde, op de trappenhuisen die naar het wegdek voeren, treft men grote windmachines aan. Deze zorgen voor een windsterkte 8 à 9. Onophoudelijk zal het weer er slecht zijn, zodat men zich in Vlaardingen zelfs onder de barste meteorologische omstandigheden zal kunnen troosten met de gedachte, dat het op het Prins Claus-viaduct nog erger is. Bij windstilte zouden de waterstralen een prachtig gebouw van water optrekken; een lichte bries reeds deed het gebouw verwaaien.



Om toekomstige problemen met betrekking tot de ontsluiting van de Broekpolder het hoofd te kunnen bieden, is er dringend behoefte aan een verkeerskundige infrastructuur die een deugdelijk verkeerscirculatieplan voor het genoemde gebied mogelijk maakt. Het plan dat wij aanbieden stelt een optimale bereikbaarheid van alle in de toekomst te plannen wijken rond de Broekpolder in het vooruitzicht, en wel door de introductie van twee klaverbladen die op gelukkige wijze rijmen op dat van het Kethelplein. Ook bij dit onderdeel van het plan is sprake van een logische consequentie van het principe dat reeds in het Hoogstraatviaduct vervat ligt, namelijk dat het ontworpen object op zijn functioneren ver vooruit is. Net als het viaduct aan de Markt, zijn de klaverbladen in de Broekpolder onderdelen van een nog niet geconcipeerd netwerk, een testcase voor de toekomst. Zo onthullen de hier voorgestelde en beschreven ingrepen hun verwantschap met de onderneming van de Chinese muur. Ook deze hield meerdere generaties bezig zonder dat zij beschikten over inlichtingen omtrent zijn nut en doel. De bouw van het Hoogstraatviaduct zal historisch samenvallen met de restauratie van de Chinese muur, waartoe onlangs is besloten. De aktualiteit kent geheimzinnige coincidenties.

Umberto Barbieri

Enkele therapeutische beelden voor Vlaardingen

Aan de oproep van de initiatiefgroep om ideeën te leveren voor de inrichting van de binnenstad, hebben de geselecteerde kunstenaars en architecten gehoor gegeven. De ingediende tekeningen, modellen en ruimtelijke voorstellingen betreffen oplossingen voor een gebied, dat is gesitueerd tussen de Markt, de Maassluisdijk en de Zomerstraat. Ten behoeve van de opgave was een summier programma geformuleerd. De voorstellen zijn met uitgebreide toelichtingen ingeleverd en kunnen nu worden ingezet bij de afronding van de Vlaardingse manifestatie.

We kunnen ons afvragen of het werk van kunstenaars en architecten dat op tafel ligt, aan de verwachtingen beantwoordt, ofte wel of het geschikt is daadwerkelijk de hem toebedeelde rol in de Vlaardingse situatie spelen.

Deze ontwerp oefening, die zelf als voedingsbodem fungeert voor andere activiteiten, staat centraal in een reeks manifestaties waartoe het initiatief is geroepen

men door drie organisaties die zich bewegen op het sociale en culturele vlak en op het terrein van de stadshistorie. Dit omdat ze zeer bezorgd waren over de "kwaliteitsbewaking bij de stadsordering en bij de architectonische vormgeving van plannen in de stad". Deze bezorgdheid werd geactiveerd nadat de plaatselijke overheid een plan had gepresenteerd voor een gevoelige plek in de binnenstad. De plannen en bouwlustigheid van de gemeente (en met name van de wethouder stadsvernieuwing, stadsontwikkeling en milieu) leidt volgens de bezorgde organisaties tot het teloorgaan van één der laatste stukjes redelijk geconserveerd Vlaardingen, tot een gemiste kans voor de realisering van architectonische kwaliteiten in de stad en last but not least tot het uitschakelen van democratische procedures zoals inspraak en participatie.

Het is hier niet de plaats om een stuk recente geschiedenis van de ruimtelijke en culturele politiek van Vlaardingen te ana-

lyseren en dus de juistheid van de geuite kritieken op de plaatselijke overheid te toetsen. Het gaat hier alleen om het bepalen van enkele coördinaten ten einde functie en plaats te achterhalen van de ingediende architectonische en artistieke produkten. Het gaat om een verkenning van de adequaatheid van één van de verschillende instrumenten die in deze (wed)strijd zijn ingezet. Aan een kant staat een 'specifieke' politieke praktijk die niet meer appeleert aan 'ideologische' (architectonische en stedenbouwkundige) posities en die 'kwaliteiten' in culturele zin (de Muzen) opoffert aan de goden van pragmatiek en efficiency. Hier staan macht en machtsinstrumenten centraal.

Het bestaande gemeentelijke plan waarover alle opschudding is ontstaan, is mijns inziens juist het produkt van een dergelijke benadering van de stedelijke en ruimtelijke problematieken. Het heeft kennelijk gefaald, omdat niet voldoende rekening werd gehouden met de

potentiële 'culturele' aspecten van deze ingreep en dus met de mogelijkheid rond dit gebrek voldoende tegenstand te hergroeperen. Aan de andere kant de kritische leden van de Vlaardingse gemeenschap die zich niet alleen willen beperken tot zuiver kritische uitingen maar ook een 'positieve' bijdrage willen leveren aan een zowel politieke als ruimtelijke oplossing van de gesignaleerde problemen. In deze context speelt de ontwerpvoering een centrale rol.

Wanneer het om kritiek gaat, scoren de actiegroepen doeltreffend: op alle punten zijn ze bij machte de limieten bloot te leggen van de politiek en het bureaucratische apparaat. Er wordt bijvoorbeeld gewezen op het gebrek in het bestaande structuurplan aan richtlijnen voor de oplossing van actuele problematieken, zoals de samenhang tussen de verschillende stedelijke functies, de aandacht voor historische elementen en de regulering van uiteenlopende belangen. Hierbij wordt tevens geconstateerd dat de stad Vlaardingen in esthetische zin zeer verpauperd is en dat geen platform wordt ontwikkeld voor discussies over de betekenis van de verschillende ruimtelijke activiteiten. Tenslotte wordt een aanklacht ingediend tegen de autoritaire planningspraktijk waar nauwelijks plaats is ingeruimd voor opname en regulering van inspraak en participatie.

De organisatoren van de Vlaardingse manifestatie wijzen duidelijk op deze bestuurlijke gebreken, ze voeren bewijsmateriaal aan en pleiten voor een alterna-

tief politiek model om de gesignaleerde problemen aan te pakken en op te lossen. Het gaat hier om de eis van een grotere betrokkenheid van de bewoners bij de ruimtelijke activiteiten, nadat zij de kans hebben gekregen mondig te worden; daarnaast gaat het om de bescherming van het historische erfgoed en om de inschakeling van het disciplinaire vakmanschap (architectuur en stedenbouw) en van de kunst als noodzakelijke bron(nen) van prikkels die voor grensverleggende activiteiten moeten zorgen. De constatering dat het model voor de oplossing voor genoemde problemen reeds op grote schaal wordt gebruikt in verschillende steden waar open planning, openbaarheid en betrokkenheid van bewoners, dynamische (variabele) normstelling en educatie - opvoeding in en door permanente discussies de dagelijkse praktijk van ruimtelijke ordening en volkshuisvesting vormen, is een verdergaand bewijs van de impotentie en onverschilligheid van de huidige Vlaardingse politiek.

Wel moeten we de kanttekening plaatsen, dat de voorgestelde (alternatieve) aanpak niet of nauwelijks tot een noemenswaardige verbetering heeft geleid van de ruimtelijke kwaliteiten in architectonische en/of culturele zin hetgeen toch het voornaamste doel lijkt te zijn van de organisatoren. Dit omdat geen casuaal verband is te leggen tussen politieke en disciplinaire activiteiten en dus geen automatisme bestaat bij de overbrenging van politieke verschuivingen op de architectuur. Hoogstens treden er veranderingen op in programma's

en condities. Het is eerder de politiek die zich van architectonische posities bediend dan andersom. En deze posities ontstaan vanuit discussies en experimenten, studies en theorievorming in de 'gesloten' wereld van de discipline die zijn voeding en prikkels vindt in haar eigen historie, toekomstverwachtingen en lezing van cultuur-maatschappelijke uitingen.

Waarom is dus een ontwerp oefening in deze - politieke - manifestatie opgenomen? Leefden de organisatoren in de vooronderstelling dat door het scheppen van een alternatieve context ook daadwerkelijk alternatieve ontwerpen zouden kunnen ontstaan? Dit zijn geen gratuite vragen, maar een poging tot het stimuleren van een reflexie op en dus van een nieuwe inzet van de architectuur in de Vlaardingse cultuur-politieke strijd. Het is mijns inziens aannemelijk dat de keuze die de organisatoren gemaakt hebben met betrekking tot functie en plaats van de ontwerp oefening, een gevolg is van een onbemiddelde ineensmelting van een kritische opstelling en van een positief alternativisme in de vorm van een innerlijke, morele drang om aan de wereld te tonen dat het anders kan en dus anders moet.

Om naast kritiek ook een constructieve bijdrage te leveren, om een reëel alternatief aan te dragen, zijn architecten en kunstenaars gemobiliseerd, zijn architectuur en kunst ingezet en zijn ontwerpen en kunstwerken in de arena geworpen. Alle inzendingen en dit geldt zowel voor het getekende als voor het

afgebeelde en het geschrevene, beantwoorden in principe aan de geuite verwachtingen: ze geven oplossingen voor het gestelde probleem. Ze kunnen beschouwd worden als reële alternatieven voor het officiële, door de gemeente gesteunde plan (zowel in ruimtelijke als in programmatische zin) en/of als ruimtelijke aanvulling op de bestaande situatie.

Maar als wij ons afvragen of deze inzendingen de grenzen overschrijden van een 'willekeurige' inwisselbaarheid of van een loutere 'toevoeging', dan moeten wij helaas ontkennend beantwoorden. De twijfels over de architectonische (en culturele) potentie van de plannen zijn bepaald niet het gevolg van het gebrek (de inzendingen van enkele kunstenaars uitgezonderd) aan ideologische vertogen over de stad, het historische centrum, het wonen of de vormgeving in relatie met participatie, noch van de theoretische armoede en/of van banale presentatie en beeld-armoede (op enkele uitzonderingen na). Grote vraagtekens kunnen echter worden geplaatst bij louter architectonische kwesties en met name bij de compositorische technieken, de keuze en rangschikking van typologieën, de geleiding van de massa's, de indeling van de vlakken en de ruimtelijke definiëring van raakpunten tussen stad en gebouw. De architectonische limieten van het ingezonden materiaal kunnen zowel het gevolg zijn van de 'vrijblijvendheid' waarmee de plannen tot stand zijn gekomen (onvoldoende begeleiding, korte inlevingsperiode, alsmede onduidelijkheid over het

vervolg of de gevolgen) als van de ongeïnspireerdheid van de ontwerpers die duidelijk delen in de malaise van de huidige Nederlandse architectuur.

Hieraan lijkt zich alleen de inzending van R. van Duivenbode te onttrekken, die de stedelijkheid van het ontwerp gebied beklemtoond door typologische en morfologische aansluitingen bij het bestaande te zoeken en tegelijk met de taal te experimenteren. In dit ontwerp zijn aanknopingspunten te vinden voor een architectuur-kritische interventie en dus voor het stimuleren van een discussie over bijvoorbeeld maat en verhouding, geleiding en materiaal, vorm en programma, detail en ensemble. In dit ontwerp blijkt ook en vooral de produktiviteit - in architectonische en culturele zin van een taal en een attitude, die in Nederland door R. Koolhaas zijn geïntroduceerd en die na een lange experimentele periode geleidelijk hun toepassing vinden. Het zijn een taal en een attitude waarin formele interventies, programmatische oplossingen en vertogen zowel naar een disciplinaire ontwikkeling (avant-garde, modernisme enz.) als naar post-moderne (culturele) situaties (absurdisme, cynisme, surrealisme enz.) verwijzen, situaties dus die het wezen weergeven van het tegenwoordige stedelijke leven waar vlakken en kleuren, tekens en symbolen, massa's en leegtes niet meer verwijzen maar zich alleen bewijzen. Het betreft een 'moeilijke' architectuur, vooral door haar tendentiële afwijzing van een didactische functie in het sociale en haar hermetische

houding ten opzichte van theoretische praktijken. Het betreft tenslotte een inzending die uitblinkt wegens haar compleetheid die haar architectonische herkomst nog duidelijker verraad.

Om deze uitblinker één staan het onmisbare 'Centraal Wonen'-project en enkele van de periferie naar de binnenstad verhuisde gebouwen. De treurigheid wordt enigszins doorbroken door het sympathieke ontwerp van M. Boomgaard voor het kleine theatercafé en de kabouterwoningen. Er blijft nog een inzending over waaruit blijkt welke de gevolgen van een letterlijke opname van de 'culturele' aspecten van de Vlaardingse manifestatie zijn. Door K. van Velzen en L. den Hertog die voor de kleur verantwoordelijk is, wordt een stuk archeologie gepresenteerd dat is omlijst met een keur van zeer beleerde Latijnse citaten. In de tempel, portico en stoa van de twintigste eeuwse architecten hebben filosofen en sofisten, retorici en dichters, patriciërs en civis plaats gemaakt voor de 'plebis' dat nu de alternatieve cultuur zal voortbrengen.

Ironie of onkunde bij de keuze voor de architectuur van de moderne plebis op weg naar de kerk of de markt? Het gat in de Markt ten slotte: Een 'synthetisch' ontwerp (ineensmelting en dus oplossing van kunst, architectuur en stedenbouw) dat zich uiteindelijk ten doel stelt geen problemen op te roepen en geen politieke en intellectuele inspanning op wil eisen. Als oorzaak van de malaise in de binnenstad van Vlaardingen wordt het bestaande Liesveldviaduct ge-

zien, dat als teken het verkeersprobleem aanduidt. Het heeft een tragische betekenis waarmee de vier ontwerpers niet in debat willen treden en geen discussie willen voeren, maar een daad willen stellen.

Ze willen namelijk de tragedie in een blijspel doen verkeren. De tragische spanning ebt weg, wanneer de wreed omgekomen persoon weer opstaat: dan wordt de spanning ontspanning. Het oude viaduct staat bij deze inzending letterlijk op, ook al neemt het een andere naam aan, het Wethouder De Bruijnviaduct, en lost het de verkeers- en beeldproblemen op in een soort schimmenspel (de schaduw van de Kerktoren). Educatie bij het toekomstige gebruik, aanbieding van waardevolle alternatieven (gloednieuwe woningen in de Broekpolder) en snelle genoegdoening bij geleden schade staan vervolgens borg voor de sociale acceptatie van het nieuwe beeld. Vanzelfsprekend zal deze inzending de meeste reacties te weegbrengen vanwege haar normatief en cultureel grensverleggende boodschap. Het slagen van deze manifestatie is mijns inziens afhankelijk van het vermogen van de organisatoren de boodschap van deze inzending te decoderen en hieruit inspiratie te putten om de 'politieke strijd' voort te zetten.

Credits

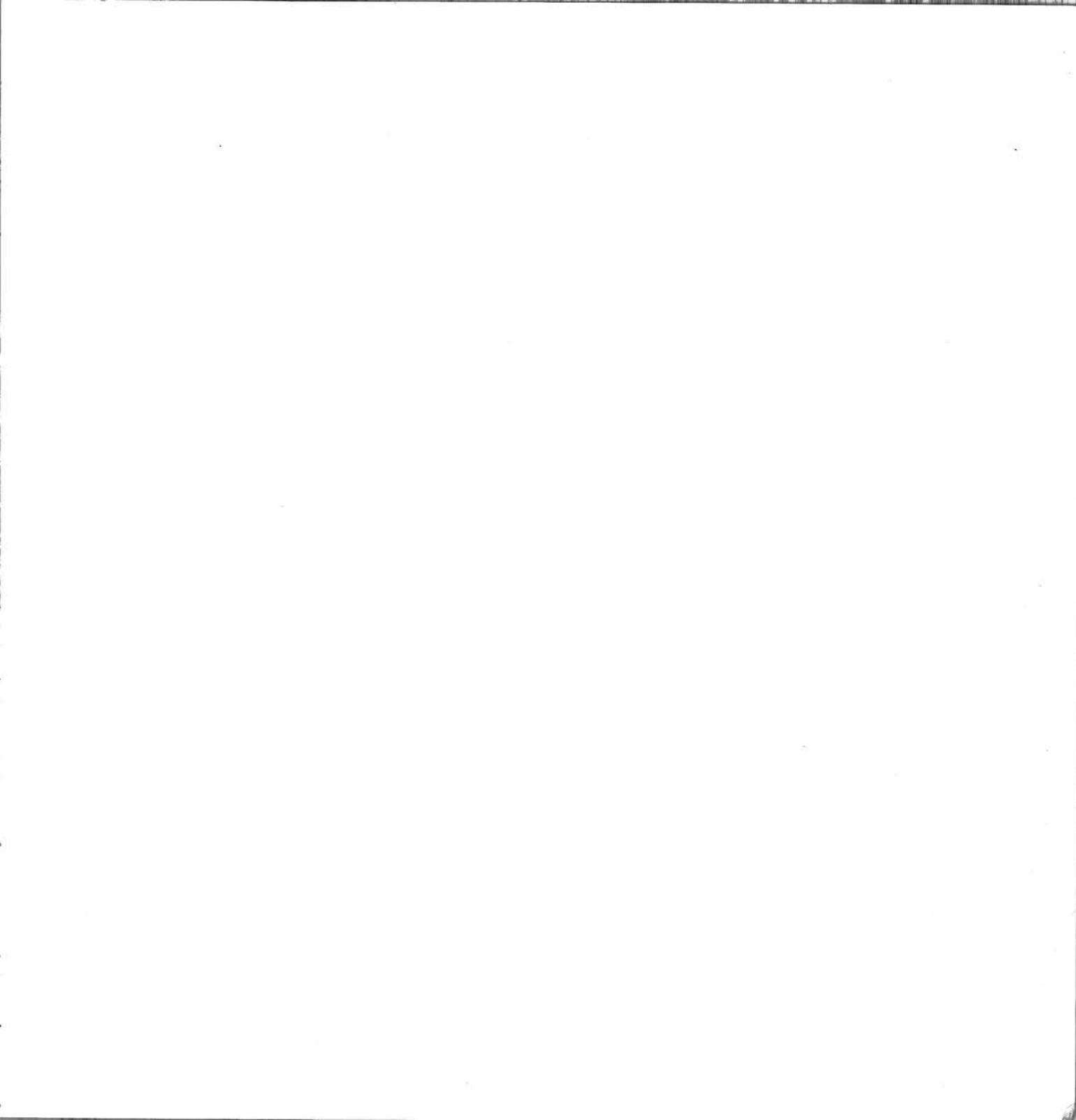
Deze publicatie en de verdere activiteiten, zoals tentoonstelling en lezingen in de lijn ervan, werden geïnitieerd door Bewonersgroep Centrum Vlaardingen, Historische Vereniging Vlaardingen en Vlaardingse Kunststichting en werden financieel mogelijk gemaakt door de navolgende instellingen en ondernemingen:

- Culturele Raad Vlaardingen
- Culturele Raad Zuid-Holland
- Ministerie van WVC, afdeling beeldende kunsten en bouwkunst
- Bond Heemschut, Vereniging tot bescherming van Cultuurmonumenten in Nederland
- Bouw- en Aannemingsbedrijf v.d. Waal B.V.
- Bataafse Aannemingsmaatschappij b.v.
- Industriële Bouwmaatschappij Elementum BV
- Rehorst Bouw
- Van Omme & De Groot, Bouw- en Aannemingsbedrijf

Bijzondere dank zijn de initiatiefnemers verschuldigd aan alle in de publicatie voorkomende auteurs en ontwerpers, aan Anne Marie Lankers die de tekst verwerkte, aan SISO/Vlaardingen en VILLANOVA/Rotterdam die faciliteiten boden en aan de Vormgroep Jansz. & Ko die de lay-out van de publicatie verzorgde. Al deze mensen en instellingen leverden kosteloos hun bijdrage.

Verder mag niet onvermeld blijven de medewerking van het Gemeentearchief van Vlaardingen, die op de meest ongelegen momenten de juiste kaarten of ander materiaal opspoorde en leverde.





Bij drie instellingen in Vlaardingen groeide het idee een manifestatie op te zetten waarmee men een discussie wilde losmaken rond de gangbare planvorming. Hoofdmoot ervan werd de uitwerking van een reeks architectonische voorstellen voor een moeilijke lokatie in de vlaardingse binnenstad. Op deze manier hoopte men een confrontatie van tal van culturele posities te bevorderen rond een thema dat in Vlaardingen van bijzonder belang is: het hergebruiken van de oude binnenstad.

In dit boek wordt -in samenhang met de presentatie van de voorstellen- op deze problematiek ingegaan. Niet is daarbij de politieke context centraal gesteld, maar de diepgang van de culturele motiveringen van het ontwerpwerk; een meting van het vermogen van de discipline om in te gaan op de meer algemene vragen, om zowel onderzoek te doen naar de individuele expressie als naar de meest nijpende behoeftes.

TEKST:

Harm Tilman
Bert van Meggelen
Jacques Nicolaas
Jan Hoogstad
Rainer Bullhorst
Bert van Bommel
Umberto Barbieri

ONTWERPEN:

Dik Hoogstad &
Han Goan Lim
Ronald van Duivenbode &
Barbara Starzynska
WillemJan Droog &
Ton Poot
Freerk Hoekstra
Annet Kooijman
Kees van Velzen &
Lejo den Hertog
Joost Geusebroek
Kees Sigmond &
Hans Sonneveld
Hans Rikken
Maryoké Boomgaard
Leen Droppert
Sjaak van den Akker,
Jan de Heer, Piet Rook &
Kees Vollemans

FOTO ESSAY:

Piet Rook

