

# VERANDERENDE IDEALEN

## POST 65-WIJKEN IN CAPELLE AAN DEN IJSSEL

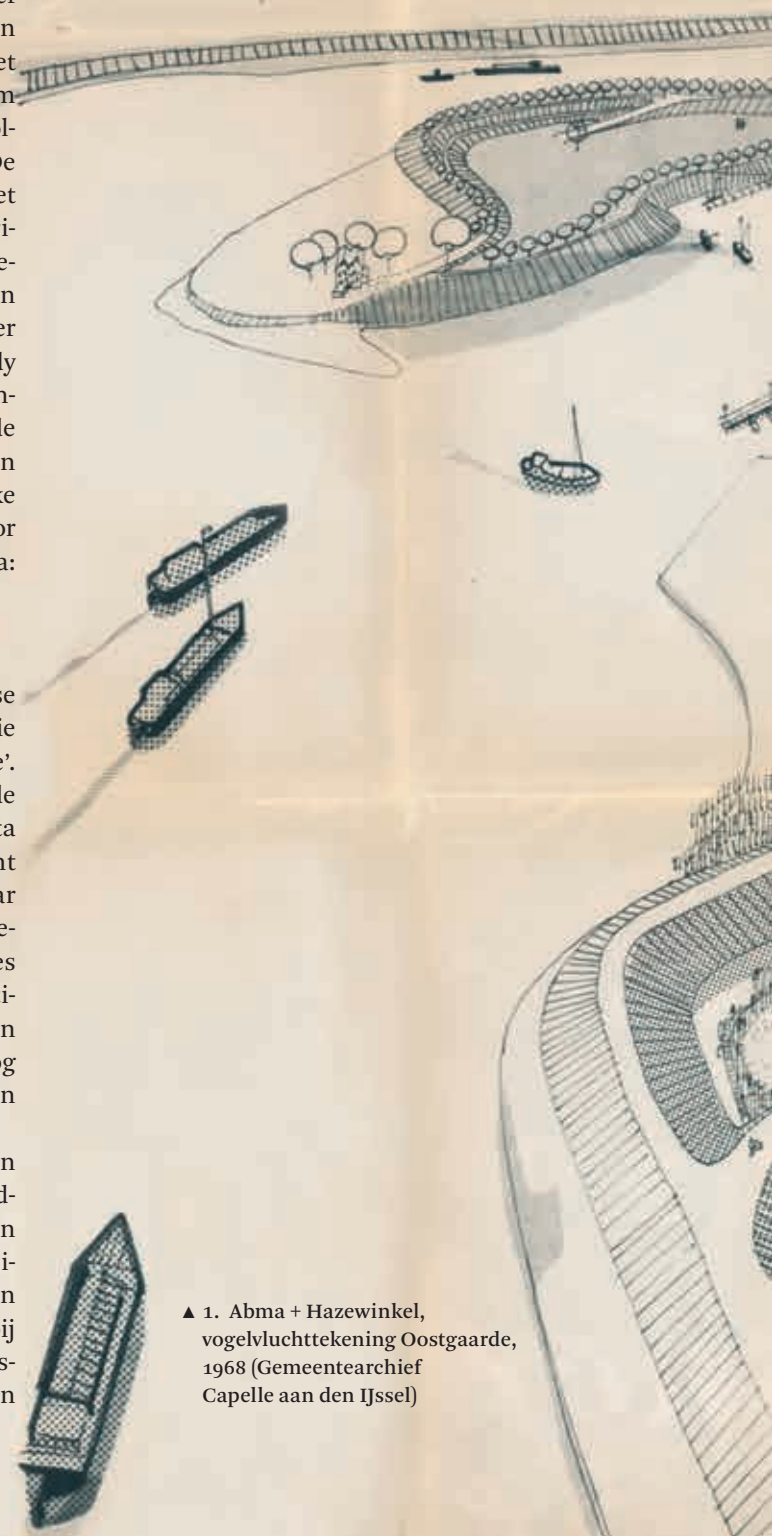
NOOR MENS EN HUGO VAN VELZEN

Capelle aan den IJssel is een staalkaart van relatief grote wijken, die alle aspecten van de architectuur en stedenbouw uit het Post 65-tijdvak omvat.<sup>1</sup> Dit is het resultaat van een razendsnelle groei die voortkwam uit de noodzaak om een substantieel deel van de bevolkingsaanwas van Rotterdam onder te brengen. De term 'Post 65-architectuur en -stedenbouw' wordt niet alleen door de erfgoedwereld gehanteerd om de periode na de wederopbouw te markeren, maar wordt tevens aangegrepen om specifieke (stijl)kenmerken aan te duiden. Die zijn echter moeilijk onder één noemer te vatten. Capelle figureert in dit artikel als casestudy om de veranderingen in de architectuur en stedenbouw in deze periode te beschrijven. Centraal staan de vragen welke maatschappelijke tendensen en ideeën aan deze veranderingen ten grondslag lagen en welke fasen hierin te onderkennen zijn. De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) onderscheidt drie stadia: groei, verandering en differentiatie.<sup>2</sup>

### GROEI VAN CAPELLE

De uitbouw van Capelle markeert een bijzondere fase in de demografische ontwikkeling van Nederland, die al gauw werd aangeduid als een 'bevolkingsexplosie'. Aanvankelijk schatten planologen en demografen de bevolkingsgroei veel te laag in. In de Tweede Nota over de Ruimtelijke Ordening, die in 1966 het licht zag, dook het magische getal van 20 miljoen in het jaar 2000 op. Dat leidde tot een enorme bouwopgave, te meer omdat de bezetting per woning afnam. Alles stond in het teken van de grote getallen, van kwantiteit, van massawoningbouw. Om snel veel woningen te kunnen bouwen, was de overheid kort na de oorlog al systeembouw en industriële bouwmethoden gaan stimuleren.<sup>3</sup>

Capelle, een dijkdorp aan de Hollandsche IJssel ten oosten van Rotterdam, groeide na de Tweede Wereldoorlog van ongeveer 9.000 inwoners in het midden van de jaren vijftig tot 57.000 in 1988. De eerste uitbreidingswijken, Schenkel en Middelwatering, werden in de jaren vijftig en zestig gebouwd. Deze sloten aan bij de bestaande kernen van het dorp. Vanaf de jaren zestig werden daar geheel nieuwe uitbreidingswijken aan

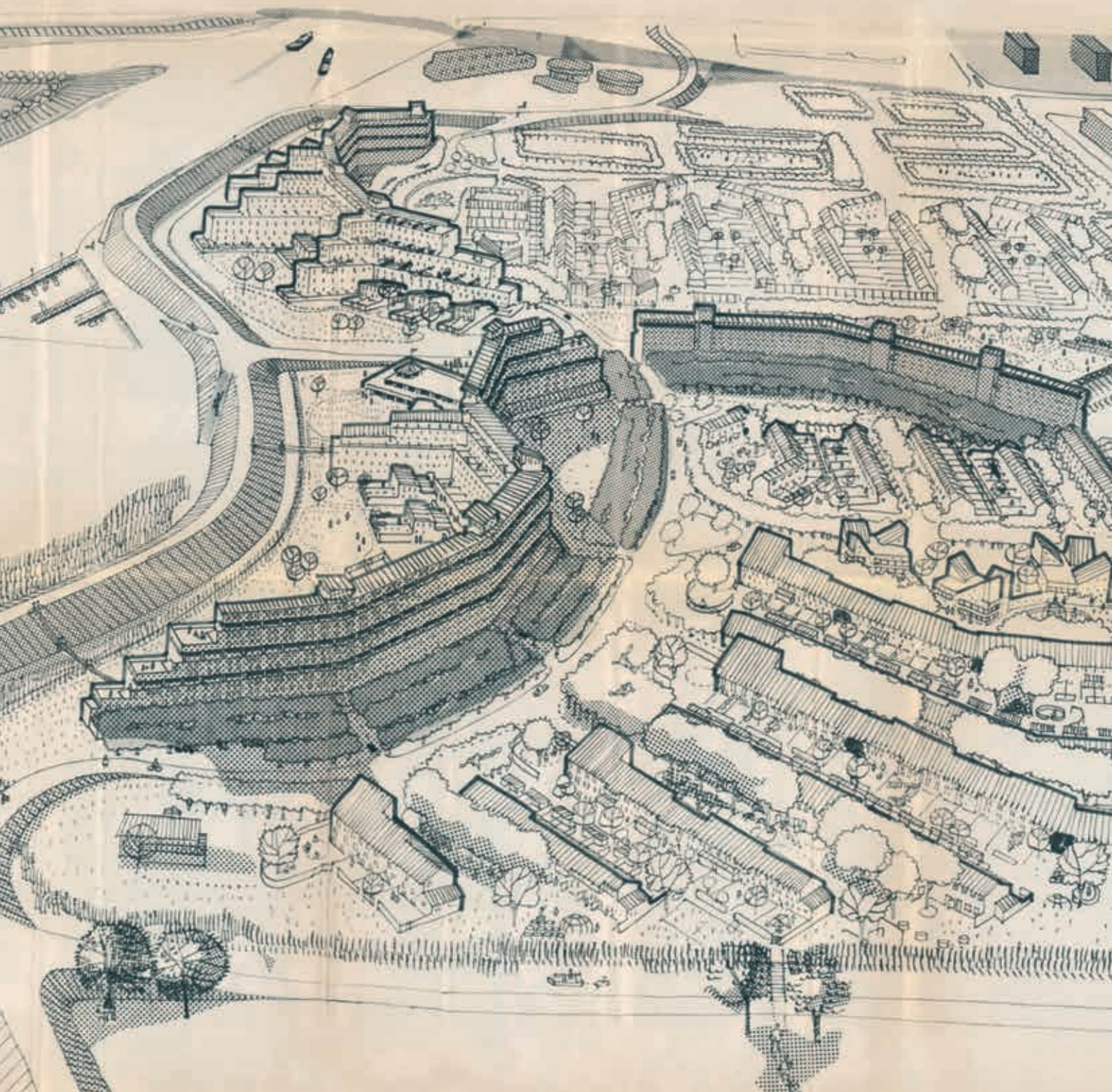


▲ 1. Abma + Hazewinkel, vogelvluchttekening Oostgaarde, 1968 (Gemeentearchief Capelle aan den IJssel)

toegevoegd, los van de oude kernen: Oostgaarde in het uiterste oosten en Schollebaar ten noorden daarvan. Noordelijk van Schenkel ontstond in de jaren tachtig de wijk Schenkel-Noord. Tot slot werd in de jaren negentig aan de kant van de Hollandsche IJssel de open ruimte tussen Capelle en Rotterdam volgebouwd, eerst met de vinex-wijk 's-Gravenland en in de jaren 2000 met de wijk Fascinatio. Dit artikel belicht de ontwikkelingen in Capelle aan de hand van twee wijken: Oostgaarde en Schollebaar.

#### GROTERE ROL ARCHITECTEN

Na de Tweede Wereldoorlog was het instrumentarium voor de ruimtelijke planning verankerd in de Wederopbouwwet. Kern was het vastleggen van de infrastructuur, de functionele zoning en de positionering en typologie van de bebouwing in een stedenbouwkundig plan. Dit werd als ontoereikend ervaren en er werd voortdurend van afgeweken. Er was behoefte aan snellere procedures en aan plannen voor de lange termijn die konden meebewegen met veranderingen.





2. Abma + Hazewinkel, visualiseringschets hoofdstructuur Oostgaard, 1967 (Gemeentearchief Capelle aan den IJssel)

De Wet op de Ruimtelijk Ordening van 1965 maakte de stedenbouwkundige planning flexibeler en verplaatste het zwaartepunt van de planvorming naar het bestemmingsplan. Gemeenten konden globale bestemmingsplannen vaststellen zonder hiervoor een stedenbouwkundig kader te hoeven maken. Een van de consequenties was een grotere rol van architecten in de stedenbouw en het vervagen van het onderscheid tussen beide disciplines. Deze trend deed zich vooral gelden in de jaren zeventig, toen architecten het terrein van de stedenbouwkundige vormgeving veroverden. De stedenbouwkundigen beperkten zich tot globale vlekkenplannen.<sup>4</sup>

### OOSTGAARDE

De eerste stedenbouwkundige plannen voor Oostgaarde waren gebaseerd op het structuurplan Rotterdam-Oost/Capelle aan den IJssel (RoCa) en het streekplan Rechter Maasoever. Rotterdam en Capelle ontwikkelden gezamenlijk een structuurplan voor een satellietstad die deels in de gemeente Rotterdam en deels in Capelle lag. Het werd nooit officieel goedgekeurd, maar was tot 1974 als planonderlegger wel degelijk sturend en voor delen bepalend.<sup>5</sup> Instituut Stad en Landschap maakte als extern stedenbouwkundig bureau vanaf 1960 de eerste ontwerpen voor het noordelijke deel van de wijk Oostgaarde. Kern van het plan was de uitbreiding van het Rotterdamse metronetwerk. Aan een metroringbaan werden in Oostgaarde een centrum en een metrostation geprojecteerd. De bebouwing zou voor een groot deel bestaan uit hoogbouw. Langs de metrolijn zouden flats volgens het ERA-bouwstelsel naar ontwerp van Rein Fledderus (1910-1970) komen en rondom het centrum flats in het MUW-bouwstelsel.<sup>6</sup>

Na kritiek op het plan van Stad en Landschap door met name de Provinciale Planologische Commissie (PPC) ging de gemeente te rade bij een andere stedenbouwkundige: Tjakko Hazewinkel (1932-2002) van Abma + Hazewinkel Architecten. De gemeente vroeg hem een nieuw plan te maken voor het noordelijke deel van de wijk. Hazewinkel handhaafde de metroringlijn en nam aansluitend het wijkcentrum op (afb. 2). De ERA-flats van Fledderus situeerde hij aan de noordrand van het plangebied, in het verlengde van elkaar. De veertien verdiepingen hoge schijven werden tussen 1968 en 1970 gerealiseerd en kregen al snel de bijnaam 'De Chinese Muur'. Loodrecht hierop plaatste Hazewinkel de flats van negen lagen in het MUW-bouwstelsel.

### BESTEMMINGSPLAN OOSTGAARDE

De gemeente Capelle gaf Hazewinkel in 1968 opdracht om een bestemmingsplan voor Oostgaarde te maken en wees hem in april van 1969 aan als extern stedenbouwkundige voor de gehele gemeente. De samenwer-

king met Stad en Landschap werd beëindigd.<sup>7</sup> De metrolijn naar Schollevaar uit het structuurplan RoCa was geen vaststaand gegeven meer. Met name de provinciale overheid had bezwaren tegen het geplande metrotracé en daarom leek het zinvol het tracé en het daarmee samenhangende centrum nog niet vast te leggen. In het voorstel van Hazewinkel bleef het mogelijk direct achter het station het oorspronkelijke tracé te volgen of een nieuw tracé meer oostelijk (gebogen of gestrekt) te ontwerpen.<sup>8</sup> Het aan de rivier gelegen gebied IJsseloord werd bij de wijk getrokken en kreeg in plaats van industrie een woonbestemming.<sup>9</sup> Bijkomend voordeel hiervan was dat het 'waterfront' van de Hollandsche IJssel dan ook kon worden benut.

Hazewinkel gebruikte de hoogbouw als ruimtevormend element. Een centraal in het plan lopende ruggengraat van hoogbouw verbond de flats van Fledderus in het noorden van het gebied met flats langs de Hollandsche IJssel. Hierdoor werd het plangebied opgedeeld in compartimenten, waar tussen de flatwanden bebouwing van kleinere schaal en met lagere hoogte werd geprojecteerd (afb. 1, 3 en 4). De architectuur voor de hoogbouw die Hazewinkel in zijn plan voor ogen had, lijkt te zijn ontleend aan de studentenflat aan de Weesperstraat in Amsterdam, die hij in 1966 met Herman Hertzberger (1932) had ontworpen.

Hazewinkel sloot met zijn plannen voor Oostgaarde en voor de architectuur van de hoogbouw aan op de ideeën van Team X, dat in de jaren vijftig binnen de CIAM (Congrès Internationaux d'Architecture Moderne) was ontstaan. De leden bekritiseerden de reductie van de stedenbouw tot de vier functies wonen, werken, ontspanning en verkeer. Zij wensten een levendiger stedenbouw waarin groot- en kleinschaligheid met elkaar werden verzoend en functies vermengd. In Nederland publiceerde deze generatie vooral in het tijdschrift *Forum*.

### EEN NIEUWE KOERS

De opvattingen van Team X mochten dan bedoeld zijn om de nadelen van de woningbouw van de jaren vijftig te ondervangen, ze konden de afkeer tegen het groot-schalige modernisme niet wegnemen.

Ook in Capelle ontstond rond 1970 aversie tegen hoogbouw, zowel onder bewoners als binnen de gemeenteraad.<sup>10</sup> Er was behoefte aan een hoger percentage eengezinswoningen in laagbouw. De gemeenteraad besloot in 1972 tot een herziening van het bestemmingsplan, dat als te gedetailleerd en te star werd ervaren.<sup>11</sup>

De metroringbaan kwam in het herziene bestemmingsplan te vervallen; de vrijgekomen ruimte werd bestemd voor laagbouw-woningen. De geplande ringweg voor autoverkeer werd vervangen door een route voor langzaam verkeer. De gewenste verhouding tussen hoog- en laagbouw was alleen te bereiken in de





5. Dienst openbare werken, afdeling stedenbouw, bestemmingsplan Oostgaarde, 1975 (Gemeentearchief Capelle aan den IJssel)

verliep uiterst moeizaam. Hazewinkel leek meer iemand van de grote lijnen, de structuur en het ontwerp. Hij had zich ten doel gesteld een ruimtevormend plan te maken.<sup>15</sup> Met de omwerking van de deelplannen zou hij zich nauwelijks hebben bemoeid.<sup>16</sup>

Bij de herziening van het bestemmingsplan werd het principe van het opdelen van het plan in duidelijk herkenbare buurten gehandhaafd. Dat gold ook voor de geplande groenstructuur. De hoogbouw, die de ruggengraat vormde in het oude plan, werd echter vervangen door 'een duidelijk herkenbare nieuwe woonvorm van etagebouw'.<sup>17</sup> De laagbouw moest uit financiële overwegingen tamelijk dicht zijn.<sup>18</sup> Men koos voor oplossingen met gestapelde laagbouw, dat wil zeggen bebouwing van maximaal vier à vijf lagen hoog. Deze moest de centraal door de wijk geprojecteerde groen-

gordel begeleiden. Die liep van noord naar zuid, met aan één zijde water met daarlangs een route voor langzaam verkeer, in plaats van de weg voor auto's die het eerdere plan voorstelde. Van de noord-zuid lopende groengordel takten vergelijkbare structuren af die in oostelijke richting het gebied doorsnijden en uitkomen in het recreatiegebied het Hitland. Aan die zijde van de wijk was de bebouwing laag gehouden, zodat de overgang naar het buitengebied niet te abrupt zou zijn. De groenstructuren worden begeleid door fiets- en wandelpaden. De ontsluitingsstructuur voor de auto's is hiervan losgekoppeld. Om het autoverkeer af te remmen zijn er veel bochten en voornamelijk T-splitsingen.<sup>19</sup>

Op het vrijgehouden tracé van de metrolijn, waar eerder hoogbouw was gepland, moest gestapelde laag-



6. Plein op het winkelcentrum De Terp, 1975-1980 (foto Han van Senus, Historische Vereniging Capelle aan den IJssel)

bouw komen. Op 8 augustus 1973 legde Van Lokhorst voor dit deel een alternatief plan voor aan de raad: een plan van Benno Stegeman (1930-2014) voor 878 woningen met een dichtheid van rond de 125 woningen per hectare. Stegeman ontwierp een experimentele woonvorm met overdekt parkeren, deels onder de woningen en deels afgedekt als daktuin. Aan het eind van de metrolijn werd winkelcentrum De Terp gepland. De situatie voorkwam dat de lijn in de toekomst zou kunnen worden doorgetrokken naar Hitland.<sup>20</sup> Het winkelgebied en de direct daaraan grenzende woningen werden boven op en tegen een op maaiveldniveau gelegen (overdekte) parkeerlaag gebouwd. De woningen werden apart ontsloten vanaf een opgetild maaiveld. Deze toepassing van zogenaamde woondekken met een duidelijke scheiding van auto's en voetgangers is typerend voor de jaren zeventig. Binnen het complex werd een grote verscheidenheid aan woningtypen ge-

realiseerd, waarvan een vrij groot deel grondgebonden was. Ontwerper van het winkelgebied was architect Chiel Verhoeff (1942-2014) van bureau Bakker en Verhoeff (afb. 6).

#### SCHOLLEVAAR

De Derde Nota over de Ruimtelijke Ordening (1973-1983) vormde het kader voor de aanwijzing van een reeks steden en dorpen tot groeisteden en -kernen. De rijksoverheid zou – op basis van streefgetallen van in de groeikernen te realiseren woningen – bijdragen aan het scheppen van een gevarieerd woon-, leef- en werkklimaat in deze dorpen en steden. In 1976 werd Capelle aan den IJssel aangewezen als groeikern. Volgens de afspraken met de centrale overheid moest Capelle op 1 januari 1981 onderdak bieden aan 50.000 inwoners.<sup>21</sup>

De ervaringen opgedaan in Oostgaarde vormden de basis voor de ideeën over de totstandkoming van

Schollevaar. Uitgangspunten waren een meer op het proces gerichte integrale planning, ontwerpen vanuit de historische topografie, inspraak en schaalverkleining, met kleinere projecten en buurtjes dan in Oostgaarde. Van belang was vooral een stedenbouw die niet zozeer uitging van scherpomlijnde vakken, maar eerder van ruimtelijke ontwerptheema's.

### DE HOOFDSTRUCTUUR

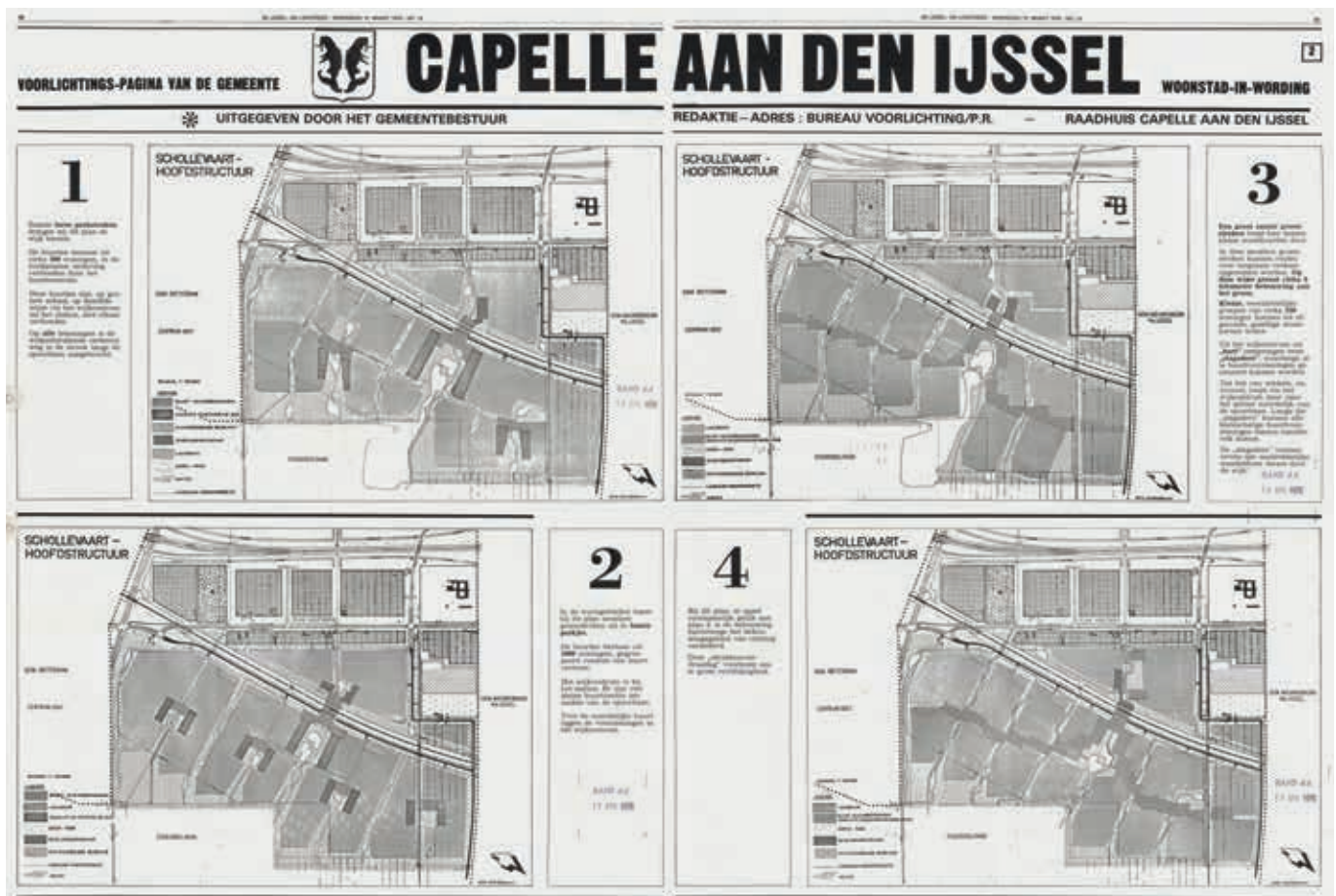
Het plangebied van Schollevaar werd aan de zuidzijde begrensd door een stadspark in wording, het latere Schollebos, en in het noorden door de spoorbaan en het nog te bouwen NS-station. De spoorbaan bepaalde in sterke mate de opzet van de wijk. Aan beide zijden ervan mochten met het oog op geluidshinder in een strook van tachtig meter geen woningen worden gebouwd. Deze strook werd benut als wijkontsluitingsweg. Voor de wijkvoorzieningen gold een afstand van maximaal achthonderd meter vanaf de woongebieden. Het lag voor de hand het wijkcentrum te koppelen aan het station, waarmee de wijk een duidelijk hart zou krijgen. Hiervan uitgaand werden op de 'Voorlichtingspagina van de gemeente Capelle aan den IJssel woonstad in wording' van 10 maart 1976 vier varianten gepresenteerd. Deze kwamen voort uit het program-

ma van eisen uit 1973 (afb. 7). Capellenaren mochten hun voorkeur kenbaar maken. Het meest gekozen ontwerp was variant 3, de versie die verder was uitgewerkt.<sup>22</sup> Uitgangspunt was een aantal groenstroken tussen de woonbuurten. Vanuit het zuiden drongen deze als 'groene vingers' diep door in de woongebieden. Hierin werden de routes voor langzaam verkeer opgenomen. Op deze manier zou ongeveer acht kilometer bebouwing aan het groen grenzen. Het plan bestond verder uit kleine, afgeronde woonbuurtjes van ongeveer 250 woningen. De buurtvoorzieningen werden ondergebracht in een strook van west naar oost, ongeveer midden door het gebied ten zuiden van de spoorbaan. Deze strook die als een 'slagader' door de wijk loopt, zou vanaf het wijkcentrum een aftakking krijgen naar het gebied ten noorden van de spoorbaan en een belangrijke wandelroute kunnen vormen.

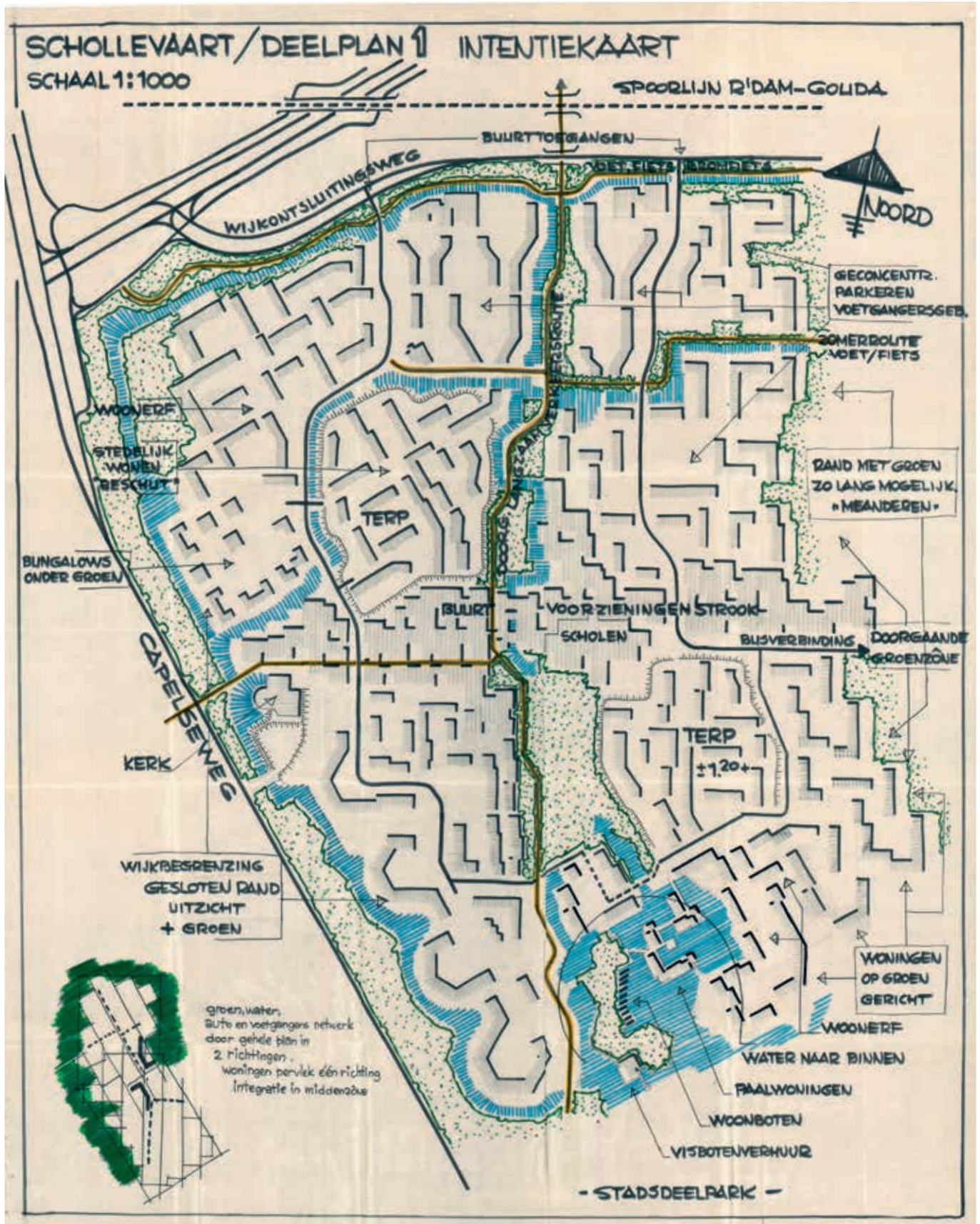
### BESTEMMINGSPLAN SCHOLLEVAAR

Na de vaststelling van het programma van eisen en de opzet van de hoofdstructuur werd het bestemmingsplan opgesteld. Jan Zijp van de afdeling stedenbouw van de dienst openbare werken werd aangewezen als stedenbouwkundige en tevens als voorzitter van het architectenteam. De architecten Han van Ardenne (1938)

7. Voorlichtingspagina van de gemeente Capelle aan den IJssel met de vier varianten voor de hoofdstructuur van Schollevaar, 10 maart 1976 (Gemeentearchief Capelle aan den IJssel)







8. Ontwerpteam Schollevaart (Zijp, Van Ardenne, Sterenberg), intentiekaart deelplan 1, juli 1976 (Gemeentearchief Capelle aan den IJssel)

en Jan Sterenberg (1923-2000) werden belast met de architectonische en stedenbouwkundige supervisie over de deelprojecten. Samen met Zijp vormden zij het ontwerpteam van de wijk, die toen nog Schollevaart zou gaan heten. Later werd hier nog een groendeskundige van bureau Boer aan toegevoegd. Op het bureau van Van Ardenne in Arnhem werden ontwerpsessies georganiseerd.<sup>23</sup>

De bedoeling was dat in 1977 werd begonnen met de eerste woningen. Voor het meest westelijke deel van de wijk werd een gedetailleerd bestemmingsplan opgesteld, deelplan 1, voor de rest een globaal bestemmingsplan. Het ontwerpteam formuleerde eerst de uitgangspunten en de structuurbepalende elementen voor deelplan 1 en gaf deze weer op een intentiekaart (afb. 8). Het was de bedoeling dat de architecten deze visie met een zekere vrijheid zouden vertalen in bruikbare vormen. Het ontwerpteam legde de intentiekaart en de uitgangspunten voor nadere uitwerking van het deelplan vast in het zogenaamde rode boekje.<sup>24</sup>

Deelplan 1 omvatte de twee meest westelijk gelegen lobben van de woonwijk en had een omvang van zo'n veertig hectare. Er moesten ongeveer 1.500 woningen worden gebouwd, waarvan 13 procent in gestapelde bouw tot maximaal vier bouwlagen en de rest in laagbouw. 60 procent van de woningen zou in de woningwetsector worden gerealiseerd. De buurtvoorzieningen vormden een aaneengesloten structuur in de voorzieningenstrook, die centraal door het plangebied liep.

Deelplan 1 bestond uit vier woonbuurten die als lobben waren gekoppeld aan de voorzieningenstrook, omgeven door groen en ontsloten door een lusvormige buurt-verzamelweg. Structuurbepalend waren de voetgangerszones die de buurten aansloten op de voorzieningenstrook, die als een hogere rug door het plan liep. Via de min of meer diagonaal in het plan gesitueerde voetgangersroutes zou je vanzelf je weg vinden vanaf de randen naar het hogere en dichter bebouwde middendeel met de voorzieningen en vervolgens naar het centrum. Elke buurt werd weer opgedeeld in buurtjes die door verschillende opdrachtgevers en architecten zouden worden gerealiseerd en ook weer elk een eigen verkaveling konden krijgen. De woonmilieus varieerden van extensief wonen in of aan het groen (en water) aan de randen, tot stedelijk (beschut) wonen in de omgeving van de voorzieningenstrook.

Met contrasten zoals verschillen in bouwhoogten wilde men gelijkvormigheid tegengaan. Er kwamen woningen van één laag met een plat dak, maar ook met vier lagen en een kap. Ook verschillen in hoogte van het maaiveld boden mogelijkheden om diversiteit aan te brengen. Op twee plaatsen werden ter weerszijden van de voorzieningenstrook terpen van 1 à 1,5 meter hoogte geprojecteerd. Ter illustratie werden in het rapport verschillende typen woonomgevingen opgeno-

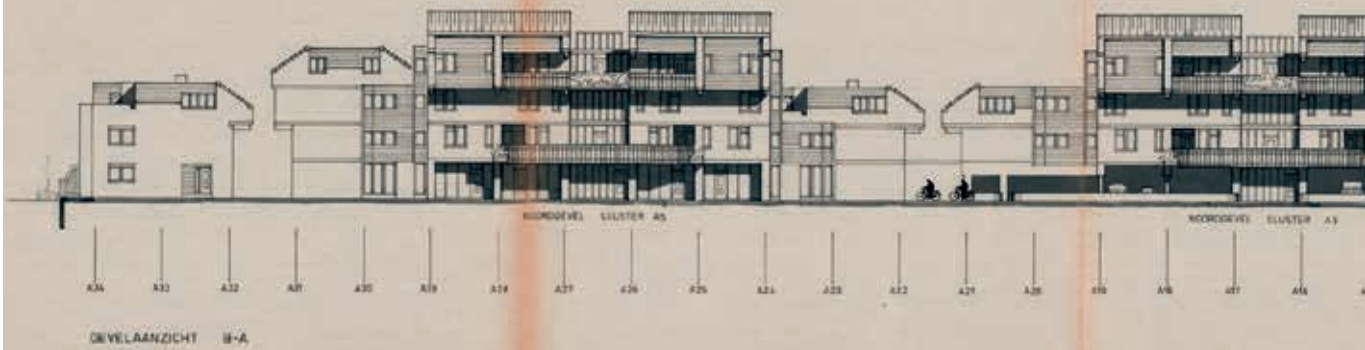
men: wonen aan een rijstraat, wonen aan een loopstraat, wonen aan een hofje (woonerf), wonen aan groen in clusters, wonen in het groen en wonen op het water.

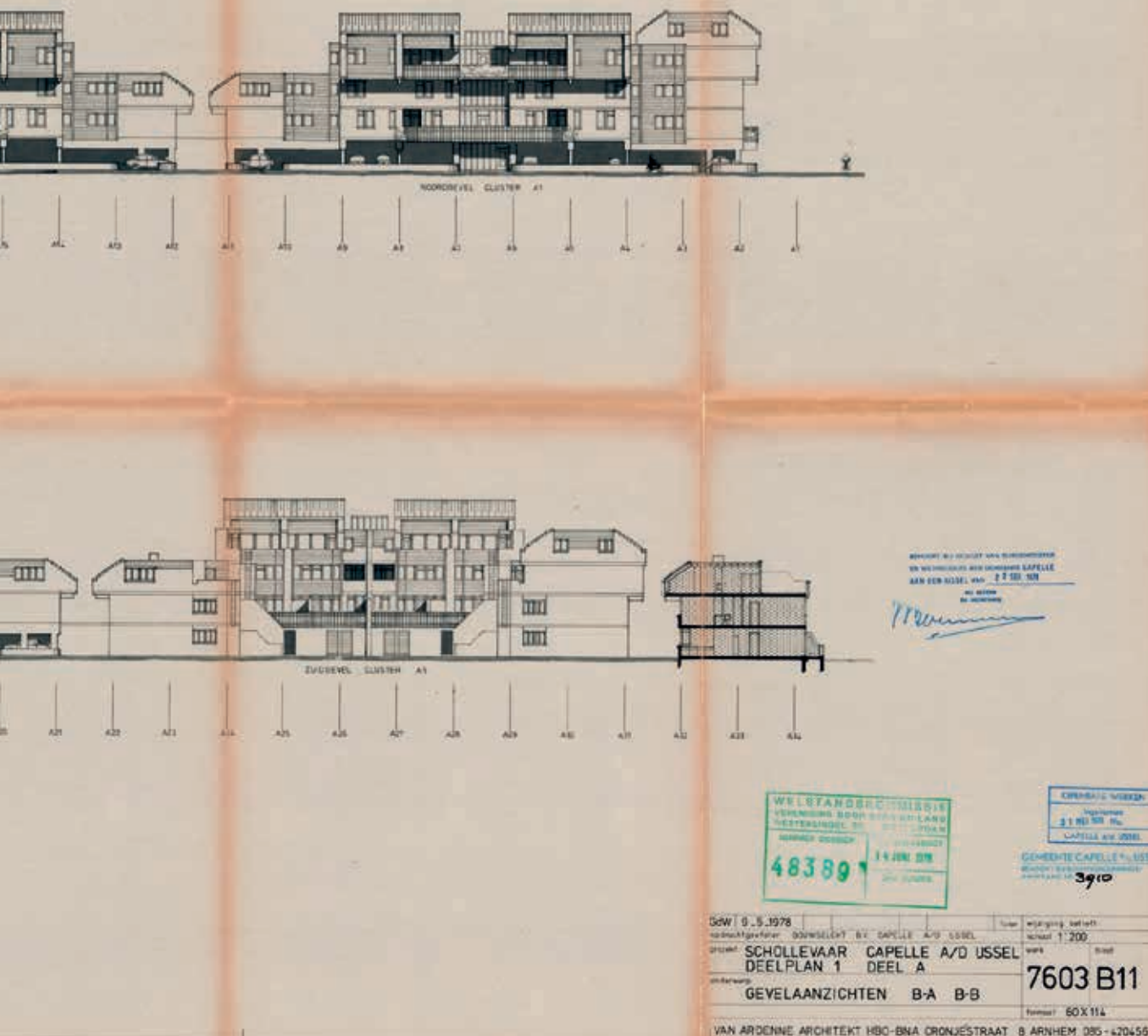
Op 26 september 1977 werd het bestemmingsplan Schollevaart door de gemeenteraad vastgesteld. De naam van de wijk was vanaf dat moment niet meer Schollevaart, maar Schollebaar. Op 29 november 1977 werd de eerste paal geslagen en een jaar later werden de eerste van de 6.250 geplande woningen opgeleverd. Er was sprake van differentiatie naar woninggrootte, woningtype (eengezins- en andere grondgebonden woningen en meergezinswoningen) en financiering (woningwet, premie en vrije sector). 67 procent van de woningen zou grondgebonden zijn, 33 procent betrof meergezinswoningen. De verschillende woningtypen moesten zoveel mogelijk worden gemengd.<sup>25</sup>

#### DE WOONBUURTEN IN DEELPLAN 1

Behalve naar variatie streefde men ook naar samenhang, die moest worden bereikt door de afzonderlijke buurtjes in elkaar te laten grijpen. Afwisseling werd verkregen door de toepassing van verschillende dichtheden en het aantal bouwlagen, waarbij van verdichting vooral sprake was langs de voetgangersstroken en de voorzieningenstrook. Daarnaast was sprake van een verschil in beschutting, bijvoorbeeld door de toepassing van een gesloten front aan de wijkontsluitingsweg en een meer open karakter aan de oostelijke en westelijke planranden. Het verschil tussen openbaar en privé werd benadrukt door een afwisseling van introvert en extravert wonen. Een voorbeeld van introvert wonen was een cluster van patiowoningen in de Dansenbuurt naar ontwerp van architectenbureau A. van der Lek – de eerste patiowoningen in Capelle aan den IJssel. In plandelen met een dichte, stedelijke bebouwing waar routes een zekere samenhang moesten krijgen, werd gebruikgemaakt van woondekken. Die werden onder andere toegepast in de voorzieningenstrook, naar ontwerp van Van Ardenne (afb. 9 en 10). Om de hoofdstructuurgedachte visueel te benadrukken, werd de strook 'opgedikt' door middel van gestapelde woningen. Op die manier konden de voorzieningen ook zoveel mogelijk met de woningen worden geïntegreerd.

Sterenberg ontwierp de woningen voor de zuidelijke terp. Dit gebied kwam 1,60 meter hoger te liggen dan de omgeving. Ook hier werden parkeer- en woondekken toegepast, zoals het bureau al eerder had ontworpen in de Groningse wijk Lewenborg en in de wijk Buytenwegh De Leyens in Zoetermeer. In Capelle kreeg Sterenberg de opdracht voor het ontwerpen van 390 woningen. Behalve vier parkeer- en woondekken werden gestapelde woningen en eengezinswoningen, variërend van twee- tot zeskamerwoningen in verschillende breedten, gerealiseerd. Voor de bouw werd een





samenwerking aangegaan met ERA, dat ook de woondekken in Zoetermeer had gebouwd.<sup>26</sup> Ook de woningen op de noordelijk gelegen terp, naar ontwerp van Leo de Jonge (1919-2009), zouden aanvankelijk als parkeer- en woondekken worden gerealiseerd, maar vanwege de kosten werden ze op maaiveld uitgevoerd.

#### DEELPLAN 2

In 1978 verschenen het bestemmingsplan en het schetsontwerp met de plannen van de architecten voor het tweede deelplan (afb. 11). Daarin was het geplande winkelcentrum komen te vervallen. Om de voetgangerszone toch aantrekkelijk te maken, kreeg de voorzieningsstrook een grachtenprofiel met

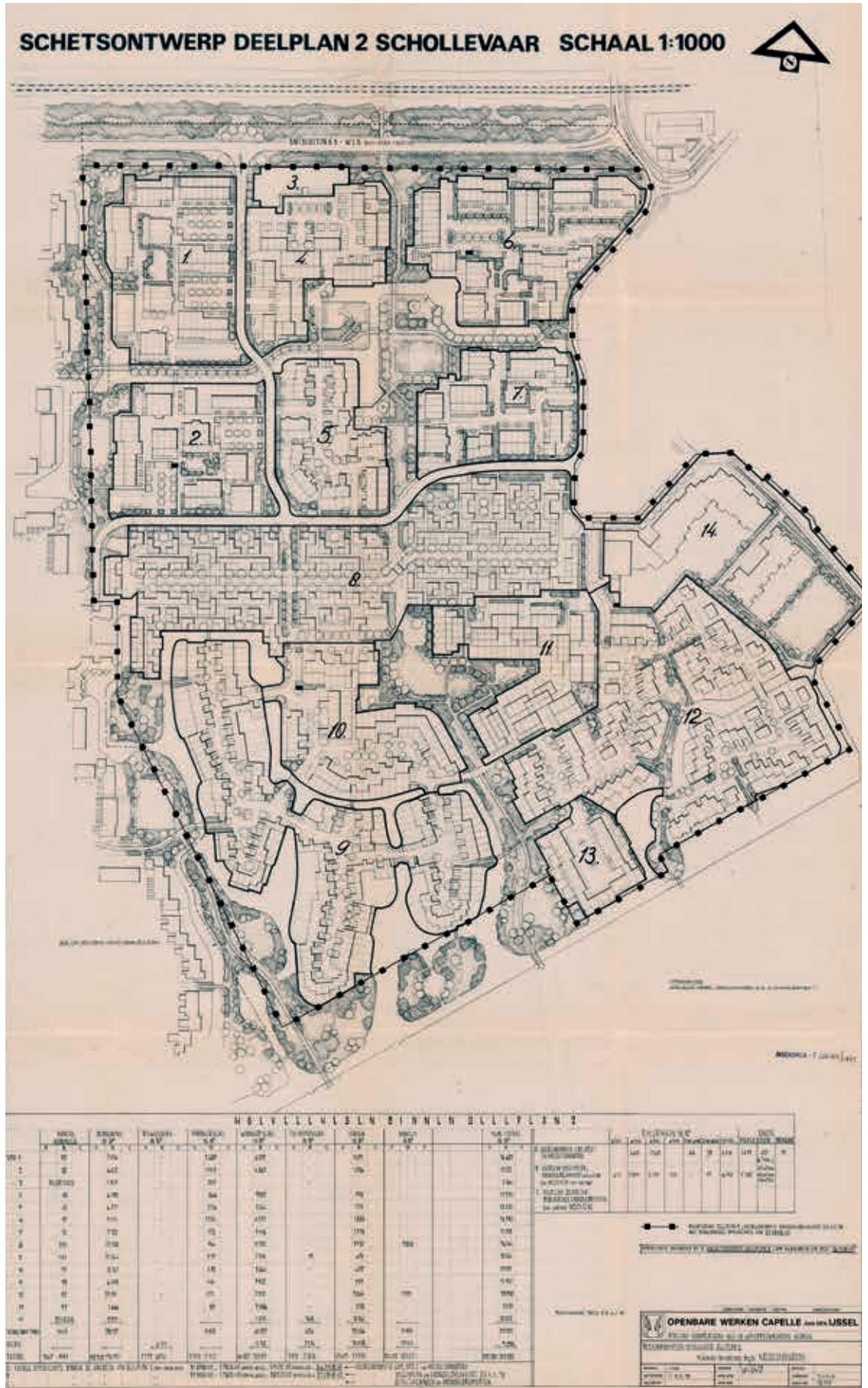
grachtenwanden waarin werkruimtes aan huis werden opgenomen. Langs een geknikte en op meerdere plaatsen overbrugde gracht (de Floris Burgwal) ontwierp Van Ardenne een grote variatie aan gestapelde woningen.

De meeste woningwetwoningen werden in het noordelijke plandeel gerealiseerd. De deels gestapelde bebouwing lag aan voetgangersstraatjes en pleintjes, die in directe verbinding stonden met de groengordel tussen deelplan 1 en 2. Het woongebied ten zuiden van de voorzieningsstrook was opgedeeld in buurten aan weerszijden van een groengordel, een uitloper van het stadsdeelpark. Aan de zuidelijke rand (de 'gouden rand') werden de duurere woningen gerealiseerd. Hier kwamen woonmilieus met verdicht wonen aan groen en water. De woningen waren in clusters georganiseerd aan woonerven. In de zuidwesthoek was dat de buurt van de drie eilanden, naar ontwerp van Ton Alberts (1927-1999).

▲ 9. J.H. van Ardenne, gevelaanzichten woningen en voorzieningen Ervenbuurt, 1978 (Gemeentearchief Capelle aan den IJssel)

◀ 10. J.H. van Ardenne, woningen in de Ervenbuurt, 1977-1981 (foto Contrei)

11. Dienst Openbare  
Werken, schets-  
ontwerp deelplan 2  
Schollebaar, 1978  
(Gemeentearchief  
Capelle aan den IJssel)



BULLETIN KNOB 2023 • 4

## VERSOBERING

Door de stijgende hypotheekrente liep begin jaren tachtig de vraag naar vrijesectorwoningen terug. Besloten werd om meer woningwetwoningen te bouwen, wat hogere dichtheden veronderstelde.<sup>27</sup> In het oostelijke deel van de wijk is die verdichting goed te zien. Qua voorzieningen werd het plan sterk versoerd; aan de haalbaarheid hiervan werd meer en meer getwijfeld. De hiervoor geplande strook bleef weliswaar de ruggengraat van dit plandeel, maar deze herbergde alleen de voetgangersroute naar het centrum en het station en verder geen voorzieningen meer. Fiolet-Limburg buro voor architectuur en stedenbouw ontwierp een complex van zo'n 550 woningwetwoningen en 79 HAT-eenheden in het oostelijke deel van de gedachte strook (afb. 12). De woningen liggen aan een singelpartij en zijn ondergebracht in gestapelde bouw van vier en vijf lagen.

De Schollevaartseweg, onderdeel van een uitgestrekte langzaamverkeersroute die begint in Oostgaarde (bij de Hollandsche IJssel) en eindigt bij de Rottmeren, vormt de grens tussen dit deelgebied en het meest oostelijke. De ooit gedachte voorzieningstrook bestaat hier bijna uitsluitend uit gestapelde woningbouw en wordt afgesloten met enkele kleine vrijstaande buurtvoorzieningen. 57 premie-A-koopwoningen markeren de zuidwestrand van het deelplan. Ten noorden ervan was een plein met winkels gepland als het buurtcentrum van het deelplan, maar in de uitvoering bleef ook hiervan weinig over. Geschakelde bungalows

(patiowoningen) naar ontwerp van Architectenbureau A. van der Lek begrenzen dit deelgebied aan de noordoostkant.

Het gedeelte ten noorden van de spoorbaan werd grotendeels in de laatste fase van de Post 65-periode gebouwd, in de overgang naar verzakelijking en differentiatie. Vanaf begin jaren tachtig ontstond kritiek op de 'Nieuwe Truttigheid', zoals de architectuur uit de jaren zeventig werd genoemd. De aanzetten tot de latere raamwerkstedenbouw met zijn overzichtelijke geometrische patronen zijn al enigszins af te lezen in de plattegrond van dit plandeel. De architectuur kan hier niet anders worden gezien dan als een droge vertaling van de wensbeelden die men bij aanvang voor Schollevaar voor ogen had.

## CONCLUSIE

Anders dan de drie fasen die de RCE onderscheidt, zijn in de architectuur en stedenbouw in Capelle aan den IJssel uit de Post 65-periode vier fasen te herkennen die elkaar deels overlappen. De eerste fase stond in het teken van een economische groei en het kwantitatieve denken. Groeiende onvrede met de resultaten daarvan (grootschalige wijken met veel hoogbouw en repetitie van steeds dezelfde eenheden) leidde in toenemende mate tot het besef dat dit een doodlopende weg was. Bovendien was er weinig aandacht voor de eengezinswoning, en juist dát deel van de woningvoorraad was – ook in de Rotterdamse agglomeratie – zeer gewild.

12. Fiolet-Limburg buro voor architectuur en stedenbouw, gestapelde woningbouw, Schollevaar deelplan 3a, 1982-1983 (foto Contrei)



Dat leidde in de volgende fase nog niet onmiddellijk tot een doorbraak van kleinschalige architectuur en stedenbouw. Onder invloed van Team x en de Nederlandse tak ervan rond het tijdschrift *Forum* werden zelfs megastructuren voorgesteld – het bekendste Nederlandse voorbeeld is het Pampusproject van Van den Broek en Bakema. Ook de auto werd aanvankelijk niet in de ban gedaan. De kritiek op de vorige fase uitte zich vooral in een terugkeer van de artistieke dimensie (architectuur en stedenbouw zijn meer dan politiek en management) en in de overtuiging dat de sociale dimensie in de artistieke dimensie was verankerd. Vormgeving werd een doel op zich. Grootchaligheid werd in deze fase ook in Capelle niet geschuwd, getuige de Van den Broek en Bakema-achtige complexen van Hazewinkel in Oostgaarde.

Pas in de derde fase ging het roer om. Het toenemende autobezit nam steeds meer openbare ruimte in beslag, wat ten koste ging van de verblijfskwaliteit. Kritiek op wat tot dan toe was gebouwd, leidde vanaf begin jaren zeventig tot een brede interesse in ecologie, natuurlijkheid en architectonische experimenten op sociologische basis. Na het vertrek van Hazewinkel werd ook in Capelle een nieuwe koers ingeslagen. In de

nieuwe woonwijken Oostgaarde en Schollebaar maakten rechtlijnigheid en herhaling plaats voor avontuurlijke verkavelingspatronen en wegenstructuren met woonerven; hoogbouw werd afgezworen en vervangen door eengezinswoningen en gestapelde laagbouw. Speelsheid en fantasie kregen alle ruimte. In Capelle deed zich ook een andere trend gelden die karakteristiek is voor de jaren zeventig: het streven naar inspraak van de bewoners. Deze omslag kwam niet voort uit de wereld van de ruimtelijke ordening, maar uit die van de volkshuisvesting.

Vanuit dat domein kwamen de woonerven ook weer onder druk te staan: het ideaal van dorpse laagbouw stond tijdens de crisis begin jaren tachtig op gespannen voet met de noodzaak om snel grote aantallen woningen binnen een bepaalde kostprijs op te leveren. Met een door de markt gedicteerde prijsvorming kwam de nadruk te liggen op de rationalisatie van het bouwproces. Grilligheid en speelse baksteenarchitectuur – kenmerken van de jaren zeventig – hadden afgedaan. Eenvoudige rationale verkavelingen en een meer zakelijke architectuur kwamen ervoor in de plaats. Deze vierde en laatste fase manifesteerde zich aan de noordoostzijde van Schollebaar.

NOTEN

- 1 Dit artikel is deels gebaseerd op een onderzoek dat Contrei in samenwerking met Noor Mens verrichtte in opdracht van de gemeente Capelle aan den IJssel.
- 2 *Verkenning Post 65. Post 65. Nieuwe perspectieven tussen welvaart en weerstand*, Amersfoort 2018, 11; K. Somer, *Groei, verandering, differentiatie. Architectuur in Nederland 1965-1990*, Amersfoort 2020, 5.
- 3 H. Hellinga, 'De Woning als massaproduct', in K. Bosma en C. Wagenaar (red.), *Een geruisloze doorbraak. De geschiedenis van architectuur en stedenbouw tijdens de bezetting en de wederopbouw van Nederland*, Rotterdam 1995, 242-267.
- 4 N. de Boer en D. Lambert, *Woonwijken. Nederlandse stedenbouw 1945-1985*, Rotterdam 1987, 31.
- 5 F. Hazewinkel, *De ontwikkeling van het Roca-gebied 1959-1979*, Rotterdam 1981; F. Palmboom, 'Stadsuitbreiding en de vorm van de stad. Het RoCa-gebied geanalyseerd', *de Architect*, Themanummer Nieuwbouwwijken (1990) 39, 15-21.
- 6 Gemeentearchief Capelle aan den IJssel (GAC), toegang 1340, archief van de gemeente Capelle aan den IJssel, inv.nr. 2116. Brief van B en W aan ir. T. Hazewinkel, 30 mei 1967.
- 7 GAC, toegang 1340, archief van de gemeente Capelle aan den IJssel, inv.nr. 2116. Brief van B en W aan Stad en Landschap, 27 maart 1969.
- 8 GAC, toegang 1340, archief van de gemeente Capelle aan den IJssel, inv.nr. 2203. Toekomstige ontwikkeling van Oostgaarde in de gemeente Capelle aan den IJssel, september 1968.
- 9 GAC, toegang 1340, archief van de gemeente Capelle aan den IJssel, inv.nr. 2203. Brief van M.G. Ydo aan B en W Capelle aan den IJssel, 7 maart 1968.
- 10 W. van Bremen e.a., *Van Dijkdorp tot woonstad. Een eeuw bouwen en wonen in Capelle aan den IJssel*, Capelle aan den IJssel 2009, 79.
- 11 GAC, toegang 1340, archief van de gemeente Capelle aan den IJssel, inv.nr. 2232. Vak O.
- 12 GAC, toegang 1340, archief van de gemeente Capelle aan den IJssel, inv.nr. 2227. Toelichting op het stedenbouwkundige schetsplan vakken K en L 'Oostgaarde' te Capelle aan den IJssel, 4 juli 1973.
- 13 GAC, toegang 1340, archief van de gemeente Capelle aan den IJssel, inv.nr. 2204. Tervisielegging en vaststelling bij RB 10-2-1969 tot vaststelling herziene voorschriften.
- 14 Van Lokhorst was voor die tijd directeur van de bouwtechnische dienst van de gemeente Amstelveen en met ingang van 15 september 1971 hoofddirecteur van de dienst openbare werken in Capelle aan den IJssel.
- 15 GAC, toegang 1393, archief van de dienst gemeentewerken/openbare werken, inv.nr. 477. Verslag bespreking tussen Van Lokhorst, Hazewinkel, Brands (Abma + Hazewinkel), Veldmeijer, Zijp en Van Putten (afd. stedenbouw en openbare werken), 26 februari 1973.
- 16 Hiervoor had hij op 5 maart 1969 het verzoek van B en W ontvangen. GAC, toegang 1393, archief van de dienst gemeentewerken/openbare werken, inv.nr. 477.
- 17 GAC, toegang 1340, archief van de gemeente Capelle aan den IJssel, inv.nr. 2209. Voorschriften en toelichting behorende bij het bestemmingsplan 'Oostgaarde'.
- 18 GAC, toegang 1340, archief van de gemeente Capelle aan den IJssel, inv.nr. 2209. Voorschriften en toelichting behorende bij het bestemmingsplan 'Oostgaarde'.
- 19 GAC, toegang 1340, archief van de gemeente Capelle aan den IJssel, inv.nr. 2209. Voorschriften en toelichting behorende bij het bestemmingsplan 'Oostgaarde'.
- 20 Van Bremen e.a. 2009 (noot 10), 85.
- 21 GAC, toegang 1393, archief van de dienst gemeentewerken/openbare werken, inv.nr. 483. Brief van openbare werken Capelle aan den IJssel aan de Centrale

- Directie van de Volkshuisvesting, 18 september 1978.
- 22 GAC, toegang 1340, archief van de gemeente Capelle aan den IJssel, inv.nr. 2267. Partieel plan in hoofdzaak Schollevaart.
- 23 Interview met Han van Ardenne, 20 mei 2022.
- 24 GAC, toegang 1340, archief van de gemeente Capelle aan den IJssel, inv.nr. 2282, Schollevaart deelplan 1, juli 1976.
- 25 GAC, toegang 1340, archief van de gemeente Capelle aan den IJssel, inv.nr. 2265. 'Voorschriften en toelichting behorende bij het bestemmingsplan Schollevaart', juli 1977.
- 26 M. Kruidenier, *Architect Jan Sterenberg en het wonen in de jaren '70. Groeikernen en woonmilieus*, Rotterdam 2021, 148-149.
- 27 Van Bremen e.a. 2009 (noot 10), 107.

DR. N. MENS studeerde architectuurgeschiedenis aan de Vrije Universiteit in Amsterdam en promoveerde aan de TU Eindhoven op een proefschrift over de waardering van naoorlogse wijken. Zij is zelfstandig architectuurhistoricus en publiceert regelmatig over architectuur- en stedenbouwgeschiedenis van de twintigste en eenentwintigste eeuw. Het zwaartepunt ligt op de wederopbouw en Post 65.

IR. H. VAN VELZEN vormt als oprichter en onderzoeker/adviseur de spil van het bureau Con-trei. Hij begon zijn carrière als bouwkundige met specialisatie renovatie- en restauratietechnieken (TU Delft), groeide vanuit het vak van architect in het werkveld van erfgoed en ruimtelijk advies en bouwde een ervaring op van 25 jaar cultuurhistorisch onderzoek en advies.

Het artikel is in co-auteurschap tot stand gekomen.

## CHANGING IDEALS

### POST-65 DISTRICTS IN CAPELLE AAN DEN IJSSEL

NOOR MENS AND HUGO VAN VELZEN

In this article Capelle aan den IJssel features as a case study of changes in architecture and urban design in the Post-65 period (1965-1990). During those years the original dike village of Capelle, on the eastern edge of Rotterdam, expanded significantly. Several completely new districts were developed, among them Oostgaarde and Schollevaart. This article focuses on the social trends and ideas that influenced the changes and what phases can be discerned in those changes.

The first phase was dominated by economic growth and quantitative thinking. In the final phase of the post-war reconstruction this resulted in large-scale districts with a lot of high-rise flats and a repetition of identical housing complexes. Growing discontent with the outcome eventually led to the realization that this type of spatial design had no future. It also largely ignored the single-family dwelling, yet this was precisely the section of the housing stock that was very much in demand, including in the greater Rotterdam area.

This did not, however, prompt an immediate breakthrough of small-scale architecture and urban design in the next phase. Under the influence of Team X and its Dutch offshoot centred around the journal *Forum* there were even proposals for megastructures, the best-known Dutch example being the (unbuilt) Pam-pus project of Van den Broek & Bakema. Even cars were initially tolerated. The urban designer Tjakkó Haze-

winkel proposed one such megastructure for Oost-gaarde.

From the early 1970s, criticism of large-scale developments led to a broad interest in ecology, return to nature and sociologically-informed architectural experiments. Following Hazewinkel's departure, there was a change of course in Capelle, too. In the new residential areas of Oostgaarde and Schollevaart, orthogonality and repetition gave way to adventurous housing subdivisions and road layouts featuring home zones; high-rise was renounced and replaced by single-family dwellings and multilevel low-rise. Playfulness and fantasy were given free rein. This was also facilitated by the introduction of sector plans, which allowed architects much greater freedom.

Rising mortgage interest rates and the economic recession of the early 1980s led to a sharp decline of the demand for private sector housing. It was decided to build more social housing, which necessarily entailed higher densities. That densification can be clearly seen in the eastern and last realized section of the district. In terms of amenities, the plan had been considerably trimmed back and there were growing doubts as to its financial feasibility. Whimsicality and playful brick architecture – typical of the 1970s – had had their day, replaced in the 1980s by straightforward, rational subdivisions and a more functional architecture.