

ROTTER

KNOB

BULLETIN

Tijdschrift voor monumentenzorg, architectuurgeschiedenis, archeologie, cultuurerfgoed, musea en vermaatschappij

rotterdam

1990-2

Koninklijke Nederlandse
Oudheidkundige Bond
De Walburg Pers

KONINKLIJKE NEDERLANDSE OUDHEIDKUNDIGE BOND

Opgericht 17 januari 1899
Beschermvrouwe H.K.H. Prinses
Juliana.

Bulletin

Tweemaandelijks tijdschrift van de
KNOB, tevens orgaan van de
Rijksdienst voor de Monumentenzorg
en de Rijksdienst voor het
Oudheidkundig Bodemonderzoek.

Redactie

Prof. dr. ir. F.W. van Voorden
(hoofdredacteur), prof. dr. E. R. M.
Taverne (adviseur), mevr. drs.
M. M. A. van Boven, mevr. drs.
M. J. Dolfin, drs. Th. M. Elsing,
mevr. drs. J. B. Geerlink, mevr. drs.
M. Krauwer, ir. E. J. Nusselder,
dr. ir. R. A. F. Smook, prof. dr. ir.
C. L. Temminck Groll, mevr.
M. P. Wolff, dr. A. van der Woud.

Redactieraad

Jhr. ir. L. L. M. van Nispen tot
Sevenaer (voorzitter),
prof. dr. W. J. H. Willems, mr.
C. H. Goekoop, drs. U. F. Hylkema,
drs. J. F. van Regteren Altena, drs.
C. O. A. Baron Schimmelpenninck
van der Oije, ir. C. J. Vriesman, mevr.
drs. M. J. H. Willinge.

Lay-out en vormgeving

De Walburg Pers.

Omslagontwerp

Gijs Sierman

Summaries

Mevr. drs. M. L. A. J. Th. Brekelmans

Abonnementen

Bureau KNOB,
Achter St. Pieter 21
3512 HR Utrecht
tel. 030-321756
Abonnement en lidmaatschap KNOB:
f 65,—; f 40,— (t/m 27 jr); f 100,—
(instelling etc.). Opzeggingen voor
1 december van het jaar.

Losse nummers en druk

De Walburg Pers
Postbus 222
7200 AE Zutphen
tel. 05750-10522.

Losse nummers f 15,—.

ISSN 0166-0470

1

Nieuws

Raad voor het cultuurbeheer. *Archeologie*:
Archeon, de wereld van gisteren vandaag
beleven, Archeologische
Monumentenwacht. *Architectuur*:
Museumwoning De Kiefhoek. *Redactie*.

ROTTERDAM

4

G. M. Andela

Het Monumenten Inventarisatie Project in
Rotterdam.

10

J. E. Bosma en G. Hovingh

Rotterdam in de overgang,
stedebouwkunde tussen identiteit en
imago.

15

M. C. van Trierum

Dertig jaar regionaal archeologisch
onderzoek in Rotterdam en het
Maasmondgebied.

20

F. W. van Voorden

De wederopbouw van de geschiedenis.

25

M. Panman

Een kunstwerk onder de Nieuwe Maas.

32

Tentoonstellingen

Verwoeste steden (Rotterdam, Coventry
en Dresden), Ruïne van Brederode,
Romeinen rond Roermond, Mozaïek der
Antieken, Groningen 1040.

35

Publikaties

Nieuwe Vitruvius-studies (C. L. Temminck
Groll). Cartografie en politiek in het België
van de 19de eeuw (A. van der Woud).

36

Agenda

Gemeentelijk architectuurbeleid,
Topografische kartering in Nederland,
'Urban heritage' in Polen.

37

KNOB

Ter herinnering aan R. C. Hekker.
Mededelingen en berichten.

39

Summaries

40

Auteurs

BULLETIN KNOB

Jaargang 89, 1990, nummer 2
Thema-nummer Rotterdam

RAAD VOOR HET CULTUURBEHEER

Installatie van de Raad

Donderdag 15 maart j.l. heeft de minister van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur, mevr. drs. H. d'Ancona, officieel de Raad voor het Cultuurbeheer geïnstalleerd. De installatiebijeenkomst vond plaats in de Nieuwe Kerk aan het Spui in Den Haag. De instelling van de Raad voor het Cultuurbeheer, zijn taak, samenstelling en structuur zijn in hoofdlijnen geregeld in de Wet Raad voor het cultuurbeheer (Koninklijk Besluit van 23 oktober 1989; Stb. 1989, 497). Op 1 januari 1990 is de wet in werking getreden. De installatie van de Raad sluit het proces af van integratie van raden en commissies op het terrein van de musea, de monumenten, de archieven en de archeologie. Het totale proces heeft zes jaar geduurd. Voorzitter van de Raad is mr. C. H. Goekoop.

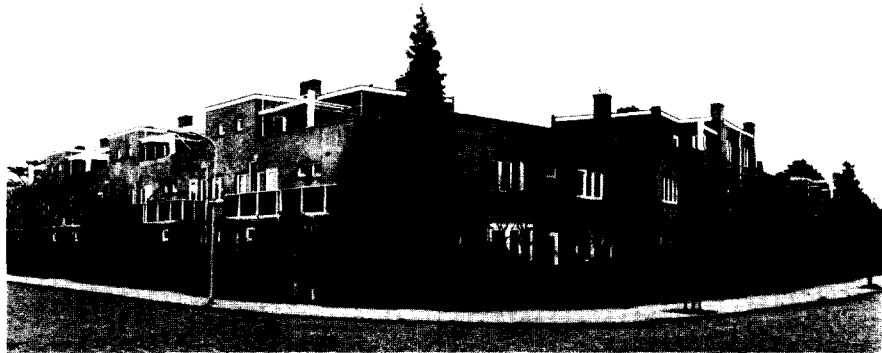
De minister onderstreepte in haar toespraak het belang van een krachtig advieslichaam ten dienste van het behoud en het herstel van het erfgoed. Sociale en culturele veranderingen, aldus de minister, hebben slechts kans van slagen wanneer wij ons rekenschap geven van ontwikkelingen die tot het heden hebben geleid. Behouden is een voorwaarde om op een goede manier tot vernieuwing te komen. Vertrekpunt voor het cultuurbeleid is het behoud van wat in eeuwen aan cultuurgoederen tot stand is gebracht en het overdragen daarvan aan toekomstige generaties.

Politieke wil: extra subsidie voor Tuinwijk Haarlem

Mevr. d'Ancona heeft bij de installatie van de Raad willen benadrukken dat nota's en regelingen niet voldoende zijn voor het cultuurbeheer. In haar toespraak maakte zij bekend dat het ministerie van WVC een eenmalige bijdrage van f 3.400.000,— beschikbaar stelt voor de restauratie van de Tuinwijk in Haarlem (gebouwd in 1920-'22, architect J. B. van Loghem). Dank zij de eenmalige bijdrage kan de gemeente Haarlem het restauratieplan (totale kosten f 16.700.000,—) uitvoeren. De Tuinwijk is een voorbeeld van Het Nieuwe Bouwen, de architectonische stroming waarmee Nederland zich tussen de twee wereldoorlogen in de voorhoede van de internationale architectuur en stedenbouw bevond. Eerder waren al subsidies beschikbaar gesteld, volgens de geldende regelingen, door het ministerie van VROM, de gemeente Haarlem en de Rijksdienst voor de Monumentenzorg.

Taak en structuur van de Raad

De Raad voor het Cultuurbeheer heeft tot taak de minister van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur desgevraagd of uit eigen beweging van advies te dienen over zaken die betrekking hebben op het culturele erfgoed. Van de Raad worden met name adviezen verwacht over algemene vraagstukken van het beleid op dit terrein en over de samenhang binnen dit beleid. Daarnaast en als basis voor deze algemene adviezen



Tuinwijk-Zuid, Haarlem, bouwjaar 1920-'22. Ontwerp ir. J. B. van Loghem (1881-1940). (bron: Gemeente Haarlem, foto Menko ten Cate).

dient de Raad meer in het bijzonder te adviseren over het beleid op deelterreinen van het culturele erfgoed te weten de archeologie, de archieven, de monumenten en de musea. Een deel van de adviezen is voorgeschreven in andere wetten, te weten de Monumentenwet 1988, de Archiefwet en de Wet tot behoud van cultuurbezit.

Voor de deelterreinen van het culturele erfgoed kent de Raad een viertal, in de wet voorgeschreven, Afdelingen; het zijn:
Afdeling I, de Rijkscommissie voor de Archeologie
Afdeling II, de Rijkscommissie voor de Archieven
Afdeling III, de Rijkscommissie voor de Monumenten
Afdeling IV, de Rijkscommissie voor de Musea
De afdelingen worden hieronder nader toegelicht.

De Afdelingen

Afdeling I, de Rijkscommissie voor de Archeologie

Deze Afdeling zet de adviestaken voort van de vroegere Rijkscommissie voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek, Afdeling I van de Monumentenraad.
De Rijkscommissie voor de Archeologie adviseert de minister van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur rechtstreeks of met een preadvies via de Raad over aangelegenheden betreffende het onderzoek en de documentatie, de bescherming en het beheer van archeologische monumenten en in verband daarmee de toepassing van de Monumentenwet 1988.
Voorzitter: T. E. Willems
Secretaris: mr. G. W. van Herwaarden

Afdeling II, de Rijkscommissie voor de Archieven

Deze Afdeling zet de advisering voort van de voormalige Archiefraad.
De Rijkscommissie voor de Archieven adviseert de minister van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur rechtstreeks of met een preadvies via de Raad over aangelegenheden op het terrein van het archiefwezen en in verband daarmee de toepassing van de Archiefwet 1962.
Voorzitter: prof. dr. D. P. Blok
Secretaris: mr. L. Lieuwes

Afdeling III, de Rijkscommissie voor de Monumenten

Deze Afdeling zet het advieswerk voort van de vroegere Rijkscommissies voor de Monumentenzorg en voor de Monumentenbeschrijving, de Afdelingen II en IV van de Monumentenraad.
De Rijkscommissie voor de Monumenten adviseert de minister van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur rechtstreeks of met een preadvies via de Raad over aangelegenheden betreffende het onderzoek en de documentatie, de bescherming en het beheer van gebouwde monumenten en stads- en dorpsgezichten, en in verband daarmee de toepassing van de Monumentenwet 1988.
Voorzitter: drs. R. J. de Wit
Secretaris: mr. G. W. van Herwaarden

De Raad voor het Cultuurbeheer

De raad bestaat uit een onafhankelijke voorzitter, de voorzitters van de vier Afdelingen en een daartoe aangewezen lid van elk van de Afdelingen en voorts twee deskundigen op bestuurlijk gebied die geen lid van een Afdeling of vaste commissie zijn.
Voorzitter: mr. C. H. Goekoop
Algemeen secretaris: drs. C. W. M. Hendriks

Voor speciale onderwerpen die algemeen van aard zijn en het werkteur van twee of meer Afdelingen betreffen heeft de Raad vaste commissies ingesteld o.a.:

- **De Commissie Onderwaterarcheologie** die adviezen voorbereidt over het beleid met betrekking tot de onderwater- en scheepsarcheologie.
- **De Commissie Wet Behoud Cultuurbezit** die adviezen voorbereidt inzake beslissingen van de Minister van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur op grond van de Wet tot behoud van cultuurbezit (bijv. de plaatsing van culturele voorwerpen of verzamelingen op de beschermende lijst).

ARCHEOLOGIE

Archeon, de wereld van gisteren vandaag beleven

Op 1 februari heeft de Gemeenteraad van Alphen aan den Rijn ingestemd met de komst van het archeologisch themapark Archeon. Dat betekent: schaal 1:1 terug naar de tijd van de oermens, de hunebedbouwers, Romeinse legioenen en middeleeuwse marskramers.

In het archeologische themapark Archeon wordt op een terrein van ca. 60 ha. het verleden van Nederland, vanaf het einde van de laatste ijstijd (ca. 10.000 voor Chr.), op ware grootte nabootst met behulp van reconstructies, aan de hand van in Nederland opgegraven objecten.

Hierbij moet men denken aan jachtkampen, nederzettingen en begraafplaatsen uit de prehistorie, een Romeins fort met haven, een Romeinse stad met badhuis, herberg en amphitheater en kastelen, nederzettingen en een klooster uit de middeleeuwen.

Als entree op het park zal een groot hoofdgebouw verrijzen, waarin aan de hand van modellen, maquettes en met behulp van moderne presentatiemogelijkheden, onder andere een 'tijdmachine', de geschiedenis vanaf de oudste tijden zal worden uitgelegd en op indringende wijze gepresenteerd.



Ontwerp voor het themapark Archeon, Alphen aan den Rijn. Opvallende elementen zijn een Romeins castellum (A) en amphitheater (B) en, uit de middeleeuwen, een kasteelruïne (C) en een motte (D). (bron: Archeon).

Archeon wordt een kijk-, leer- en doe-park. Er zijn geen suppoosten zoals we die kennen uit de meeste andere musea, maar mensen in prehistorische, Romeinse of middeleeuwse kleding, die bezig zijn, informatie geven en het geheel 'levensecht' maken. Bezoekers kunnen ook zelf aan allerlei activiteiten meedoen.

Naast wetenschappelijk verantwoorde reconstructies wordt ook het bijbehorende landschap gereconstrueerd. Op deze wijze wordt gepoogd een zo authentiek mogelijk beeld van het verleden te creëren. Los van het publieksdeel komen er in het park een centrum voor experimentele archeologie, een educatief erf waar schoolgroepen een of meer dagen kunnen verblijven en een gedeelte waar studenten en 'amateur'-archeologen opgravingscursussen kunnen volgen. Het ligt in de bedoeling in Archeon ook authentieke bodenvondsten op te stellen, voorzover deze qua afmetingen de huidige museumruimtes te boven gaan. Hierbij wordt gedacht aan de twee nog beschikbare grote schepen uit Zwammerdam (Romeinse tijd) en restanten van opgegraven muurfragmenten van bijvoorbeeld middeleeuwse kastelen.

Archeon is een initiatief van de Stichting voor Experimentele Archeologie en Educatieve Vorming die vanaf 1978 bezig is geweest met het maken van plannen voor een archeologisch themapark en het vinden van een geschikte locatie binnen Nederland. In 1986 werd, mee doordat de plannen gecombineerd werden met die van de Alphense Stichting Forum Romanum Albanianum, Alphen aan den Rijn als vestigingsplaats gekozen. Een studie van het Nationaal Research Instituut voor Recreatie en Toerisme maakt duidelijk dat de unieke opzet van het themapark en de uitstekende ligging te midden van de Randstad garant staat voor een bezoekersaantal tussen 800.000 en 1.000.000 op jaarbasis.

Op 22 februari zijn de Stichting Archeon en Archeon Beheer BV opgericht om de bouw, het eigendom en de instandhouding van het park optimaal te regelen.

Archeon hoopt in september van dit jaar met de bouw te kunnen beginnen. In het voorjaar van 1993 moeten de poorten voor het publiek open gaan.

Inlichtingen: Archeon, Postadres: Postbus 600, 2400 AP Alphen aan den Rijn (tel: 01720-43631).

Archeologische Monumentenwacht

Op 1 maart is de Stichting Archeologische Monumentenwacht opgericht met financiële steun van het Prins Bernhard Fonds. In deze stichting participeren de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek, de Stichting Federatie Monumentenwacht en de Stichting Regionaal Archeologische Archiveringsproject. De Archeologische Monumentenwacht gaat zich bezighouden met de periodieke inspectie en (eventueel) onderhoud van beschermde archeologische monumenten, zoals grafheuvels, maar ook de niet aan de oppervlakte zichtbare, archeologisch belang-

rijke vindplaatsen. Bij de archeologische monumenten ontbreekt het nogal eens aan erkenning van hun betekenis en besef voor hun instandhouding. Gedegen voorlichting aan eigenaar, beheerder, pachter, planoloog en recreant wordt dan ook als een van de belangrijkste taken gezien.

Stichting Archeologische Monumentenwacht, Postbus 1347, 1000 BH Amsterdam, tel. 020-252834.

ARCHITECTUUR

Stichting Museumwoning De Kiefhoek Rotterdam

‘De Kiefhoek’, Manifest van het Nieuwe Bouwen, één van de bekendste woningbouwprojecten van architect J. J. P. Oud (1890-1963)

Een vooraankondiging van de opening van de Museumwoning ‘De Kiefhoek’ op 1 september 1990

De Museumwoning ‘De Kiefhoek’ wordt op 1 september 1990 geopend. Ze behoort tot een blokje van 6 woningen aan het Hendrik Idoplein in de wijk Bloemhof in Rotterdam-Zuid.

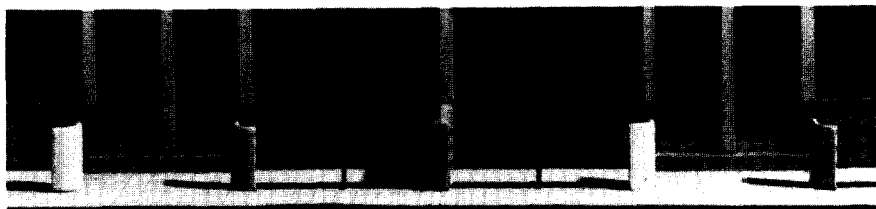
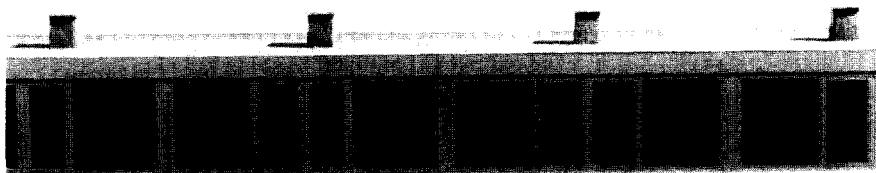
De Museumwoning wordt volledig gereconstrueerd naar de oorspronkelijke situatie vlak na de oplevering in 1930. In een naastliggende woning wordt een ontvangstruimte en een kleine tentoonstelling ingericht, waar de historische ontwikkeling van ‘De Kiefhoek’, de stedenbouwkundige opzet en de architectonische principes geïllustreerd worden.

De reconstructie van de Museumwoning en de inrichting van de tentoonstelling, zijn mogelijk geworden door de inspanning van de ‘Stichting Museumwoning De Kiefhoek’ en de ondersteuning van Sikkens Foundation. De Stichting gaat de museumwoning beheren.

‘De Kiefhoek’ in Rotterdam-Zuid, is het laatste en tevens bekendste woningbouwproject dat J. J. P. Oud als architect van de Gemeentelijke Woningdienst Rotterdam heeft gerealiseerd. Het staat in binnen- en buitenland bekend als een uitmuntend voorbeeld van Het Nieuwe Bouwen, en geniet nationaal en internationaal grote belangstelling en waardering.

De rationaliteit van de van de woningplattegronden en de verkaveling, de zuiverheid van de bouwkundige compositie en het heldere kleurgebruik zijn kwaliteiten die ‘De Kiefhoek’ tot een topstuk uit de stedelijke erfenis van Rotterdam maken.

Het oorspronkelijke plan (1925) bestond uit 298 eengezinswoningen, een waterstokerij, een aantal werkplaatsen en winkels.



De Kiefhoek, maquette van het restauratieplan. (bron: Stichting Museumwoning De Kiefhoek; ontwerp Wytze Patijn, Rotterdam).

REDACTIE

In Bulletin nr. 2 van 1989 (blz. 1) heeft de Redactie het plan voor vernieuwing van het tijdschrift uiteen gezet. De hoofdpunten waren: verbreding van het aandachtsgebied, ruimte voor actualiteit en kritiek, en handhaving van het wetenschappelijk niveau. Geconstateerd kan worden dat in 1989 veel is bereikt. Genoemd kunnen worden, onder andere, de artikelen over stedenbouwkundige monumentenzorg, jongere bouwkunst, en monumentenzorg buiten Nederland. Ook is, in toenemende mate, plaats ingeruimd voor archeologische berichten en voor musea.

De redactie realiseert zich dat de vernieuwing niet zonder risico is. De ruimte die wordt gegeven aan nieuwe onderwerpen gaat veelal ten koste van artikelen over het vertrouwde terrein van de bouwhistorie en de monumenten van

voor ca. 1850. Een ander riskant gevolg is de verdringing van hoofdartikelen door nieuws en berichten. Mede door middel van themanummers, die een grotere oplage mogelijk maken, is het mogelijk deze verdringing tegen te gaan.

De redactie is van mening dat op den duur een meer structurele oplossing gevonden moet worden voor de genoemde problemen. In goed overleg met het Bestuur van de KNOB en de Redactieraad werkt de redactie aan een plan om nieuws en actualiteiten in extra edities uit te brengen. Hiermee hoopt de redactie te bereiken dat de wetenschappelijke hoofdartikelen weer op het gebruikelijke niveau en de daarbij gewenste omvang kunnen worden gebracht. Ten einde nu al een begin te kunnen maken met de gewenste kwaliteitsverbetering is besloten,

met ingang van dit nummer, de eindredactie los te koppelen van de directeur Bureau KNOB. Hiermee wordt bereikt dat het Bureau meer dan tot nu toe aandacht kan geven aan abonnee-werving en public relations. Het betekent ook dat de redacteuren meer inhoudelijke betrokkenheid krijgen bij de eindredactie van de artikelen. De secretariële ondersteuning en coördinatie door het Bureau KNOB ondergaat geen wijziging. Tenslotte kan worden meegedeeld dat de Stichting voor de Nederlandse Archeologie te Amsterdam medewerking heeft toegezegd bij de samenstelling van de archeologische berichtgeving in het Bulletin. Mevr. drs. J. B. Geerlink verzorgt vanuit het bureau van de Stichting het archeologisch nieuws.

F. W. van Voorden, hoofdredacteur

Het Monumenten Inventarisatie Project

G. M. Andela

'Het is niet het letterlijke verleden dat ons beheerst. Het zijn beelden van het verleden. Deze zijn dikwijls net zo verijnd van structuur en net zo selectief als mythen. Beelden en symbolische constructies van het verleden zijn bijna als genetische informatie in ons bewustzijn ingeprent. Ieder nieuw tijdperk in de geschiedenis weerspiegelt zich in het beeld en de actieve mythologie van zijn eigen verleden. Het toetst een gevoel van identiteit, van achteruitgang of nieuwe verworvenheden aan dat verleden. De echo's door middel waarvan een samenleving haar eigen stem tracht te bepalen, komen van achteren. Een samenleving kan het niet stellen zonder antecedenten'.

George Steiner: *In de burcht van Blauwbaard*



Plattegrond der stad Rotterdam in 1839, L. F. Temminck. De kaart toont de omvang van de stad rond 1850. De stad bestaat uit de oude stadsdriehoek binnen de vesten en de lanenkwartieren ten noordoosten en ten westen hiervan. Deze poldergebieden, waar oorspronkelijk blekerijen, warmoezerijen en buitenhuizen gevestigd waren, functioneren als opvanggebied voor de overvolle binnenstad. In de Muizenpolder ten zuiden van de huidige Westzeedijk, in Kralingen en langs de Rotte en de Schie bevinden zich talrijke buitenplaatsen. (plattegrond uit: Van Ravesteyn, Rotterdam in de negentiende eeuw, Rotterdam 1924).

Inleiding

Het Monumenten Inventarisatie Project (M.I.P.) is, zoals bekend, een landelijk opgezet onderzoek naar de architectuur en stedenbouw uit de periode 1850-1940. Het initiatief is afkomstig van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg te Zeist. De directe aanleiding vormde de leemte in kennis die bij de dienst bestond over de jongere architectuur en stedenbouw uit de genoemde periode door zijn gerichtheid, tot ongeveer de jaren zeventig, op de architectuur van vóór 1850. De toenemende bestuurlijke en adviserende bemoeienissen op het gebied van de volkshuisvesting, o.a. veroorzaakt door de stadsvernieuwing en op dat van de ruimtelijke ordening, dwongen de dienst tot bijstelling van het beleid in de richting van de jongere bouwkunst. Daarnaast was de toenemende belangstelling voor de industriële archeologie van invloed op deze wending. Men besloot in 1984 met steun van de Tweede Kamer tot een grootscheepse aanpak. Dat wil zeggen, in vijf jaar tijd zou een overzicht van de jongere architectuur en stedenbouw in ons land moeten worden verkregen. Het onderzoek kreeg de naam Monumenten Inventarisatie Project. Als doelstellingen werden geformuleerd:

1. het verkrijgen van een *landelijk* overzicht over de bouwkunst en stedenbouw van genoemde periode;
2. het bevorderen van kennis en waardering voor deze bouwkunst en stedenbouw;
3. het aanreiken van een uitgangspunt voor nader onderzoek en voor publikaties;
4. bouwstenen bieden voor beleidsvorming op het gebied van de ruimtelijke ordening in de ruimste betekenis;
5. een basis bieden voor beleid in verband met bescherming in wettelijke kaders.

De richtlijnen voor het onderzoek werden opgesteld door de Rijksdienst, terwijl uitvoering zou moeten plaatsvinden door de provincies en de vier grote steden, in samenwerking met de dienst in Zeist.

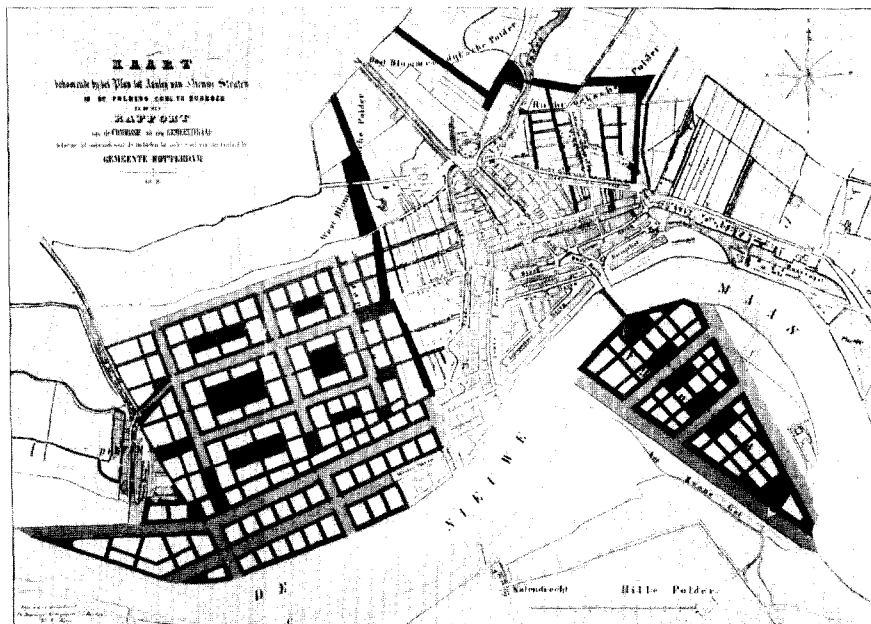
In grote lijnen kunnen deze richtlijnen worden gekarakteriseerd door een opzet van groot naar klein. Werkend vanuit een algemeen overzicht over de geografische, de sociaal-economische, de culturele, de stedenbouwkundige en architectonische ontwikkeling van een projectgebied (provincie of stad) wordt op het tweede niveau deze kennis verder uitgediept op de schaal van de kleine stad, de wijk of buurt (de deelgebieden vormend).

Als derde stap volgt de objectinventarisatie

Kaart behorende bij het plan tot aanleg van nieuwe straten in de polders Cool en Rubroek, 1858, W. N. Rose.

De singels van het waterproject en de ontworpen uitbreiding voor Feijenoord en het westen zijn in kleur aangegeven.

Slechts de nieuw geprojecteerde straten in de lanenkwartieren zijn deels ten uitvoer gebracht. (plattegrond uit: L. J. C. J. van Ravesteyn: Rotterdam in de negentiende eeuw, Rotterdam 1924).



per deelgebied. De gegevens moeten worden verwerkt in een algemene gebiedsbeschrijving, in deelgebiedsbeschrijvingen, in een objectregistratie (per computer) en in kaartmateriaal waarop aangeduid onder andere de stedenbouwkundige typologie en gebieden met bijzondere waarden. Het project is landelijk nog in volle gang.

Rotterdam

Tegen een achtergrond van hei-installaties en zwenkende bouwkransen liepen en fietsen ruim twee jaar lang de medewerkers van het M.I.P. door de stad Rotterdam. Terwijl in hoog tempo wordt gewerkt aan de 'vernieuwing' van de stad, probeerden zij de voor Rotterdam oude stad in kaart te brengen, dat wil zeggen, de architectuur en stedenbouw uit de periode 1850-1940. Soms nog nadrukkelijk aanwezig, op andere plaatsen door ruim vijftien jaar stadsvernieuwing onherkenbaar veranderd.

Het onderzoek werd onlangs afgerond met een presentatie van de resultaten; twee lijvige rapporten en een computerbestand met ruim 1.400 objectbeschrijvingen.

De start vond plaats in juli 1987 en ging gepaard met een bustocht voor pers, politie en monumentenbeschermers langs enkele al wel bekende monumentwaardige objecten. Het was nog geen confrontatie met het onbekende Rotterdam.

Dit werd wel het terrein voor de onderzoekers Helma Hellinga, Paul Rosenberg en ondergetekende. Zij begonnen met een verkennende studie over de algemene ontwikkeling van de stad met als kenwoorden de geografie, de historische stad, infrastructuur, handel en scheepvaart, industriële ontwikkeling, dienstensector, cultuur, de stedenbouwkundige en architectonische ontwikkeling. De belangrijkste geraadpleegde bronnen vormden de werken van Van Ravesteyn, Rogier, Van Lieburg, Wattjes en Ten Bosch en diverse artikelen in de Rotterdamse jaarboekjes en tijdschriften, gidsen en herdenkingsbundels.

In grote lijnen leverde dit onderzoek het volgende, niet geheel onbekende beeld op.

Ontwikkeling 1850-1940

Na een relatieve stilstand in het begin van de negentiende eeuw vond in de periode 1850-1940 een expansieve ruimtelijke ontwikkeling plaats. Daarbij is sprake van enerzijds een nauwe samenhang tussen de transformatie van de haven van stapelhaven tot een doorvoerhaven van wereldformaat en anderzijds de stedelijke uitbreidingen. Voortdurend werden er aangrenzende gebieden geannexeerd. Soms gaven de belangen van haven en industrie hiertoe de doorslag, dan weer het aspect van de behoefte aan grond voor woningbouw.

De eerste planmatige uitbreiding ten westen van de oude stadsdriehoek vormde het Nieuwe Werk (rond 1850) naar een ontwerp van de stadsarchitect W. N. Rose, met traditionele havenbekkens en een gemengde bebouwing (pakhuizen, woningen en later kantoren). Kort daarop volgden de wijken Cool en Rubroek, deels uitgevoerd naar een plan van Rose (1858). Dezelfde architect was ook verantwoordelijk voor het zogenaamde Waterproject (1854), dat voorzag in de aanleg van een singelstructuur ten westen, noorden en noordoosten van de stad, primair ten behoeve van de waterversing en verbetering van de hygiëne in de oude stad. De fraai beplante singels (naar ontwerp van de J. D. en L. P. Zocher) zoals de Westersingel, Spoor singel en Noordsingel zouden belangrijke groene aders vormen in de nieuwe stadsdelen.

Ofschoon in 1883 wel een plan werd ontworpen door de toenmalige gemeente-architect G. J. de Jongh, werd Rotterdam hoofdzakelijk gebouwd volgens particuliere stratenplannen, waarbij de oorspronkelijke kavelstructuren veelal werden aangehouden. Het uitbreidingsplan gold slechts als een globale richtlijn. Er verschenen veelal hui-

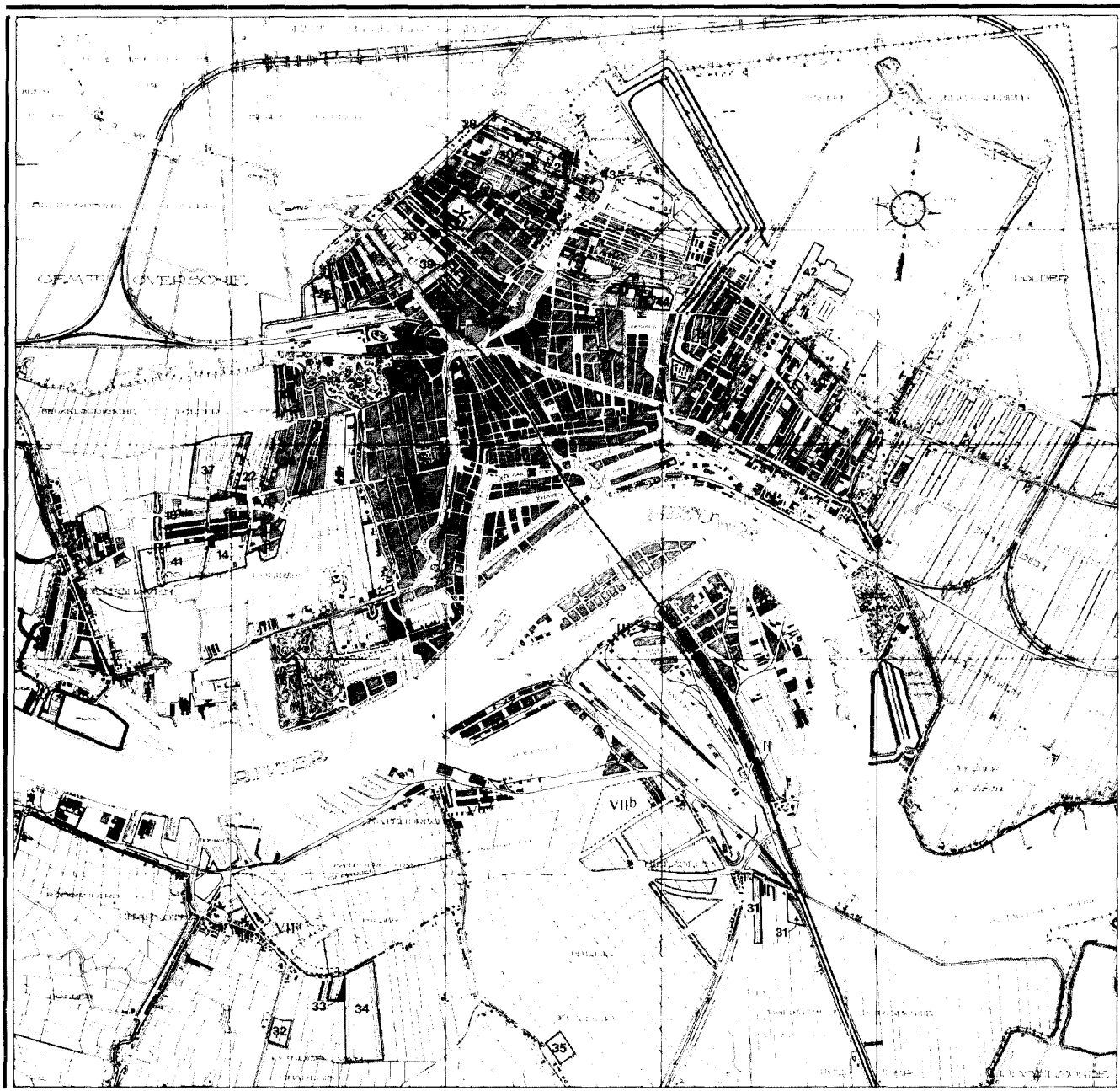
zen van twee tot vier of vijf lagen hoog waarvan sommigen werden voorzien van een sobere, weer andere van een rijke stucdecoratie. Aan de singels kwamen de meer luxe middenstandswoningen en herenhuisen.

De tweede belangrijke factor bij de bouw van de stad was de Bouwverordening (1857) waarvan de bepalingen in 1887 werden aangescherpt. De regel dat in het belang van het verkeer de straathoeken afgeschuind dienden te worden heeft geleid tot de vele typische schuine straatbeëindigingen die zich vandaag de dag nog in de stad voordoen (hoek Zaagmolenstraat/Zwaanshals, hoek Oude Binnenweg/Mauritsweg).

De aandacht van de gemeente ging tegen het eind van de negentiende eeuw vooral uit naar de uitbreiding van de haven. Aanvankelijk vond deze alleen op de noordelijke oever plaats, maar na 1865 ook op de zuidelijke. Van grote invloed op de havenaanleg in dit gebied (Feijenoord) waren het gereedkomen van de spoorlijn, de schaalvergroting in de scheepvaart en mechanisering van de overslag. Traditionale kanaalhavens met pakhuizen voor de opslag van goederen (o.a. Binnenhaven, Spoorweghaven) maakten plaats voor grotere havenbekkens, zoals de Rijnhaven waar de overslag van schip tot schip plaatsvond. In het havengebied vestigden zich talrijke industrieën, verwant aan de scheepvaart (machinefabrieken) maar ook andere (graanverwerkende industrieën, brouwerijen en zuivelfabrieken).

De aanleg van havens ten westen van het dorp Charlois (in 1894 geannexeerd) stond vooral in het teken van de ontwikkeling van de petrochemische industrie.

Deze ontwikkeling zou na W.O. II expansieve vormen aannemen (Botlek, Europoort, Maasvlakte).



Plattegrond van Rotterdam in 1900.

De ingetekende gebieden met cijfers zijn de belangrijkste particuliere en gemeentelijke stratenplannen die in de jaren 1883-1900 werden uitgevoerd. De kaart laat duidelijk zien dat hierbij hoofdzakelijk de bestaande kavelgrenzen werden aangehouden.

Opvallend is de grote afwezigheid van de gemeente op de noordelijke oever. De aandacht ging uit naar de havenaanleg op zuid en met het oog hierop nam de gemeente ook de bouw van arbeiderswoningen ter hand. Slechts enkele particulieren nemen het initiatief tot de aanleg van straten en woningbouw.

Na de eeuwwisseling zal er op Zuid relatief veel verenigingsbouw worden gerealiseerd (Vreewijk, Bloemhof).

(plattegrond uit: Van Ravesteyn, Rotterdam in de negentiende eeuw, Rotterdam 1924).

Woningbouw

De woningbouw op Zuid werd lange tijd bepaald door de havenaanleg, dat wil zeggen: woningen werden gerealiseerd op gebieden die resteerden na de aanleg van havens, industrieterreinen en spoorwegen (Afrikaanderbuurt, Feijenoord).

Na de eeuwwisseling kwam hierin verandering toen het stedenbouwkundig concept van de tuinstad zijn invloed deed gelden (tuindorpen Heijplaat en Vreewijk, Bloemhof). Bovendien maakte de Woningwet (1901) de bouw van gesubsidieerde woningbouw mogelijk. In verband met de grote vraag naar goede en goedkope woningen werd in de jaren twintig op Zuid geëxperimenteerd met

nieuwe bouwmethoden en -constructies (de betondorpen Kossel en Stuhlemeyer). Op de noordelijke oever kwamen in de eerste decennia van de twintigste eeuw de wijken Oud-Mathenesse, Spangen en Bospolder-Tussendijken tot stand met straten die niet langer werden gevormd door de typische negentiende-eeuwse rijhuizen, maar door grote dikwijls sober met siermetselwerk gedecoreerde woningblokken.

De wijken Bergpolder en Blijdorp (gekenmerkt door een heldere stedenbouwkundige structuur en een sterk horizontaal gelede bebouwing) werden in de jaren dertig gebouwd.

Stedelijke voorzieningen

Toen de bevolking toenam (1850-1940: 90.000-600.000) kwamen tegen het einde van de negentiende eeuw de verschillende nutsvoorzieningen tot stand, aanvankelijk op particulier initiatief, later door toedoen van de gemeente (waterleiding, riolering, gas, elektriciteit, telefoon).

Ook ontstonden er in dezelfde tijd voorzieningen op het gebied van de gezondheidszorg (ziekenhuizen), onderwijs (scholen) en sport en ontspanning (gymnastiekscholen, zwembaden, voetbalstadions). Vooral aan de doorgaande straten (Oude en Nieuwe Binnenweg, Kruiskade en West-Kruiskade, 1e en 2e Middellandstraat, Noordmolenstraat, Bergweg, Goudseweg) en in het centrum (Hoogstraat) verschenen talrijke nieuwe winkels of ondergingen de oude een grondige modernisering. Er ontwikkelde zich een uitgaansleven dat zich vooral in het centrum van de oude stad afspeelde. Door het bombardement in mei 1940 zijn de meeste sporen hiervan, zoals de variététheaters, de oude schouwburg en de vele bioscopen verdwenen. Alleen in naam leven ze nog voort (de Doelen, Loos, Thalia, Scala, Luxor e.a.). Ook de tram met de trams huisjes en bovenleidingen en de autobus verschenen in het stadsbeeld, evenals de auto.

Deze vernieuwingen en intensivering van het vervoer vereisten aanpassing van de compacte nauwe stedelijke structuur. Zo vonden er verschillende dempingen van grachten en sloten plaats ten behoeve van een betere verkeersontwikkeling. De Meent en Coolsingel getuigen nog van deze vooroorlogse ingrepen. Vooral aan de Coolsingel vond in de eerste decennia na de oorlog een begin van city-vorming plaats (schaalvergroting, concentratie van centrumfuncties). Door de oorlogsverwoestingen zijn de stedenbouwkundige en architectonische ingrepen, daterend uit de periode 1850-1940, in het centrum van Rotterdam uiterst schaars.

Hierin onderscheidt de stad zich van de andere grote Nederlandse steden. De M.I.P.-onderzoekers konden op een paar uitzonderingen na het centrum geheel 'overslaan'. Daarentegen vroegen de historische kernen van de geannexeerde dorpen (zoals Pernis, Charlois, Hoek van Holland, Overschie) om nader onderzoek.

Inventarisatie-gebieden

Op grond van deze eerste verkenning, waarvan de resultaten de synopsis voor de algemene gebiedsbeschrijving vormden, werd de stad opgedeeld in achttien deelgebieden. De bestaande wijkgrenzen en een zekere chronologie vormden hierbij de leidraad. Globaal werden de deelgebieden gevormd door:



Stadsuitbreiding Rotterdam-West (luchtfoto 1934, Topografische Dienst Emmen).

De spoorlijn omsluit de wijken Bospolder-Tussendijken, Oud-Mathenesse en Spangen. Ten westen van de spoorlijn Het Witte Dorp van architect J. J. P. Oud (semipermanente woningen, 1922-'24). Rechtsonder Delfshaven.

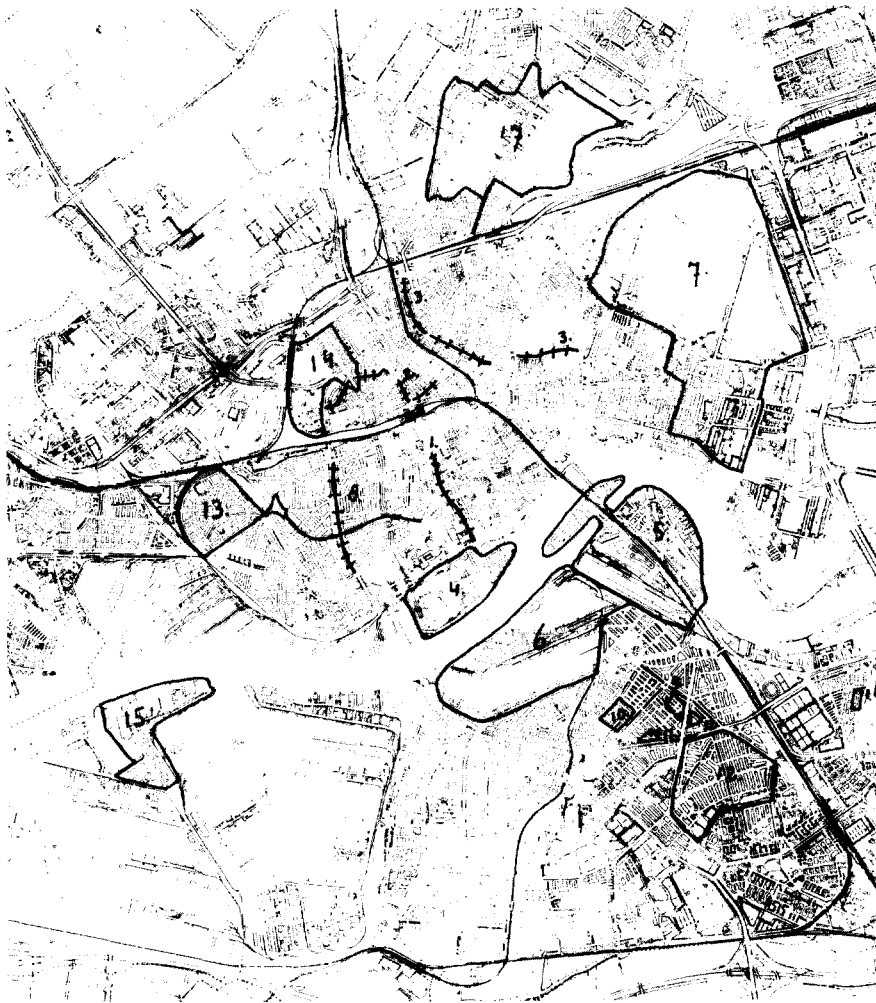
1. het centrum met de directe omgeving;
2. de woonwijken in het Oude Noorden, Rubroek, Provenierswijk, Agniesebuurt, Crooswijk en Liskwartier;
3. Kralingen;
- 4, 10, 15. de woonwijken op Zuid (inclusief na-oorlogse);
5. de havens en Heijlplaat;
6. Hoek van Holland;
7. Delfshaven en omgeving;
8. Oude en Nieuwe Westen en Middelland;
9. Bospolder-Tussendijken, Oud-Mathenesse en Spangen;
11. Bergpolder en Blijdorp;
12. Overschie met de omliggende polders;
13. Hillegersberg, Schiebroek en Terbregge;
14. 's-Gravenland en Prinsenland met de aangrenzende woonwijken Ommoord en Zevenkamp;
16. IJsselmonde met Beverwaard en Groot-IJsselmonde;
17. Pernis;
18. Hoogvliet.

De voorlopige algemene beschrijvingen vormden de achtergrond waartegen de inventarisatie van waardevolle objecten en van de gebieden met bijzondere waarden plaatsvond. Dit resulteerde in een bestand van zowel boerderijen uit de polders als handels- en kantoorgebouwen uit het Scheepvaartkwartier, zowel Jugendstil-woonhuizen als Nieuw-Zakelijke gebouwen, zowel fabrieken, loodsen als kademuuren en bruggen, zowel hekken als trams huisjes, zowel stedenbouwkundige ensembles en

straatwanden als voormalige stoomgemalen.

Als uitgangspunt voor de selectie gold de mate van representativiteit voor de cultuurhistorische ontwikkelingen van de betreffende periode in de ruimste zin van het woord. Bij categorieën als woonhuizen, scholen e.d. werd ook de kwaliteit van de architectonische vormgeving meegewogen. Voor de selectie van gebieden met bijzondere waarden werden vooral stedenbouwkundige criteria gehanteerd zoals de kwaliteit van het ruimtelijk concept (verkaveling, architectonische/architectuurhistorische kwaliteiten, representativiteit voor specifieke functionele ontwikkeling), de bijzondere historische betekenis (pioniersfunctie, betekenis voor de ontwikkeling van het stedenbouwkundig denken), de stedenbouwkundige betekenis in ruimere omgeving (als deel van een groter geheel, markering van het stadsbeeld).

De tevens aanbevolen criteria 'gaafheid' en 'zeldzaamheid' (van de bovengenoemde kwaliteiten) bleken in de praktijk soms moeilijk toepasbaar. Het beeld van verschillende gebieden is door de recente stadsvernieuwing drastisch veranderd, zonder dat echter de stedenbouwkundige structuur wezenlijk is aangetast (Vreewijk, Spangen). Als gebied



Gebieden met bijzondere stedenbouwkundige en architectonische waarden. (kaartbewerking: G. M. Andela, 1990).

1. Westersingel, Mauritsweg, Eendrachtsweg.
2. Spoorsingel, Provenierssingel.
3. Boezemsingel, Crooswijksesingel, Noordsingel, Bergsingel.
4. Scheepvaartkwartier met Park.
5. Feijenoord met Noordereiland.
6. Wilhelminapier, Rijnhaven e.o.
7. Kralingen, Kralingse Bos.
8. Heemraadssingel, Mathenesserlaan, Mathenesserplein.
9. Kiefhoek.
10. Kossel I en II.
11. Stuhlemelje I en II.
12. Vreewijk.
13. Spangen.
14. Blijdorp (deel) met Vrooesenpark en diergaarde Blijdorp.
15. Heijplaat.
16. Tuindorp IJsselmonde.
17. Bergse Voorplas, Bergse Achterplas, Straatweg.

met bijzondere waarden zijn aangeduid onder andere de singels behorende tot het z.g. Waterproject van Rose (Westersingel, Spoorsingel, Noordsingel, Crooswijksesingel, Boezemsingel) en de Heemraadssingel, voorts de Mathenesserlaan met het Mathenesserplein, de wijk Spangen, delen van Kralingen (incl. Kralingse Bos en Plas) de Bergse Voor- en Achterplas en op zuid de Kiefhoek, betondorp De Kossel, Vreewijk en de oudste havengebieden (Feijenoord en de Rijnhaven met omgeving).

Resultaat

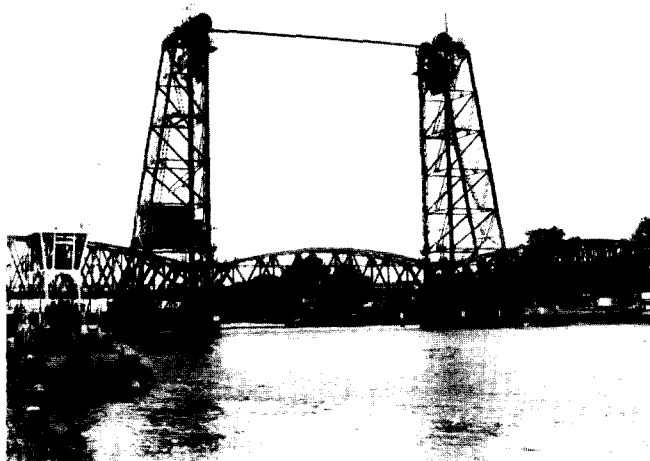
De kaart waarop deze gebieden zijn aangeduid komt in grote lijnen overeen met de zogenaamde 'gevoelige gebiedenkaart' die enkele jaren gelden door de dienst Stadsontwikkeling is opgesteld. Hierop waren alle uit architectuurhistorisch, stedenbouwkundig en/of landschappelijk oogpunt waardevolle gebieden aangegeven.

De kaart verdween echter in de bekende bureaula, ondanks het feit dat de kaart in opdracht werd gemaakt. Het globale karakter en het ontbreken van een plan van aanpak

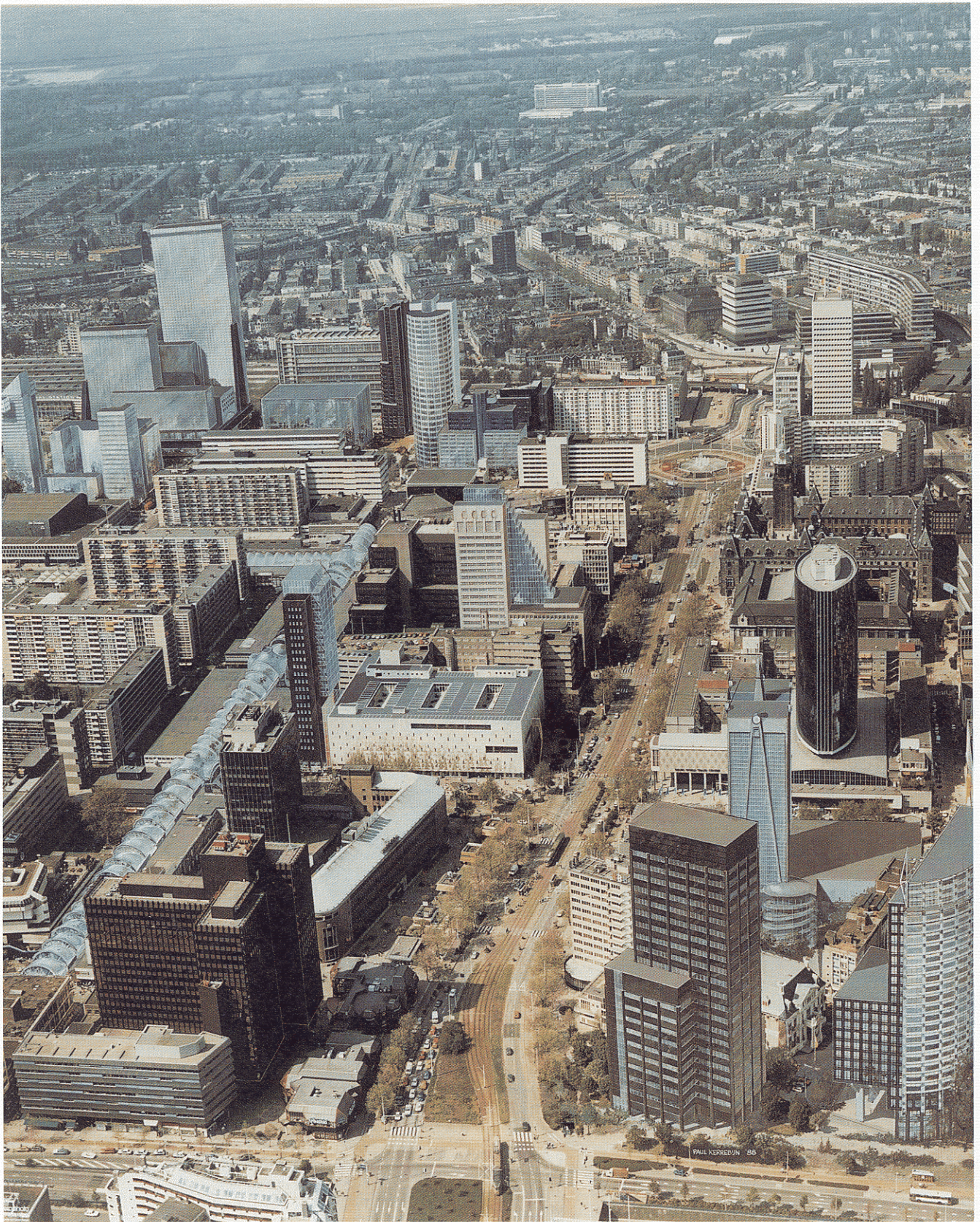
voor toepassing ervan waren mede debet aan deze verdwijning. Hopelijk wacht de nieuwe (M.I.P.) kaart een betere toekomst. Ofschoon het M.I.P. geen grote verschuivingen in de historiografie van de Rotterdamse architectuur en stedenbouw heeft opgeleverd, ligt de belangrijkste verdienste van dit project in de systematische wijze en de grote schaal waarop de ruimtelijke ontwikkeling van de stad in de periode 1850-1940 inzichtelijk is gemaakt. Tegen een achtergrond van de geografische en historische ontwikkeling zijn stedenbouwkundige structuren, gebouwen, constructies e.d. die getuigen van deze ontwikkeling in hun onderlinge samenhang en afzonderlijk beschreven en gecodeerd. Inmiddels hebben de onderzoeksresultaten aanleiding gegeven tot verder onderzoek, bijvoorbeeld naar de scholenbouw van gemeente-architect Van der Steur, het (hoge) kantorengebouw van het G.E.B. en de kerkenbouw in de periode 1850-1940. Onderzoek naar de stedenbouwkundige voorstellen van Rose gaat binnenkort van start. Hoe de resultaten van het M.I.P. bouwstenen kan aanreiken op het gebied van de ruimtelijke ordening, stadsontwikkeling en monumentenzorg, zoals in de

doelstellingen staat verwoord, is in Rotterdam nog volstrekt onduidelijk.

Natuurlijk zal het niet moeilijk zijn het bestand nog eens door te lopen op gemeentelijke of eventuele rijksmonumenten. De meeste objectnummers zullen door hun aard en kwaliteit niet in aanmerking komen voor een dergelijke kwalificatie. Voor de bescherming of op zijn minst de aandacht voor de objecten en gebieden uit deze inventarisatie is het ontwikkelen van een geïntegreerd welstands- en monumentenbeleid een meer aangewezen weg. Het gaat immers, anders dan in de traditionele monumentenzorg, bijna steeds over grotere ensembles, de straat, het blok, het plein, de wijk etc. Daarnaast zal er een beroep moeten worden gedaan op het exploratief en creatief vermogen van de architect en stedenbouwkundige ontwerper. Juist in samenwerking met hen zal onderzocht moeten worden op welke wijze de architectuur en stedenbouw uit het verleden kunnen worden ingezet in de bestaande en toekomstige ontwerppraktijken. Pas wanneer dit in Rotterdam niet tot een incident beperkt blijft, zoals nu het geval is, kan er gesproken worden van een geslaagd project.



Een willekeurige selectie van waardevolle objecten. Van links naar rechts, van boven naar beneden: Hefbrug, Koningshaven, 1927. Ontwerp J. Oosting; Proveniersstraat, 1890. Kenmerkend is de uniformiteit per drie, vier of meer huizen, die het gevolg is van de bloksgewijze bebouwing door particulieren; Woonhuis, Pastoriedijk, Pernis, 1884; Machinefabriek Kuypers, Feijenoord, 1909; Kantoorgebouw van de Holland-Amerika Lijn, Wilhelminakade, 1901-'20. Architect Droogelever Fortuyn, J. Müller en C. B. van der Tak; Woningbouwcomplex Noorderhaven-Talmastraat, Blijdorp, ca. 1935. Architect W. Vermeer. De wijk Blijdorp onderscheidt zich door de heldere, sterk symmetrische opzet met een vrij uniforme bebouwing in gesloten blokken van vijf lagen. (foto's: Bureau Monumentenzorg Rotterdam, 1988-'89)



City-ontwikkeling in het centrum van Rotterdam (Coolingsingel en omgeving, gezien vanuit het zuiden). Fotomontage van bestaande en toekomstige bebouwing (bron: Grondbedrijf Rotterdam; montage Paul Kerrebijn, 1988).

Rotterdam in de overgang Stedebouwkunde tussen identiteit en imago

J. E. Bosma en G. Hovingh

Identiteit

In het ideeëngoed dat het nieuwe stedelijk elan voedt, speelt het begrip identiteit een sleutelrol. Het is opvallend dat de stedelijke identiteit zelden gedefinieerd, ja zelfs als vanzelfsprekend gepresenteerd wordt. Dat maakt argwanend. De identiteit van een stad is kennelijk moeilijk te benoemen. Wanneer het begrip statisch wordt opgevat in de zin van een historische fixatie dan kunnen de lotgevallen van de stad Rotterdam alleen in termen van identiteitsverlies worden beschreven. In 1940 is de stadskern weggevaagd, terwijl thans de gebouwde neerslag van de Rotterdamse wederopbouw al weer wordt neergehaald om plaats te maken voor een kantorenstad. Er kan zelfs worden gesproken van een 'Tweede Wederopbouw'. Een negatieve waardering van de veranderingen in de stad, namelijk als verval, komt voort uit een denkpatroon dat een historische identiteit als het ware bevriest, als norm in de toekomst projecteert en daar alle voorgenomen plannen voor de stad aan toetst. Een dergelijk denkpatroon dat zich moeilijk laat rijmen met een begrip van de stedelijke dynamiek, moet tot teleurstellingen leiden.

Het begrip identiteit is alleen hanteerbaar in een evolutionaire betekenis: vrucht van de potenties, de patronen en de dynamiek die verbonden zijn aan de exploitatie van de stedelijke bodem, de distributie en indeling van de stedelijke ruimte en de activiteiten van de mensenmassa. In Rotterdam is sprake van een voortdurende verschuiving in de waardering van deze identiteitsbepalende elementen. Het complexe begrip 'identiteit' moet duidelijk worden onderscheiden van het eenduidige begrip 'imago'. Het werken aan het imago van de stad oftewel het produceren van een '**corporate image**' om de stad in commerciële termen van functionele specialisatie te profileren, is sterk aan mode onderhevig en aan het hier en nu gebonden. Het architectonische en stedebouwkundige design speelt hierin een sterk vormbepalende rol. Identiteit daarentegen is een complex en gelaagd begrip van de lange duur waarin sociale en psychologische begrippen samengaan met geografisch bepaalde stedelijke ruimtes. Het onttrekt zich grotendeels aan een gerichte vormgeving. Het is een anachronisme om met behulp van architectuur en stedebouw een identiteit te willen versterken of zelfs te scheppen, temeer omdat de vormgevende disciplines huiverig zijn geworden voor de vage noties die destijds door de Fo-

rum-groep zijn verwoord en in de jaren zeventig zo succesvol leken.

Nu is het verwarrende in de identiteitsdiscussie dat de begrippen identiteit en imago stelselmatig worden verwisseld. Een aanwijzing daarvoor is dat de steden die hun 'identiteit' willen versterken, stevast aankomen met dezelfde soort plannen. Daarmee ondergraven zij juist hun uniciteit.

Wat is er gaande? In het Europese darwinisme strijden de steden om arbeidsplaatsen, voorzieningen en bevolkingsgroepen. De veranderingen in de steden volgen een vast patroon: omdat de particuliere beleggers de markt zijn gaan domineren, hantieren steden nieuwe planningsstrategieën die door hun sterk economisch accent alle trekken van een 'marketing'-tactiek hebben. De vestigingsplaatsfactoren van bedrijven zijn veelal van ondergeschikt belang door de tendensen in de communicatie- en transporttechnologie; bovendien is de aard en de structuur van de bedrijvigheid zelf veranderd, zodat er meer vrijheid in de keuze van de vestigingsplaats bestaat. Enigszins gepocheerd gesteld, kan een bedrijf in principe zich op elke plaats vestigen. In vaktermen heet dat 'footloose'. Daardoor winnen indirecte, intuïtieve en secundaire factoren aan betekenis. Dit heeft twee gevolgen. De beslissende vestigingsfactor wordt niet zelden bepaald door de uitkomst van de elkaar beconcurrerende gemeenten die werkgelegenheid willen aantrekken: de hoogwaardige culturele en recreatieve consumptiemogelijkheden, een aantrekkelijk woonmilieu. Feitelijk gokken de steden op een mediatechnische cirkelgang volgens het retorische principe van de 'selffulfilling prophecy': door een propagandistisch betoog over economische opleving, recreatieve consumptie en culturele uitstraling moet worden bewerksteld dat de voorgespiegelde trend inderdaad zal doorzetten.

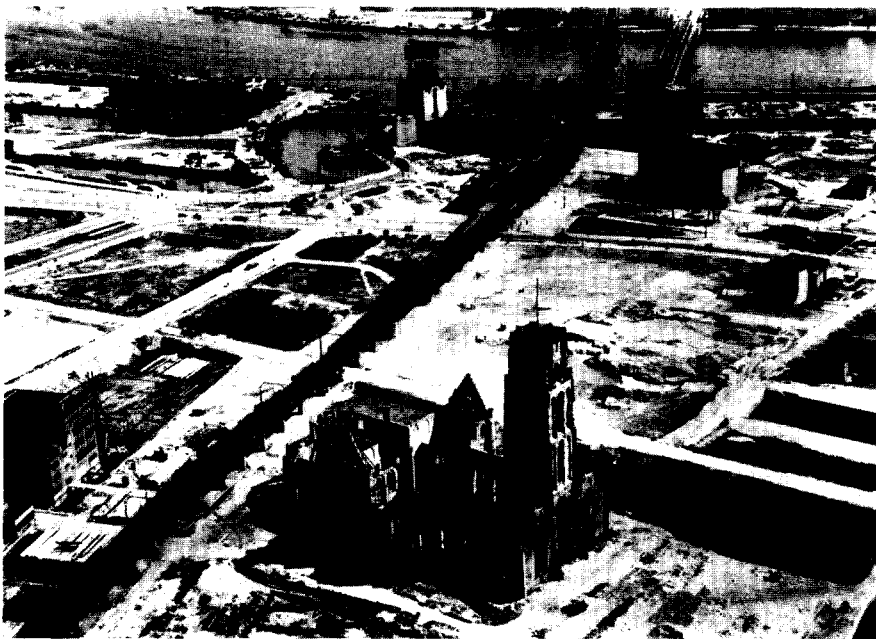
Ook Rotterdam verandert van een productiestad in een consumptiestad. In de plannen is het invoeren van de potentiële vrije tijdsbesteding een even markant gegeven als de nadruk op de economische potenties. De stedelijke bevolking is in enkele decennia volkomen anders samengesteld. De een- en tweepersoonshuishoudens met hun diversiteit in culturele leefstijlen zijn overheersend geworden. Zij draaien mee in het werkcircuit, verhuizen regelmatig, worden even regelmatig omgeschoold, leven in een koortsachtig tempo en leiden niet zelden een nomadisch bestaan. Voor deze groep

zijn de infrastructuur en de communicatiecentra van vitaal belang. Zij vertegenwoordigen een inkomensniveau dat voldoende draagkracht biedt voor een overdaad aan culinaire uitspanningen, oorden van vermaak, kunst- en cultuurcentra.

Tegelijkertijd leiden in andere stadsdelen de kinderrijke etnische minderheden en de randfiguren een anoniem, ongrijpbaar en niet zelden verpauperd bestaan in een schaduweconomie. In Rotterdam bestaat de 'city of the permanent underclass' (Peter Hall) naar schatting uit een kwart van de bevolking. Voor deze groep is de woonomgeving van primair belang, ook al wordt hun houding in de planningsprocedures die een wooncultuur willen verbeteren als indifferent omschreven.

De twee bevolkingsgroepen hebben een totaal verschillend geografisch bereik, leven in verschillende tijdperken en kennen een fundamenteel verschil in snelheid. Indien de ene groep zo mobiel is dat ze statistisch gezien na tien jaar de stad al weer heeft verlaten, en de andere groep economisch niet interessant is en noodgedwongen sterk aan de plek is gebonden, dan moet de 'image building' van de stad zich wel richten op de markt en op de grote projecten. De stadsvernieuwing staat ook daarom op gespannen voet met een stedelijke vernieuwing, die immers in de samenwerking van lokale overheid en bedrijfsleven wordt geactiveerd door krachtige lobbypraktijken.

De stedenstrijd heeft internationale dimensies en maakt de (inter-)provinciale bemoeienis belangrijker dan het gemeentelijke bestuur. Het gemeentelijke apparaat is te groot en te zeer verkokerd om slagvaardig te kunnen reageren op de stedelijke problemen. De economische kansen en de in samenhang daarmee opgespoorde problemen van de Randstad zijn besproken in het overleg tussen de grote steden, de drie westelijke provincies en de centrale overheid (Commissie Montijn) en hebben op dat niveau geleid tot een geïntegreerd overheidsbeleid. Het probleem van de identiteit krijgt grootschalige dimensies en verschuift naar een hoger schaalniveau: de Randstad. De centrale vraag is hoe de Randstad zou kunnen meedraaien in het nieuwe Europa waar alles is gericht op het vestigingsklimaat, de infrastructurele ingrepen, de voorzieningen, de arbeidsplaatsen en de bevolkingsgroepen. Opnieuw, maar nu op regionaal niveau, komt het spanningsveld tussen imago en identiteit in beeld.



Rotterdam, stadscentrum in 1946 (foto Rijksdienst voor de Monumentenzorg, 1946).

Stedebouw

De stedebouwkunde heeft zich lange tijd het herstellen van een verloren gegane stedelijke identiteit als opgave gesteld. Als reactie op de modernistische, lees: verwoestende ingrepen in de stad van de jaren zestig zijn in het decennium daarna pogingen ondernomen een voor-moderne stedelijkheid nieuw leven in te blazen. Naast het imago van Rotterdam als 'havenstad' en 'Lijnbaanstad' zou ook haar karakter als 'woonstad' die zich aan de directe, functionele bepaling door de economie onttrekt, aandacht vergen. Die omslag naar een culturele interesse in de stedebouwkundige

Rotterdam, stadscentrum na de eerste fase van wederopbouw, 1970 (foto Rijksdienst voor de Monumentenzorg, 1970).

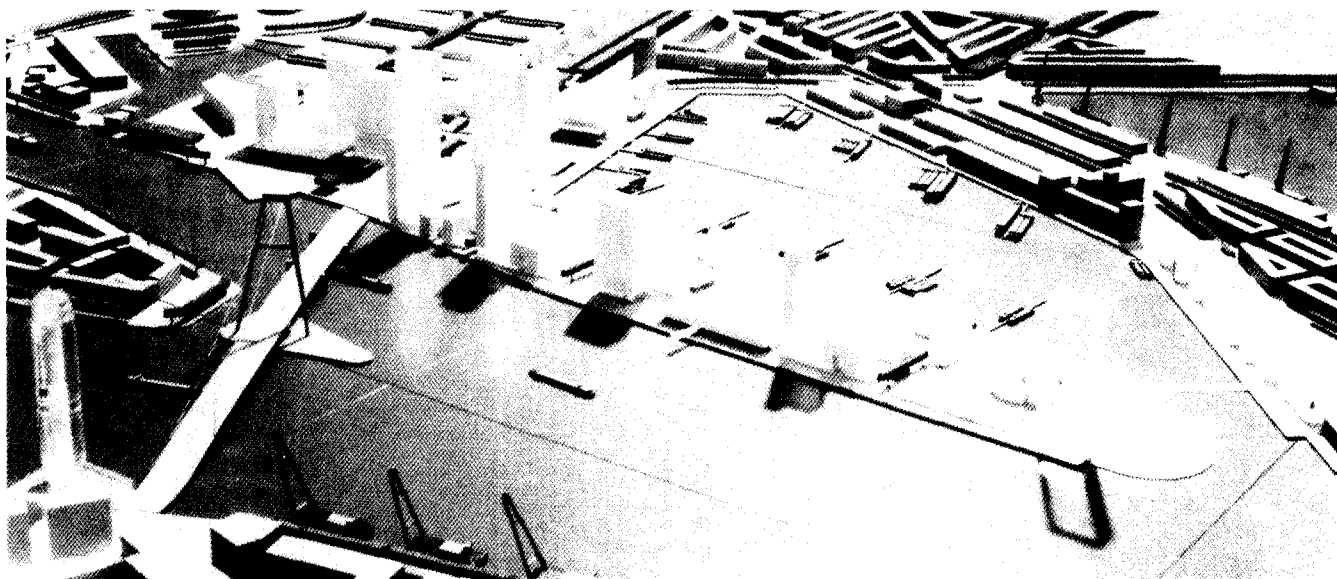


planning manifesteerde zich in eerste instantie in haar inspanningen voor het stadscentrum.

In Rotterdam met haar gebombardeerde binnenstad was het moeilijk een idee van stedelijke identiteit te verbinden met de oude, grotendeels verwoeste historische structuur. De studie van prof. dr. R. Wenholt over *De binnenstadsbeleving en Rotterdam* uit 1968 contrasteerde de vormprincipes van de ontwerpingrepen met de principes van het 'functionele modernisme'. De plannen voor bijvoorbeeld het Schouwburgplein of de idee van 'het venster op de rivier' grijpen terug op een geconstrueerd ideaal uit vroeger tijden. De naoorlogse, wederopgebouwde binnenstad kon die identiteit gaan dragen door een verbinding met de voor Rotterdam kenmerkende rivier. Het 'venster' in de zin van een transparante vormgeving van de binnenstedelijke zuidgrens langs de Maas zou de economische én gezichtsbepalende activiteiten op de rivier een visuele aanwezigheid te bezorgen. Rotterdam zou haar identiteit aan een deel van de stad ontleenen. De tragiek van dit venster was dat het zicht bood op een verdwijnend identiteits-element: de havenactiviteit.

De nieuwe materiële drager van de stedelijke identiteit van Rotterdam was aan het eind van de jaren zeventig gereed: de woonbebouwing van de oude havens zoals de Leuvehaven, de Blaakoverbouw van Piet Blom en de Spaanse haven. Op dat moment werd ook het miezerige architectonische gehalte van de stadsvernieuwing en haar buurt- of wijkgerichtheid voorwerp van kritiek. Deze kritiek kreeg richting door de omschakeling van de stadsvernieuwing naar de stedelijke vernieuwing. De stadsvernieuwing was in de jaren zeventig weliswaar een politiek onderwerp van de eerste orde, maar bleef bovenal een probleem van de volkshuisvesting dat door de geïnstitutionaliseerde inspraakprocedures werd opgelost op het niveau van de buurt of de wijk.

Op het moment dat het volkshuisvestingsprobleem niet langer bovenaan de politieke agenda staat, wordt de vraag interessant in hoeverre de hele stad tegemoet kan komen aan de eisen die het (aan te trekken) bedrijfsleven stelt. De ruimtelijke ordening herleidt deze eisen tot de opgave van een verbeterde stedelijk infrastructuur. Daartoe worden stedebouwkundige plannen ontworpen als instrument om het internationale bedrijfsleven te verleiden tot het doen van investeringen in de Randstad, in Rotterdam. Het voorstel van het bureau Teun Koolhaas Associates voor de Kop van Zuid is een voorbeeld van een nieuwe invulling van een stedelijk fragment waarvan de gevolgen voor de stad op het niveau van de infrastructuur liggen: een nieuwe brug over de Maas in het verlengde van de Coolingsingel. De buurtgebondenheid is vervangen door een doelgerichte keuze van gevoelige plekken en trajecten die als knelpunten in de ge-



Ontwerp herinrichting Kop van Zuid, 1987 (ontwerp: Teun Koolhaas Ass.).

wenste stedelijke structuur worden aangegeven. Sprekende voorbeelden van deze omslag zijn, naast het project Kop van Zuid, de aanleg van de Spoortunnel onder de Maas, de verbinding Zestienhoven-centrum-Kop van Zuid, die ook een stedelijke invulling is van een dwarsverbinding in de Rotterdamse ruit: 'Rotterdam Avenue', en het project van 'de lange lijnen' dat de zwak ontwikkelde lineaire elementen (water, wegen, groen, reeksen van opvallende openbare ruimten) nader vorm geeft om daarmee de stedelijke fragmenten onderling te verbinden. Wat in deze projecten opvalt, is de aandacht voor de samenhang die de aanpak van deze knelpunten zou bewerkstelligen in de stad als geheel. Het zijn in eerste instantie voorstellen die de (esthetische) 'beleving' van de hele stad als probleem stellen. Daarvoor zijn kennelijk de infrastructurele werken de meest geschikte aangrijpingspunten. Niettemin is de achilleshiel van deze voorstellen de geringe samenhang met de voorstelling van de rest van de stad. De routes doorsnijden de 'openbare ruimte' en laten de variatie in het stedelijk leven zien. Hier ligt dan ook de laatste strohalm voor de stedenbouw: de mogelijkheid de stap te zetten van het 'imago' van de stad naar de stedelijke structuur als drager van een identiteit die méér behelst dan de gezamenlijke economische toplocaties. De idee van 'fragmentatie' blijkt daarmee een kritische notie te zijn die impliciet de (verloren gegane) ruimtelijke samenhang als doel voor de stedenbouwkunde blijft hanteren in het besef dat de middelen beperkt en kwetsbaar zijn.

De bovenlocale politiek heeft een druk ontwikkeld om de aanspraak op een esthetiek van de stedelijke ruimte te verenigen tot een mogelijke identificatie met de gefragmenteerde ruimtes. Op het symposium *Stedelijke identiteit en collectief geheugen* dat in november 1988 in

Rotterdam plaats vond, was het Spoortunneltracé het belangrijkste onderwerp voor de stad als geheel. Maar ook de opdracht van de prijsvraag voor drie verschillende pleinen waren bedoeld als ondersteuning van het identiteitsthema. De ontwerp-opgave was zo geformuleerd dat het probleem van de identiteit zich niet meer hoefde te richten op de hele stad. Deze eigentijdse houding kon zich ontwikkelen dankzij de kritiek die er altijd al bestond op de pretenties van één stedelijke identiteit die in de binnenstad zou bestaan en paste in de nieuwe realiteit van de gefragmenteerde stedelijke ruimte. Het pleinontwerp geeft vorm aan een identiteit die als een articulatie van een buurt of wijk kan worden gepresenteerd. De 'gefragmenteerde ruimte' wordt daarmee tot een architectonische/stedenbouwkundige opgave die voortkomt uit twee politieken: de aansluiting van de stad op de toekomstige politieke werkelijkheid van 'Europa 1992' en de lokale weerstand tegen de inhumane consequenties van dit 'economische' programma. Zo is het mogelijk dat het versplijnsel van de versplintering de heroïsche betekenis van 'verzet' absorbeert.

Een deel van de stedenbouwkundige praktijk concentreert zich op nieuwe locaties aan de periferie van Rotterdam. Juist langs de snelwegen en bij spoorweg- en metrostations zijn voor bedrijven aantrekkelijke locaties aanwezig. Voor de stedenbouwkunde doemt als probleem op het nagenoeg ontbreken van aangrijpingspunten die als structurende principes voor het ontwerp kunnen gelden. Hier is een collectief geheugen afwezig. De als volmaakte 'homogene ruimte' ervaren perifere zone staat haaks op het begrip 'genius loci' die de identiteit van de stad kon garanderen. Hier forceert een nieuwe praktijk de stedenbouwkunde tot theoretische bespiegelingen. Toen de verstedelijking sluipend de vorm

aannam van ongestructureerde nieuwbouw op oude weidegronden aan de rand van Rotterdam, werden in reactie hierop landschapsstudies gemaakt die op regionale schaal de ruimte tussen de steden bestudeerden om esthetisch kenmerkende elementen en lijnen van dit landschap te benutten als aangrijpingspunt voor een 'vorm-geleide' verstedelijking van de perifere zone. Het Integraal Plan Noordrand (IPNR) van Rotterdam wil daarmee een tegenwicht vormen tegen de grote en ongestuurde dynamiek die dit soort gebieden meestal kenmerkt.

Imago en identiteit

De motoren achter de internationale stedenstrijd die de ontwikkelingen in de regio's grotendeels dicteren – mobiliteit, infrastructuur en multinationals – volgen eigen trajecten en onttrekken zich aan de bodem. Ze zijn niet ruimtelijk, maar eerder temporeel van aard en hebben slechts ruimtelijke gevolgen in die zin dat ze de stedelijke identiteit versplinteren en fragmenteren. Ze genereren de verjongingskuren van Rotterdam. In een statische maatschappij is het wellicht mogelijk van een stedelijke identiteit te spreken, maar zodra steden in de vaart der volkeren willen worden meegezogen, krijgt het begrip een bijzondere dynamiek die zelfs zulke expansieve vormen kan aannemen dat zij geheel wordt overwoekerd door imago-gerichte acties. Het begrip identiteit heeft een praktische effectiviteit door het aanhaken op politieke pretenties, maar kan geen inhoud krijgen door een te grote dynamiek: de identiteit als luidklinkend niets. Tussen imago en identiteit zweven de imaginaire plannen van stedenbouwkundigen en architecten, die hetzij zeer diep in de Rotterdamse bodem spitten op zoek naar een collectief geheugen, hetzij een nieuwe 'identiteit' willen creëren.



Werkprogramma Stadsontwikkeling Rotterdam 1987.

Gebiedsgronden werkterreinen: 1. Rivier en buitendijks gebied; 2. Binnenstad; 3. Noordrand; 4. Haven- en industrieterreinen op de linker Maasoever; 5. Groene as van De Esch, Kralingse Bos en Rotte.

Themagebonden werkterreinen: 6. Stadsvernieuwing en beheer; 7. Kwaliteit van de buitenruimte; 8. Woningdifferentiatie; 9. Stadsplan.

Deze confrontatie van een wil-tot-identiteit met een sterke stedelijke dynamiek is in de stad Groningen een expliciete ontwerp-opgave geworden in het zogenaamde project *Stadsmarkering*. Dit project dat de gemeente Groningen in het kader van haar 950-jarig bestaan als opdracht heeft geformuleerd, is op dit moment zover dat de Pools-Amerikaanse architect Daniel Libeskind een 'masterplan' heeft gepresenteerd. Dit plan zal definitief worden vormgegeven door negen ontwerpen van vertegenwoordigers uit verschillende disciplines (kunstgeschiedenis, choreografie, economie, beeldende kunst, architectuur, enz.) die langs de uitvalswegen een markering aanbrengen.

De opgave waarvoor de gemeente Groningen hem heeft gesteld is afgeleide van een geconstateerde teloorgang van een duidelijk stadsbeeld.

In de vorige eeuw was de stad Groningen een duidelijk voorbeeld van een gesloten stad, maar met de slechting van de vestingwerken en de toegangspoorten in 1874 voltrekt zich de overgang naar een open stad. Het gevolg is dat de stad zich met de uitbreidingen die volgen steeds minder profileert in het omringende landschap. De opgave is om met eigentijdse middelen een nieuw stadsbeeld tot stand te brengen. Gegeven de stedelijke intensivering en vernieuwing zoals die ook in Groningen plaats vindt en waarbij de nadruk valt op de individuele ge-

bouwen, is duidelijk dat de gemeente die identiteit als probleem ervaart. Met een beroep op een interview met Daniel Libeskind blijkt dat 'daar het inzicht doorbreekt dat het niet voldoende is om (...) een representatie te maken van die identiteit.' Door deze uitspraak zal het project niet alleen de aandacht opeisen voor het functioneren van het begrip identiteit in de stedenbouwkundige praktijk van Groningen, maar ook in andere Nederlandse steden. Libeskind liet zich tijdens zijn presentatie van het 'masterplan' niet uit over de inhoud van die stedelijke identiteit maar benadrukte dat, mocht er zoiets bestaan, dit tot stand komt in de gesprekken van de Groningers over de reikwijdte van het plan voor de stad. Daarmee gaf hij wel impliciet te kennen dat die identiteit aanhaakt op een mentale structuur, wat dat ook moge zijn. Het uitgangspunt van zijn plan is niet toevallig de naam van de stad. De inhoud van het begrip identiteit is verschoven van een statisch, naar het (ideale) verleden verwijzend concept naar een begrip dat als 'werkhypothese' dient om de bovenlocale plannen met de stedelijke realiteit te confronteren om een legitieme status aan de stedenbouwkunde te verlenen.

Deze ontwikkeling stelt de kwestie van de identiteit weer op de voorgrond. Het statische concept impliceert destructieve speculaties die ook haar huidige functioneren als 'werkhypothese' zullen raken. Het begrip identiteit is door een politiek geladen begrip

'imago' overweldigd. Deze overwoekering wordt versterkt door de stedenbouwkundige discipline die zich op landschapsanalyses beroept om een stedelijke, lees: infrastructurele, logica te bewerkstelligen die zich nu juist onttrekt aan het functioneren van de bestaande stadsfragmenten. De lokaal aanwezige identiteit raakt in conflict of bestaat naast een van hoger hand gedicteerde ingreep die het stedelijk imago bevordert, maar tegelijk als identiteitsversterkend wordt gepresenteerd. Zo stelt de stedenbouwkundige de stad voor als 'object van bewerking' voor de niet-ruimtelijk gedefinieerde doelen. De afweging of deze doelen in concreto gerealiseerd kunnen worden, hangt af van de laagste bestuurlijke niveau's die als meetpunt gelden voor de 'weerstand van de stad'.

Al dat visuele dat in Rotterdam naar de hemel reikt, is te beschouwen als een reeks 'stills' uit imaginaire scenario's die de gedaanteverwisseling thematiseren. De stedelijke identiteit onttrekt zich aan de sensatieoverschotten van de politiek en stedenbouw, en werkt in ascese aan haar jaarlingenpatroon, waarin de excessen slechts een kleine rimpeling betekenen. We bewijzen de stedelijke identiteit de grootste dienst door haar zo snel mogelijk naar het rijk van het onbewuste te verbannen. Daarmee verdwijnt de stedelijke identiteit uit het centrum van het stedenbouwkundige denken. Schijnbare afwezigheid is beter dan vruchteloze inspanningen voor een volmaakte identiteit. Deze eclips verlost de stedenbouwkunde van een frustratie en biedt ongekende mogelijkheden voor de toekomst.

Literatuur

1. S. Cusveller, 'Identiteit van de stad ter discussie', *De Architect* (1989) 3, 54-57.
2. *De Architect* themanummer 36, 'Randstad', 1989.
3. H. van Dijk en D. Lambert, 'Er is maar één Rotterdam; ontwerpers streven naar een samenhangende stadsstructuur', *Archis* (1987) 8, 13-23.
4. Externe Commissie grote steden beleid (Commissie Montijn), *Grote steden grote kansen*, 's Gravenhage (SDU) 1989.
5. G. Hovingh, 'Wilde experimenten? Buitenlandse architecten in Groningen', *Contour*, winter '89-'90, 8-13.
6. Ministerie van VROM, *Vierde Nota over ruimtelijke ordening. Op weg naar 2015; deel a: beleidsvoornemen*, Den Haag 1988.
7. W. Nijenhuis, 'Stedenbouw in gefragmenteerde context. Herinrichting stationsgebied Voorburg door Carel Weeber', *De Architect*, (1989) 12, 68-73.
8. F. Palmboom, *Rotterdam verstedelijkt landschap*, Rotterdam 1987.
9. E. Pasveer, 'Een stortvloed van beelden. Ontwerppraktijk stelt theorieën ter discussie', *Platform* (Academie van Bouwkunst, Rotterdam), (1989) 11, 10-15.
10. J. Rodermond, 'Stedenbouwkundigen ontdekken de wervende kracht van het beeld', *De Architect* (1988) 3, 28-32.
11. J. Rodermond, 'Structuurplannen openbare ruimten; Rotterdam door een andere bril bekeken', *De Architect* (1989) 2, 23-26.

Dertig jaar regionaal archeologisch onderzoek in Rotterdam en het Maasmondgebied

M. C. van Trierum

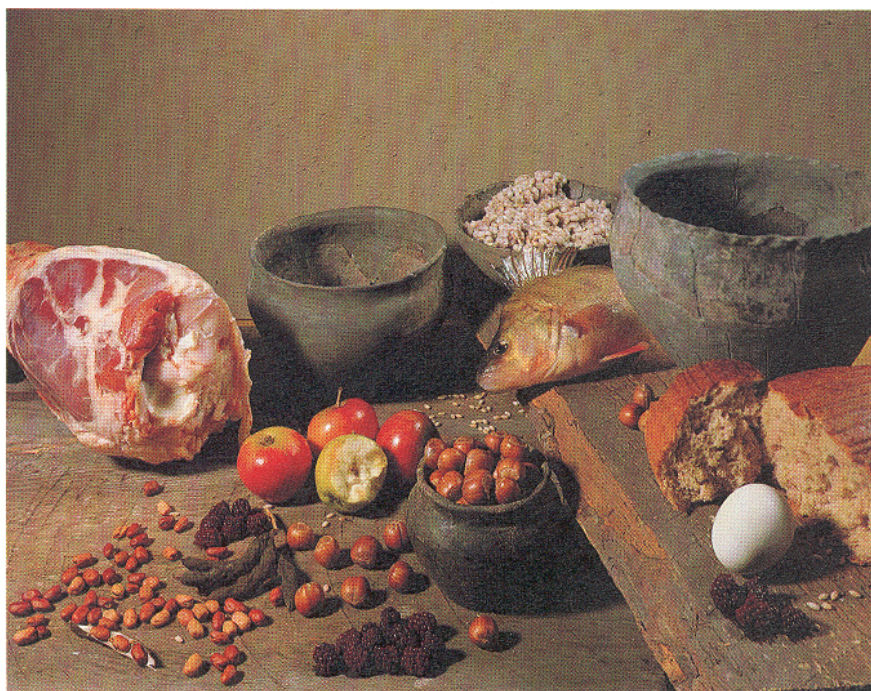
Voorgeschiedenis

Met de benoeming van ing. C. Hoek als archeoloog was Rotterdam in 1960 de eerste gemeente in Nederland die beschikte over een archeologische dienst: het Bureau Oudheidkundig Onderzoek van Gemeentewerken Rotterdam, afgekort BOOR. Het zou tot in de jaren zeventig duren voordat ook elders in het land gemeentelijk archeologen werden aangesteld. Lange tijd heeft Rotterdam in archeologisch opzicht een pioniersrol vervuld. Opmerkelijk is ook dat het Rotterdamse archeologische onderzoek van meet af aan een nadrukkelijk regionaal karakter heeft gehad. Bij de bestuurlijke keuze voor een regionale aanpak heeft zeker de gedachte meegespeeld dat de voorgeschiedenis, het ontstaan en de ontwikkeling van de Maasstad nauw samenhangt met de historie van het omliggende gebied. Tegelijkertijd was duidelijk dat de industriële en stedelijke groei van Rotterdam ook van invloed zou zijn op de planologische ontwikkeling van de veelal landelijke gebieden buiten de eigen gemeentegrens. Ook om deze reden mocht de zorg voor de in de bodem aanwezige archeologische resten niet beperkt blijven tot louter het Rotterdamse grondgebied; een wereldhaven had in dit opzicht een regionale verplichting. Overigens kunnen politieke overwegingen eveneens een rol hebben gespeeld, want de zorg voor archeologische waarden was ook toen al een factor in de publieke opinie.¹

Positie en organisatie

Vanaf de oprichting in 1960 is het BOOR organisatorisch een onderdeel van de Dienst Gemeentewerken Rotterdam. Het is een goede plek gebleken, want de archeologen zijn op deze wijze nauw te betrekken bij de voorbereiding en uitvoering van kleine en grote projecten, wat bijdraagt tot een praktisch en slagvaardig archeologisch beleid. Zeker ook van belang in de beginjaren – het BOOR ging als éénmansbedrijf van start – was de mogelijkheid om van de technische en administratieve faciliteiten van Gemeentewerken gebruikt te maken, zoals bijvoorbeeld landmeten en kartografie.

Het regionale optreden van het BOOR is formeel geregeld via de Coördinatie commissie van advies inzake archeologisch onderzoek binnen het ressort Rotterdam. Deze

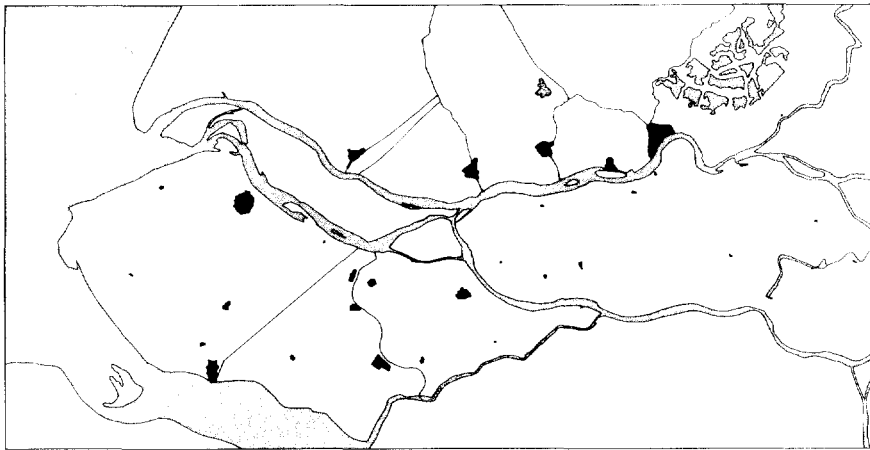


Afb. 1. Menu-variaties in de IJzertijd. Brood, gortepap, wilde appels, eendeïeren, vis, bier, hazelnoten, veldbonen en rundvlees stonden of konden op tafel gestaan hebben. De IJzertijdboeren in het Maasmondgebied waren in de eerste plaats veehouders. De veestapel bestond uit runderen, schapen, geiten, varkens en een enkel paard. Er werden ook cultuurgewassen verbouwd. Het wild – ree, edelhert en eland bijvoorbeeld – had een marginaal aandeel in het voedselpakket.

commissie heeft, in navolging van de wens van het Rotterdamse College van burgemeester en wethouders, het nodige bijgedragen om de regionale archeologie in het Maasmondgebied van de grond te krijgen. In 1963 al besloten de colleges van B & W van de gemeenten Barendrecht, Capelle aan de IJssel, Geervliet, Rhoon, Ridderkerk, Schiedam en Spijkenisse samen te werken met de Coördinatie Commissie en het BOOR. Nu beslaat het aandachtsgebied geheel Voorne-Putten, het eiland IJsselmonde en, ten noorden van de Nieuwe Waterweg en de Maas, het gebied van Hoek van Holland tot aan Koudekerk aan de IJssel. In deze noordelijke zone worden zo nu en dan goede buurdiensten verleend aan bijvoorbeeld de gemeenten Vlaardingen en Maassluis. In de Coördinatie Commissie zijn dan ook verschillende gemeenten en diverse maatschappelijke gedingen verte-

genwoordigd, zoals het bedrijfsleven en historische en archeologische verenigingen. Op deze wijze kunnen de gevolgen van planologische ontwikkelingen voor de archeologische en cultuurhistorische waarden worden beoordeeld en kan een eerste overleg plaatsvinden. Ook op het gebied van kennisoverdracht en voorlichting is de commissie, veelal gezamenlijk met het BOOR, actief: zij organiseert internationale symposia, verzorgt de uitgave van de serie 'Rotterdam Papers' en vervaardigt tentoonstellingen, folders en brochures.

Voorts is er, vanzelfsprekend, formeel en informeel contact en overleg met de provinciaal archeoloog van Zuid-Holland en de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek te Amersfoort.



Afb. 2. Het Maasmondgebied in 1850 en in 1990. Verstedelijking en industrialisatie vormen een grote belasting voor het bodemarchief. Continue archeologische zorg is nodig. Incidenteel worden uitgebreide opgravingscampagnes of kleine noodopgravingen uitgevoerd door het Instituut voor Prehistorie Leiden, het Albert Egges van Giffen Instituut voor Prae- en Protohistorie Amsterdam, het Rijksmuseum voor Oudheden Leiden en de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB) Amersfoort. Voorts leveren de twee afdelingen van de Archeologische Werkgemeenschap voor Nederland die het gebied rijk is, namelijk 'Helinium' en 'De Nieuwe Maas' (Rotterdam e.o.), een waardevolle bijdrage. Continue zorgt is er van het BOOR en, meer beleidsmatig, van de ROB.

Rotterdam en de stadskern

Hoewel het Rotterdamse archeologische onderzoek in 1960 van start ging, vonden 20 jaar daarvoor al opgravingen plaats. Het bombardement op 10 mei 1940 en in het bijzonder de brand die erop volgde, verminkten de stad op deerniswekkende wijze. Tijdens het ruimen van het puin, de sloop van de ruïnes en het uitbreken van funderingen, zijn bouwkundige opmetingen verricht door Gemeentewerken Rotterdam en werden enkele opgravingen uitgevoerd. Uiteindelijk is het verwoeste areaal geëgaliseerd met een 1-2 meter dikke laag zand en puin. Er heerste dan ook de opvatting dat er van het bodemarchief in de stadskern weinig meer over kon zijn gebleven. Deze veronderstelling is lange tijd ontkracht noch bevestigd, want door technische, ruimtelijke en ook financiële beperkingen reikte het archeologisch onderzoek noodgedwongen niet verder dan het doen van waarnemingen en opmetingen, en het bergen van vondstcomplexen. Het is derhalve vooral historisch en historisch-topografisch onderzoek geweest dat, in combinatie met archeologisch materiaal, een beeld moest geven van het ontstaan en de ontwikkeling van de stad. Deze historisch-archeologische aanpak heeft veel bijgedragen aan de kennis van de stadsgeschiedenis. Zo is het pre-stedelijke

Rotterdam gelocaliseerd, en in verband gebracht met het in 1028 vermelde *Rotta* dat waarschijnlijk in 1164 door overstromingen werd vernield. Het verloren gegane land werd op het water herwonnen. Deze bedijkingsgeschiedenis, de vroeg-stedelijke ontwikkeling van Rotterdam aan het einde van de 13e eeuw en de politieke ontwikkelingen die uiteindelijk zouden leiden tot de definitieve stadsrechten in 1340, zijn in het bijzonder door historisch onderzoek verduidelijkt. Sinds in 1988 de archeologische begeleiding van de aanleg van de Willemsspoortunnel door het BOOR wordt uitgevoerd, is gebleken dat veldonderzoek in de stadskern nog wel degelijk zin heeft. Op verschillende plaatsen in het tunneltracé, dat het hart van de middeleeuwse stad doorsnijdt, is de archeologische geschiedenis van Rotterdam vanaf de 8e-10e eeuw tot in de 16e-19e eeuw te volgen. Het nu lopende archeologische onderzoek, mogelijk gemaakt door een financiële overeenkomst tussen de N.V. Nederlandse Spoorwegen en de gemeente Rotterdam, toont een aantal facetten van de middeleeuwse stad en de ontwikkeling tot tweede handelsstad van Holland in de loop van de 17e eeuw. Daarom een enkel woord over de eerste opgravingsresultaten.²

Op verschillende plaatsen langs de voormalige Rotte, of zijtakken daarvan, zijn bewoningssporen gevonden die te verbinden zijn met *Rotta*. Het gaat om mest- en afvalkuilen, greppels of slootjes en palenrijtjes die op te vatten zijn als afrasteringen of omtuiningen. Alle 10e-12e eeuwse vondsten en structuren worden als gevolg van overstromingen afgedekt met klei. Deze archeologische gegevens sluiten goed aan bij het beeld dat reeds met historische en enkele archeologische gegevens was gevormd, zij het dat het er nu op lijkt dat deze pre-stedelijke bewoning eerder in een klei- dan in een veenlandschap gesitueerd moet worden. Van de middeleeuwse stad zijn zowel aan de noordzijde, als aan de zuidzijde de funderingsresten van de stadsmuur teruggevonden (afb. 3). Deze verdedigingswerken langs de voormalige Pompenburgsingel en langs de Blaak (afb. 4) zijn te dateren in de tweede helft van de 14e eeuw. Een opgraving op de Jacobsplaats leverde informatie over de verdichting van de bebouwing vanaf het einde van de 13e eeuw. Acht percelen zijn onderzocht. Ze lagen aan de voormalige Lombardstraat, met achtererven tot aan de Binnenrotte. Met het onderzoek is een bebouwingsgeschiedenis van zes eeuwen zichtbaar geworden: het opsplitsen van de

oorspronkelijke kavels, de voortdurende op-hoging van de erven, het aanplempen van de oever en het uitbreiden, of beter het verlengen van de bebouwing vanaf de vroegere Lombardstraat richting Binnenrotte, tot aan het water. Natuurlijk is er ook de materiële cultuur, die tezamen met de grondsporen en de funderingsresten een beeld geeft van het dagelijks leven in de middeleeuwse en latere stad. Ook nu wordt historisch onderzoek uitgevoerd; het is onmisbaar voor een sociaal-economische schets van dit vroegere stadsdeel langs de Rotte.

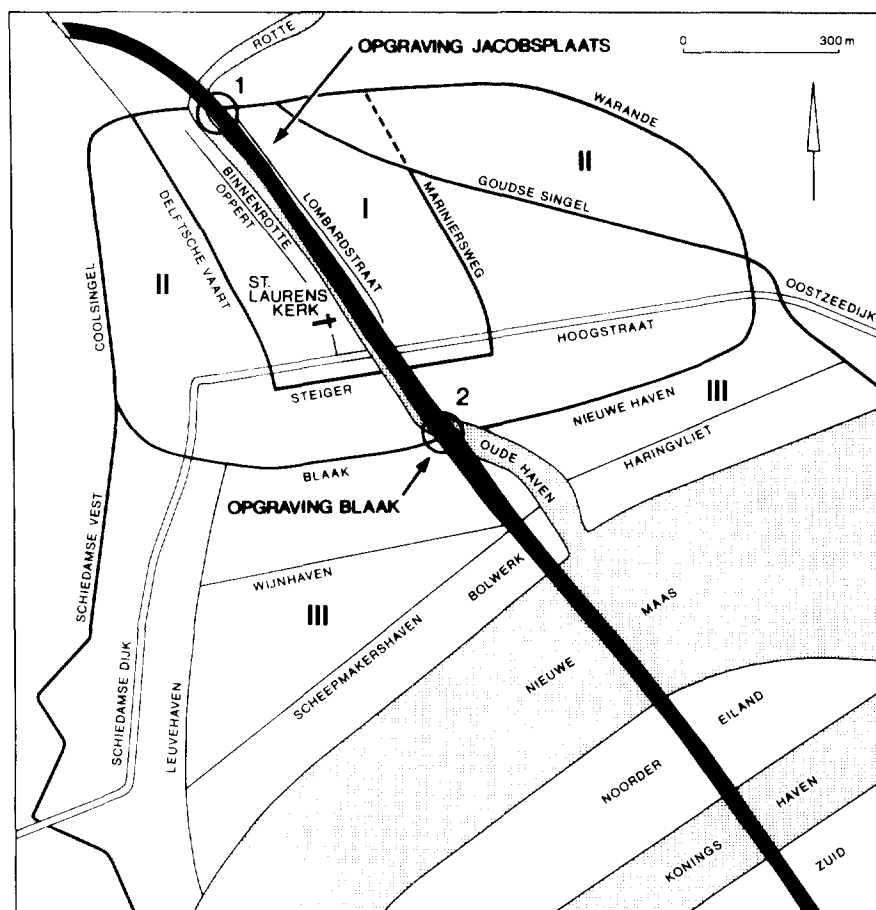
In de loop van 1990 wordt het resterende deel van de tunnel door de binnenstad ont-graven, onder andere de Hoogstraat waar in de 13e eeuw de dam in de Rotte is gelegd. De Hoogstraat is een archeologisch interes-sant gebied, want er stonden in het begin van de 14e eeuw belangrijke huizen, zoals de grafelijke herberg.

Rotterdam en het Maasmondgebied

Vanaf de Maasvlakte aan de kust tot en met de woonwijk Zevenkamp in het oosten strekt zich over een afstand van ruim 40 km het grondgebied van de gemeente Rotterdam uit. De aanleg van havens, kanalen, industrie- en recreatieterrainen, woongebie-den en de uitbreiding van de infrastructuur, hebben het karakter van het gebied be-paald. Na de Tweede Wereldoorlog en in het bijzonder vanaf de zestiger jaren is het landelijke gebied nabij de grootste haven van de wereld ingrijpend gewijzigd. Groot-schalig en in hoog tempo uitgevoerd grond-verzet heeft op talloze plaatsen het bodem-archief geraakt, waardoor archeologisch on-derzoek mogelijk én noodzakelijk werd.³ Voorbeelden zijn Rotterdam-Maasvlakte, Rotterdam-IJsselmonde en Rotterdam-Har-telkanaal. De bekendste vondsten van de Maasvlakte zijn benen jacht- en viswerktui-gen, afkomstig van ongeveer 20 m onder NAP en gebruikt door jagers en verzame-laars die het vroegere Maasdal rond 8000 v. Chr. benutten.⁴ Eveneens uit het Mesoli-thicum, maar van jongere datum, ca. 5000 v. Chr., dateert de vindplaats Rotterdam-IJsselmonde. Het gaat om een kortstondig gebruikt kampement, waarvan een haardje en enkele vuurstenen artefacten zijn terug-gevonden op een rivierduin (donk). De-zelfde locatie heeft ook een neolithische kampplaats opgeleverd. De vondsten, aar-dewerk en vuurstenen gereedschappen, waaronder bijfragmenten, worden ca. 3000 v. Chr. gedateerd en horen tot de Vlaardin-gencultuur.

Rotterdam-Hartelkanaal gaf materiaal te zien uit de middeleeuwen, de Romeinse tijd en de IJzertijd. Van de laatstgenoemde pe-riode zijn de resten van een boerderij uit de 7e of 6e eeuw v. Chr. onderzocht.

Een gericht onderzoek naar het landschap en de bewoning gedurende de IJzertijd – mogelijk gemaakt door een aantrekke-lijke subsidie van het bedrijfsleven – heeft



een goed beeld opgeleverd van het leven in en het gebruik van het veen- en kleigebied in de delta gedurende de laatste 7 eeuwen voor het begin van de jaartelling (afb. 1). In de Romeinse tijd is het Maasmondgebied intensief bewoond geweest. Men moet dan in de eerste plaats denken aan een agrari-sche bevolking gedurende de 2e of 3e eeuw n. Chr. aan de zuidzijde van de toenmalige Maasmonding.⁵ Op verschillende plaatsen zijn boerderijen en graanschuren, greppels en sloten, en duikers of sluisjes teruggevon-den. De sluisjes zijn opmerkelijk. Ze wijzen erop dat met deze kleine, technische, water-staatkundige werken hier voor het eerst de waterhuishouding kunstmatig werd bein-vloed. Innovatie als gevolg van aanwezige Romeinse kennis?

Bijzonder is het grafveld uit de Romeinse tijd dat in 1985 is gevonden in Spijkenisse en tot in 1987 is opgegraven. Het grafveld bevatte minimaal 130 graven. Zes maal be-trof het een lijkbegraving, in alle andere ge-vallen ging het om crematiegraven (afb. 6). Onderzoek aan de skeletresten geeft inzicht in bijvoorbeeld de leeftijdsopbouw en het sterftcijfer van de lokale bevolking in de pe-riode van circa 40 n. Chr. tot even na 200 n. Chr.

Ook naar de middeleeuwse bewoningsge-schiedenis van de regio is het nodige onder-zoek gedaan; de naam van de heer Hoek is er onlosmakelijk mee verbonden. De ge-combineerde historische, historisch-geo-

Afb. 3. Rotterdam en het tracé van de Willemspoorttunnel. Legenda: 1. stadsmuur langs de voormalige Pompenburgsingel; 2. stadsmuur langs de Blaak; I. Rotterdam in 1340; II. Rotterdam in 1500; III. Rotterdam met de uitbreidingen richting Maas in de 16e-17e eeuw.

Circa 1240 is de Rotte afgedamd met de Middeldam (nu Hoogstraat). De oudste huizen stonden op de Middeldam en aan de Lombardstraat en de Oppert. Deze nederzetting kreeg stadsrechten in 1299 van Wolfert van Borselen; de rechten gaan in 1299 ook weer verloren, want Wolfert werd vermoord en politieke troebelen volgden. Pas in 1340 kreeg Rotterdam definitief stadsrechten. In 1358 is er toestemming om verdedigingswerken aan te leggen, maar nog voor de realisatie ervan werd de stad vergroot (II). Te sterk naar bleek, want rond 1500 werd met de Goudse Singel (een vroegere gracht) de stad in het noordoosten teruggenomen. Uit de periode met grote economische bloei, 16e-17e eeuw stamt de uitleg in de richting de Maas (III).



Afb. 4. Fundering van de stadsmuur met de ronde toren langs de Blaak tijdens de opgraving in de herfst van 1989. Op de voorgrond zijn de resten van de toren zichtbaar. Deze toren, in 1605 gesloopt, stond op de plaats waar de Blaak en de Oude Haven samenkwamen. In 1358 ontvangt Rotterdam het recht om een stadsmuur te bouwen, maar een nauwkeurige historische datering voor de bouw ontbreekt. Op grond van de opgravingsgegevens gaat op dit moment de gedachte uit naar een datering rond 1400. Het eikenhout dat is verwerkt in de houten constructie waarop de bakstenen fundering rust, biedt de mogelijkheid om met dendrochronologisch onderzoek tot een scherpere datering te komen.

grafische en archeologische benadering heeft inzicht gegeven in het bezit en het gebruik van de gronden in het Maasmondgebied vanaf de 6e-7e eeuw. Het toenmalige uitgestrekte veengebied, met hier en daar wat klei, is vooral in de 12e en 13e eeuw getroffen door overstromingen. Geulen sneden zich in, zand en klei dekten het oude landschap af. Sommige gebieden, zoals de Oude Duinen aan de kust, gingen blijvend verloren, andere delen konden, soms al snel, binnen de dijken worden gebracht. Er ontstonden polders, waarvan de oudste nog van vóór 1200 dateren. Langs de Maas ontstaan stadjes, Brielle, Geervliet, Vlaardingen, Schiedam en Rotterdam, waarvan een

enkele, zoals Vlaardingen, onmiskenbaar kan bogen op een Karolingisch verleden. Overigens behoeft een stedelijk karakter en een Karolingisch verleden geen noodzakelijke voorwaarde te zijn voor de aanwezigheid van een waardevol bodemarchief. Spijkenisse bijvoorbeeld, in de vijftiger jaren een dorp met ongeveer 5000 zielen en nu een gemeente met ruim 60.000 inwoners, herbergt op uitgebreide schaal een buitengewoon rijk verleden. Deze groeigemeente heeft trouwens veelvuldig en zonder terughoudendheid het archeologisch onderzoek gesteund, niet alleen financieel en materieel maar ook in organisatorisch opzicht.



Afb. 5. Uit het talud van een nieuw gegraven sloot worden vondsten verzameld. Een ruilverkaveling op Voorne-Putten heeft in de zeventiger en tachtiger jaren tientallen archeologische vindplaatsen opgeleverd, variërend in ouderdom van 2000 v. Chr. tot en met de 15e eeuw n. Chr. Ze kwamen tijdens het graven van nieuwe watergangen bij toeval voor de dag. Tegenwoordig gaat aan een ruilverkaveling, of beter aan een landinrichtingsproject, altijd een archeologische inventarisatie vooraf. Met een inventarisatie worden archeologische vindplaatsen opgespoord en in kaart gebracht; ouderdom, omvang en functie worden bepaald. Op deze manier kan bij de herinrichting van een gebied bij voorbaat rekening worden gehouden met de aanwezige oudheidkundige waarden.

Toekomst

Hierboven is een aantal aspecten uit de bewoningsgeschiedenis van het Maasmondgebied besproken. Op honderden plaatsen zijn de tastbare en veelal goed geconserveerde resten uit het verleden bekend. Zij vormen de bouwstenen voor het verhaal over het landschap, de wijze waarop de mens er gebruik van maakte en de veranderingen die optraden gedurende een periode van 10.000 jaar. Het Maasmondgebied is in het bezit van een kostbaar en tegelijkertijd uiterst kwetsbaar bodemarchief, dat in zijn totaliteit eindig is.

In de toekomst, zo lijkt, zal de betekenis van een regionaal-archeologische benadering alleen maar toenemen. De voortgaande verstedelijking en industrialisatie, de zich alsmaar verdichtende infrastructuur, de landbouwkundige en waterhuishoudkundige ingrepen (polderpeilverlaging bijvoorbeeld), de aanleg van bos- en recreatiegebieden, alsook de vernieuwingen in de steden zelf, zullen onafwendbaar grote aanslagen plegen op het gemeenschappelijke archeologische en cultuurhistorische erfgoed. Alleen door een gezamenlijke aanpak zijn maatregelen te treffen: behoud waar mogelijk, documentatie waar nodig, gecombineerd met

goede voorlichting en educatie. De ervaringen tot nu toe geven het vertrouwen dat er, evenals 30 jaar geleden, ook in de toekomst een passend antwoord komt voor deze nieuwe archeologische uitdaging.

- 1 Van Beuningen 1982, p. I.
- 2 Guiran 1989, p. 265 e.v.; tevens dank aan drs. A. J. Guiran voor het beschikbaar stellen van de meest recente opgravingsresultaten.
- 3 Tenzij anders is vermeld, wordt voor de archeologische gegevens verwezen naar Van Trierum, Döbken en Guiran 1988; de publikatie biedt tevens een goede ingang op literatuur over de landschaps- en bewoningsgeschiedenis van het Maasmondgebied.
- 4 Louwe Kooijmans 1986, p. 7; in het zelfde artikel bespreekt de auteur tevens twee belangwekkende neolithische vindplaatsen in het Maasmondgebied die door het Rijksmuseum van Oudheden te Leiden zijn onderzocht: Spijkenisse-Hekelingen en Bergschenhoek.
- 5 Haalebos 1974, p. 82. Opmerkelijk in dit verband is de 18e eeuwse vermelding van 'zware stukken gemetselde stenen, even als fondamente van gebouwen . . .' die bij extreem laag water zichtbaar waren in de Maas nabij Oostvoorne (Hoek 1970). Hoek suggereert dat de resten van Romeinse oorsprong kunnen zijn.

Literatuur

Beuningen, H. J. E. van, Terugzien op 20 jaar functioneren van de 'Coördinatie Commissie van Advies Inzake Archeologisch Onderzoek Binnen het Ressort Rotterdam', in: J. G. N. Renaud (red.), *De middeleeuwse stad en de kwaliteit van het bestaan*, Rotterdam 1982 (Rotterdam Papers 4), 1-4.

Guiran, A. J., Sporen door het verleden: archeologisch onderzoek tijdens de aanleg van de Willemspoortunnel door Rotterdam, in: *Westerheem* 38 (1989), 265-273.

Haalebos, J. K., Romeinse rommeltjes uit Rozenburg, *Westerheem* 23 (1974), 78-82.

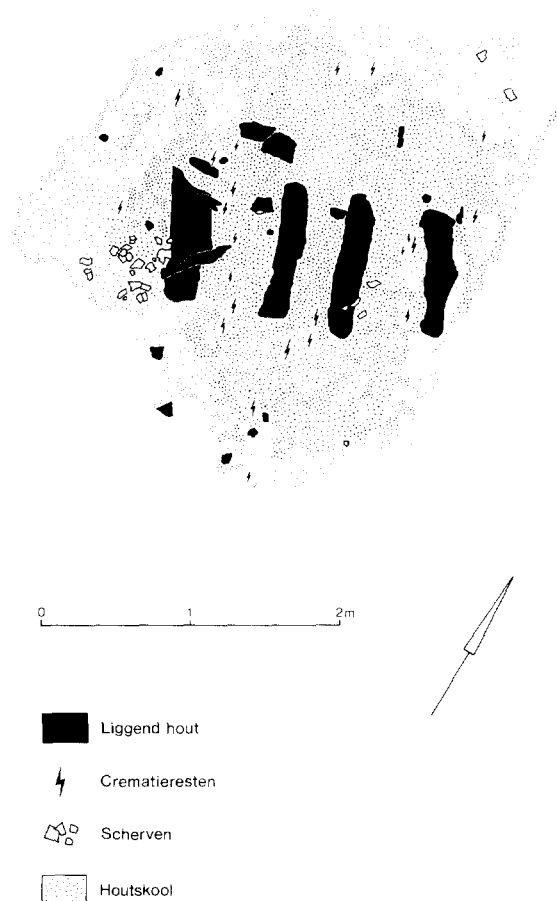
Hoek, C., *Verslagen van de afdeling Oudheidkundig Onderzoek van Gemeentewerken Rotterdam*, Rotterdam 1970, 9-10.

Hoek, C., *Rotterdam aan het einde der Middeleeuwen*, Rotterdam-Den Haag 1972.

Kooijmans, L. P., Het loze vissertje of boerke Naas, in: M. C. van Trierum en H. E. Henkes (red.), *Landschap en bewoning rond de mondingen van Rijn, Maas en Schelde*, Rotterdam (Rotterdam Papers 5) (1986), 7-25.

Ratsma, P., Temmincks plattegronden van Rotterdam en omgeving uit 1839. Hun betekenis als bron van de kennis van de ontwikkeling van de stad, in: P. J. v. Magry, P. Ratsma en B. M. J. Speet (red.), *Stadsplattegronden, werken met kaartmateriaal bij stadshistorisch onderzoek*, Hollandse Studiën 20 (1987), 49-64.

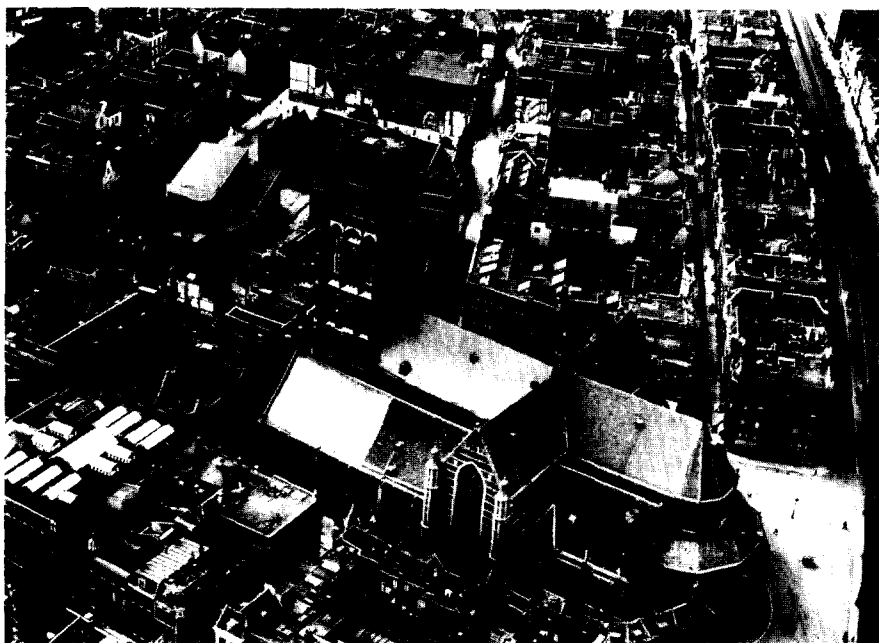
Trierum, M. C. van, A. B. Döbken en A. J. Guiran, Archeologisch onderzoek in het Maasmondgebied 1976-1986, in: M. C. van Trierum, A. B. Döbken en A. J. Guiran (red.), *BOORbalans 1*, Rotterdam 1988, 17. e.v.



Afb. 6. Een brandplaats van het grafveld uit de Romeinse tijd te Spijkenisse. Gewoonlijk werd de dode verbrand op een brandstapel. In dit voorbeeld zijn vier liggers zichtbaar, waarop de dode gestrekt werd neergelegd met het hoofd in het zuidwesten. Voedsel en drank, meegeven in kommen, schalen en kruiken, waren zuidelijk naast het hoofd geplaatst. Na de crematie is de brandstapel afgedekt met aarde. Ook wel verzamelde men de crematiereesten uit de brandstapel en zette men deze resten bij in een kuiltje, verpakt in een urn bijvoorbeeld, of gewoon los. Een andere variant was dat men eerst een kuil groef, waarboven een brandstapel werd opgericht; na de crematie werden de resten in de reeds gegraven kuil geschoven.

De wederopbouw van de geschiedenis

F. W. van Voorden



De Laurenskerk en omgeving voor de oorlog (foto Rijksdienst voor de Monumentenzorg, z.j.).



De Laurenskerk na de oorlog (foto Rijksdienst voor de Monumentenzorg, 1950).

Een nieuwe stad

Het bombardement van Rotterdam in mei 1940 vernietigde en verlamde vrijwel alle stedelijke functies van de binnenstad in één klap. Niet voorgoed, want vanaf het begin stond vast dat de stad herbouwd zou worden ('Een nieuwe stad gaat gij tezamen bouwen, Een ander, een herboren Rotterdam', Jan Prins).¹ Voor de materiële cultuur van de binnenstad, de huizen, de kerken en openbare gebouwen, de winkels en werkplaatsen, was de breuk met het verleden definitief. Nog voordat het Basisplan voor de herbouw van de binnenstad was vastgesteld, werden de restanten van de historische stadsbebouwing verwijderd en werd het maaiveld in gereedheid gebracht voor de bouw van de nieuwe stad.²

In het nieuwe Rotterdam heeft de geschiedenis een bijzondere positie. De weinige monumenten contrasteren sterk met de nieuwe architectuur en stedenbouw. Zij functioneren als relais voor de factor tijd in het stadsbeeld. Vanwege hun zeldzaamheid symboliseren zij in de eerste plaats de geschiedenis van de stad. Deze unieke positie verklaart de bijzondere aanpak van de restauraties van de Rotterdamse binnenstadsmonumenten. In deze bijdrage wordt ingegaan op enkele culturele aspecten van de Rotterdamse restauraties.

Het magnetisch veld van de geschiedenis

De ervaring en interpretatie van het aspect geschiedenis in de gebouwde omgeving is voor iedereen verschillend, sterk afhankelijk van plaats en tijd en culturele context. Het is per definitie een kwestie van eigen interpretatie, wel of niet ingebed in algemeen ervaren en aanvaarde noties. Gebouwen en stadsbeelden ordenen door hun historische lading de beeldvorming van de geschiedenis. Voor de kleine kring van historische specialisten komt het beeld van de geschiedenis mede tot stand door wetenschappelijke studie en traditie, er ontstaat als het ware een hanteerbaar ontwerp van het verleden, waarin architectuur en stedenbouw een specifieke functie vervullen. Voor het grote publiek is het beeld van de geschiedenis vaak minder genuanceerd, maar dit wil niet zeggen dat de zeggingskracht en de ervaring minder indringend zijn. Het tegendeel kan het geval zijn.

Hoe indringend gebouwen geschiedenis kunnen tonen, is recent duidelijk geworden bij de gebeurtenissen in oost-Europa, in het bijzonder in Berlijn. De Brandenburger Tor, vanaf de bouw eind 18de eeuw al een object met een symbolische betekenis, werd in de periode na de Tweede Wereldoorlog meer dan een symbool; het werd het gebouwde bewijs van het menselijke, militaire, politieke en economische drama dat zich in Europa heeft afgespeeld. Kortom, een reflectie van het verleden. Dank zij de recente gebeurtenissen in oost-Europa geeft hetzelfde gebouw, als een toverspiegel, denkbeelden af over de toekomst. De gebruikelijke criteria van de monumentenzorg, zoals ouderdom, schoonheid, en architectonische kenmerken, zijn ineens betrekkelijk. Iedereen ervaart dat de historische dimensie van het gebouw niet wordt gedicteerd door wetenschappelijke kennis en monumentenzorgtraditie. Het monument biedt onvoorwaardelijk contact met de factor tijd.

De restauratie van zo'n belangrijk monument is een onmogelijke opgave, omdat bij het herstel van het gebouw, als onderdeel van het herstel van de binnenstad, stedelijke functies zullen worden geactiveerd. En juist het ontbreken van stedelijke functies maakte de Brandenburger Tor tot een symbool.

De wederopbouw van Rotterdam betekende het herstel van de economische functies van de stad. Met als uiteindelijk resultaat het uitwissen van de gebeurtenissen van mei 1940. Dit effect is niet het gevolg van de aard en inhoud van het stedenbouwkundig ontwerp voor de nieuwe stad. Ook het eerste wederopbouwplan van ir. W.G. Witte-

De Rotterdamse binnenstad in 1945. De wederopbouw van de infrastructuur (wegen, grachten, kademuren) is voor een belangrijk deel al uitgevoerd (foto Rijksdienst voor de Monumentenzorg, 1945).

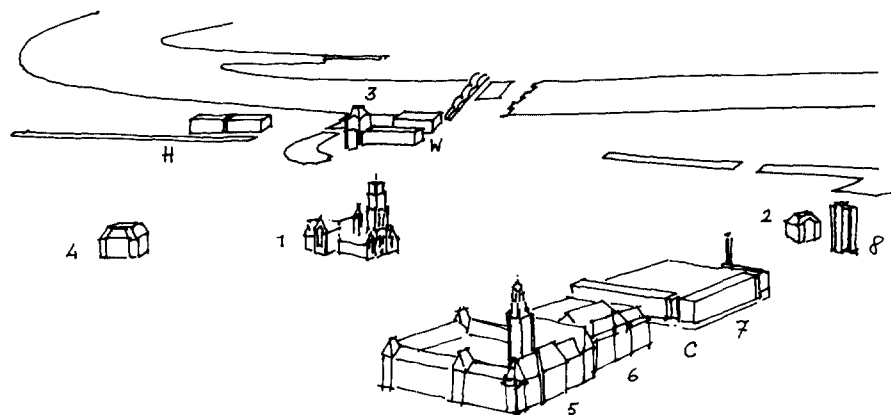
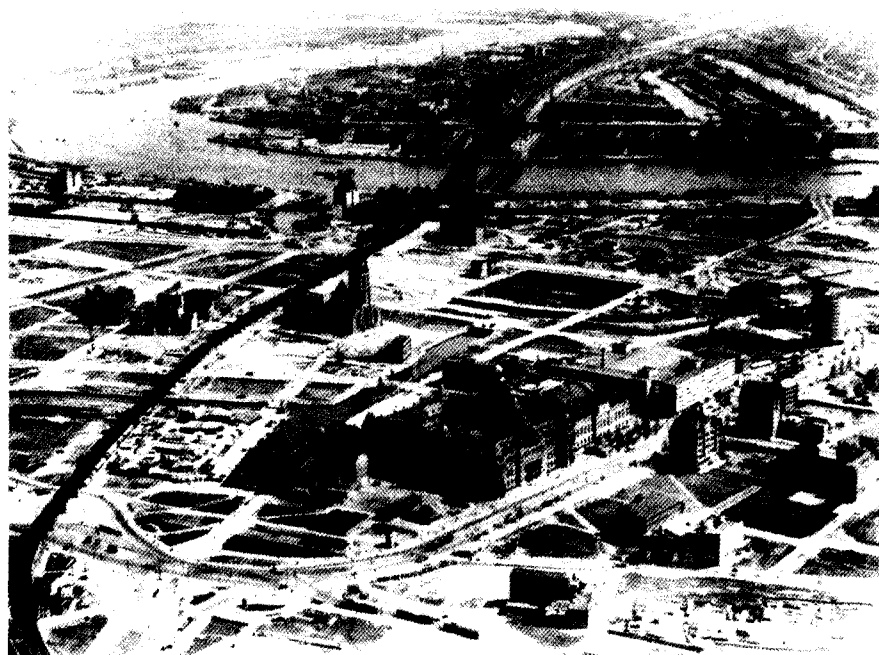
veen uit 1940-'41, traditioneel van opzet, zou een definitieve breuk hebben betekend met het historische Rotterdam. Feitelijk waren alleen de niet gesloopte gebouwen in staat beelden van de oude stad voort te brengen.

De historische component in het wederopbouwplan

De uitgangspositie voor herstel van historische elementen bij de wederopbouw was zeker ongunstig. In de eerste plaats vanwege de omvang van de schade van het bombardement. De onteigening van de verwoeste panden met hun ondergrond betrof 12.000 percelen met een totaal oppervlak van 168 ha.³ De weinige gespaarde monumenten boden nauwelijks houvast voor een nieuw ontwerp.

In de tweede plaats vanwege het ontbreken van een monumentenzorgtraditie in Rotterdam. De algemeen aanvaarde opvatting was, dat Rotterdam weinig monumenten bezat. Al in 1922, bij de kwestie van de reconstructie van het Hofplein, schreef Berlage over de Delftsepoort: 'Het nagenoeg eenige monument van Rotterdam, dat bovendien door zijn vorm een unicum is, mocht in deze tijd niet meer worden geofferd'.⁴ Vooral in topografische literatuur voor de plaatselijke bevolking werd voor en na de oorlog jaren benadrukt hoe weinig historische monumenten in de binnenstad aanwezig waren. Als voorbeeld kan gelden een passage uit het boekje 'Verloren karakteristiek van Rotterdam' (1945): '... behalve het standbeeld van Erasmus, waar iedere humanist een pelgrimstocht heen maakte, en de Groote Kerk met zijn zeehelden-monumenten, bood de woelige handelsstad in architectonisch opzicht weinig interessants en ontspanningsmogelijkheden waren er ook al niet veel...'⁵

Tenslotte speelde de monumentenzorgvisie uit de jaren 30 een rol. Hierin was weliswaar ook aandacht voor het gewone monument en voor stedenbouwkundige ensembles, maar de integrale waardering van verkaveling, straten- en grachtenpatroon en bebouwing, een waardering die in de jaren 60 leidde tot de bescherming van stads- en dorpsgezichten, was nog niet doorgebroken. Dit betekende dat de inzichten van de professionele monumentenzorg niet meer effect hadden, dan een nuancering van de publieke opinie. Als onderbouwing kan de zienswijze gelden van de architectuurhistoricus M. D. Ozinga, gepubliceerd in 1933, in een artikel over het Rotterdamse koopmanshuis: '(hiermee) is slechts een, zij het



Schets van de belangrijkste gebouwen en bouwblokken in de binnenstad, 1945.

Aangeduid zijn:

- 1 Laurenskerk
- 2 Schielandshuis
- 3 Witte Huis
- 4 Bibliotheek
- 5 Stadhuis
- 6 Postkantoor
- 7 Beurs
- 8 HBU-kantoorgebouw
- C Coolingsingel
- H Haringvliet
- W Wijnhaven

In het Basisplan 1956 zijn van de historisch waardevolle bebouwing alleen de Laurenskerk en het westelijke bouwblok aan het Haringvliet opgenomen als te behouden. Het Schielandshuis, de bouwblokken Wijnhaven-Wijnstraat, en het oostelijke bouwblok Haringvliet zijn vervangen door nieuwbouw of open(bare) ruimte. Het Witte Huis uit 1897-'98 is in het plan ook gerespecteerd, evenals de Bibliotheek, de bebouwing aan de Coolingsingel en het HBU-gebouw.

eenigszins eclectische, greep gedaan uit wat te Rotterdam ondanks alle verwoestingen nog aan merkwaardige oude huizen en interieurs aanwezig is. Vooral aan Wijnhaven, Nieuwe Haven, Haringvliet, Boompjes, in minder mate aan Leuvehaven, Beursplein en elders.

Het is echter voldoende om de overtuiging te vestigen, dat deze overblijfselen een eigen plaats innemen in onze architectuurgeschiedenis en een zorgvuldige behandeling van den kant hunner bezitters alleszins verdienen'.⁶

Voor goed begrip van de monumentenzorgsituatie in het vooroorlogse Rotterdam moet naast de oudheidkundige aspecten worden gewezen op het technisch en functioneel verval van de binnenstad. De toestand was in grote delen van de binnenstad zo ernstig geworden dat alleen de uitvoering van grootscheepse saneringsplannen een uitkomst kon bieden. Naast alle verdriet en ellende die waren veroorzaakt door het bombardement, was de algemene overtuiging dat de noodzakelijke sanering van grote de-



Basisplan herbouw binnenstad Rotterdam, 1946. Op de plankaart zijn aangegeven: bestaande bebouwing, toekomstige bebouwing, speel- en sportterreinen, plantsoenen en parken, bomen, water, spoorwegen, trottoirs en de brandgrens.

Het plan is onderdeel van de publikatie Het nieuwe hart van Rotterdam, toelichting op het basisplan voor den herbouw van de binnenstad van Rotterdam, Rotterdam 1946.

len van de verouderde binnenstad nu in één keer was gerealiseerd, en dat werd als een bijkomend voordeel van het bombardement gezien. De omgeving van de Schiedamse dijk bijvoorbeeld werd getypeerd als 'een volksbuurt, die in het moderne Rotterdam niet meer paste en gelukkig verdwenen is'.⁷

Het onbreken van een cultuurhistorisch houvast in de vorm van concrete monumenten en van monumentale stadsbeelden, leidde ertoe dat het ontwerputgangspunt voor de nieuwe stad vooral werd ontleend aan de moderne inzichten over stedenbouw en architectuur. Dank zij de planning van stadsuitbreidingen in de jaren '20 en '30, en als structurerend element daarin de bouw van een groot aantal sociale woningbouwcomplexen, waren de principes van het Nieuwe Bouwen goed verankerd in Rotterdam. Zowel bij architecten, als bij de ontwerpers van de gemeentelijke diensten, en bij bestuurders en opdrachtgevers. De bevolking waardeerde deze prestaties, en de internationale erkenning ervoor stimuleerde het denken over de modernisering van de gehele stad, inclusief de oude binnenstad. De traditionele opzet van het eerste wederopbouwplan, op verzoek van het gemeentebestuur ontworpen door ir. W. G. Witteveen, directeur van de Gemeentelijke technische

dienst, vond uiteindelijk weinig weerklank. De realiteit van de vooroorlogse stad (weinig monumenten) en het op vernieuwing gerichte architectonisch en stedenbouwkundig denken waren een goede voedingsbodem voor fundamentele kritiek. De, aanvankelijk vrij brede, steun voor het plan Witteveen was vooral het gevolg van heimwee bij grote groepen van de bevolking naar het verdwenen Rotterdam. Ook paste het concept in de visie die landelijk leidraad was bij de wederopbouw van verwoeste steden. Het in 1940 door Witteveen opgestelde wegenplan voor de binnenstad kon vanwege de gunstige beoordeling ervan door de centrale instanties, al tijdens de oorlog worden uitgevoerd. Bij het ontwerp van het uiteindelijke wederopbouwplan, het zogenaamde Basisplan 1946, werd volledig afstand genomen van het ontwerp van Witteveen. De principes van het Nieuwe Bouwen werden vervolgens door het planteam onder leiding van ir. C van Traa zo goed als mogelijk toegepast.⁸

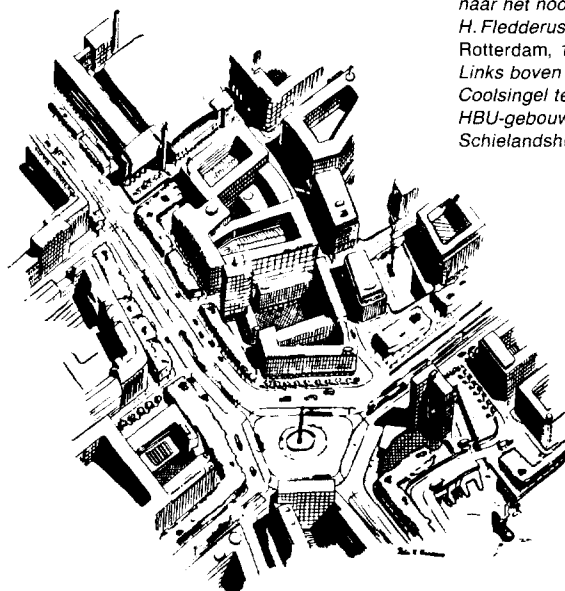
De plankaart van het Basisplan 1946 laat zien dat er voor de historische gebouwen geen plaats meer was. Van de na het bombardement onbeschadigde monumenten werden alleen de Grote of St. Laurenskerk en een bouwblok aan het Haringvliet gerespecteerd. Het Schielandshuis was weg-

gepoetst, de (tijdelijk opgeslagen) Delftsepoort mocht zich blijvend schuilhouden, en bouwblokken langs de rivier, in het bijzonder rondom de Oude Haven, sneuvelen in het plan vanwege de nieuwe hoogwaterkering en de nieuwe oeververbinding met aan- en afvoerwegen. De overige als 'bestaande bebouwing' aangeduide objecten op de plankkaart waren in de 20ste eeuw gebouwd. Zij waren relatief nieuw en behielden hun bijzondere functie (onder andere Stadhuis, Postkantoor, Beurs en Bibliotheek).

De traditionale stedenbouwkundige elementen in het Basisplan, te weten de straten en grachten die overeenkomstig het plan Witteveen in de oorlog al waren aangelegd, en bepaalde bouwblokken zoals het stadhuis en de bibliotheek, werden om praktische redenen geaccepteerd. Van Embden heeft er op gewezen dat ook de noodzaak aan te sluiten op de stedenbouwkundige structuur van de niet gebombardeerde 19de-eeuwse stad, vanuit de randen van de binnenstad heeft geleid tot traditionele elementen in het Basisplan.⁹

De conclusie is dat de cultuurhistorische component, in de betekenis van de bouwkundige en stedenbouwkundige monumenten, vrijwel geheel ontbreekt in het plan. Het blokje monumenten bij het Haringvliet is weinig opvallend gesitueerd in een lange bebouwingstrook evenwijdig aan de rivier. Alleen de Laurenskerk kan worden gezien als representant van de materiële cultuur van de geschiedenis. Geplaatst in de nieuwe stad, dat wil zeggen gesitueerd binnen de rationele ordening van verkeers- en gebruiksfunctie, en het moderne driedimensionale schema van gebouwen en open(bare) ruimten werd de Laurenskerk het symbool van de verdwenen stad, een artefact als anker voor het collectieve geheugen.

Het Basisplan kan ook op een geheel andere manier worden gelezen. Als een ruimtelijk schema waarin opeenvolgende gebruikers en ontwerpers door middel van nieuwbouw, verbouw en aanpassing inhoud kunnen geven aan het feitelijke stadsbeeld. 'Wat wij wilden aanbieden was een bruikbaar canvas, waarop de tijd opnieuw zou gaan verder borduren'. (Van Embden)¹⁰ Deze zienswijze duidt op respect voor de morfologie van de stad. Daarmee wordt een positie gekozen, die de welles-nietes discussie van Traditionalisten (Delftse School) en het Nieuwe Bouwen (CIAM) naar de zijlijn verwijst. Ook de illustraties bij de Toelichting op het Basisplan bieden, ondanks de waarschuwing achterin de publikatie ('De teekeningen van toekomstige stadsbeelden ... zijn NIET bedoeld als suggesties voor den aard der toe te passen architectuurvormen')¹¹, houvast voor de gedachte dat het nieuwe stadshart plaats zou kunnen bieden aan historische elementen. Niet aan concrete monumenten, die bleven hoe dan ook buiten beeld, maar wel aan klassieke elementen, zoals obelisk-achtige signalen in



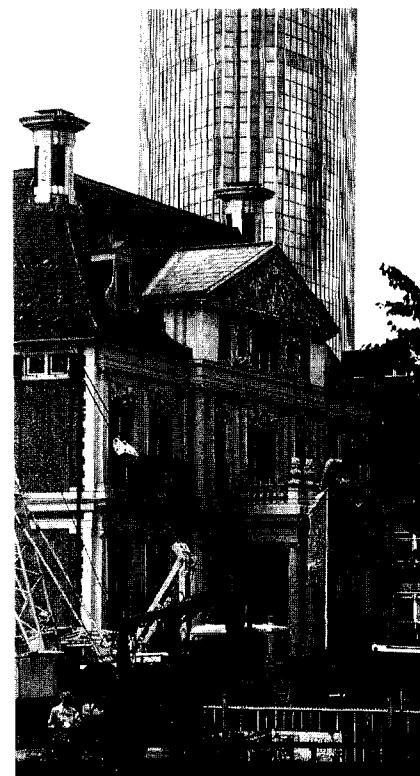
Bebouwingsvoorstel voor het Van Hogendorpplein (tegenwoordig Churchillplein), naar het noorden gezien (schets Rein H. Fledderus, in: Het nieuwe hart van Rotterdam, 1946, blz. 30). Links boven in de tekening is de Beurs aan de Coolsingel te zien. In het midden het hoge HBU-gebouw. Ter plaatse van het Schielandshuis is nieuwbouw geprojecteerd.

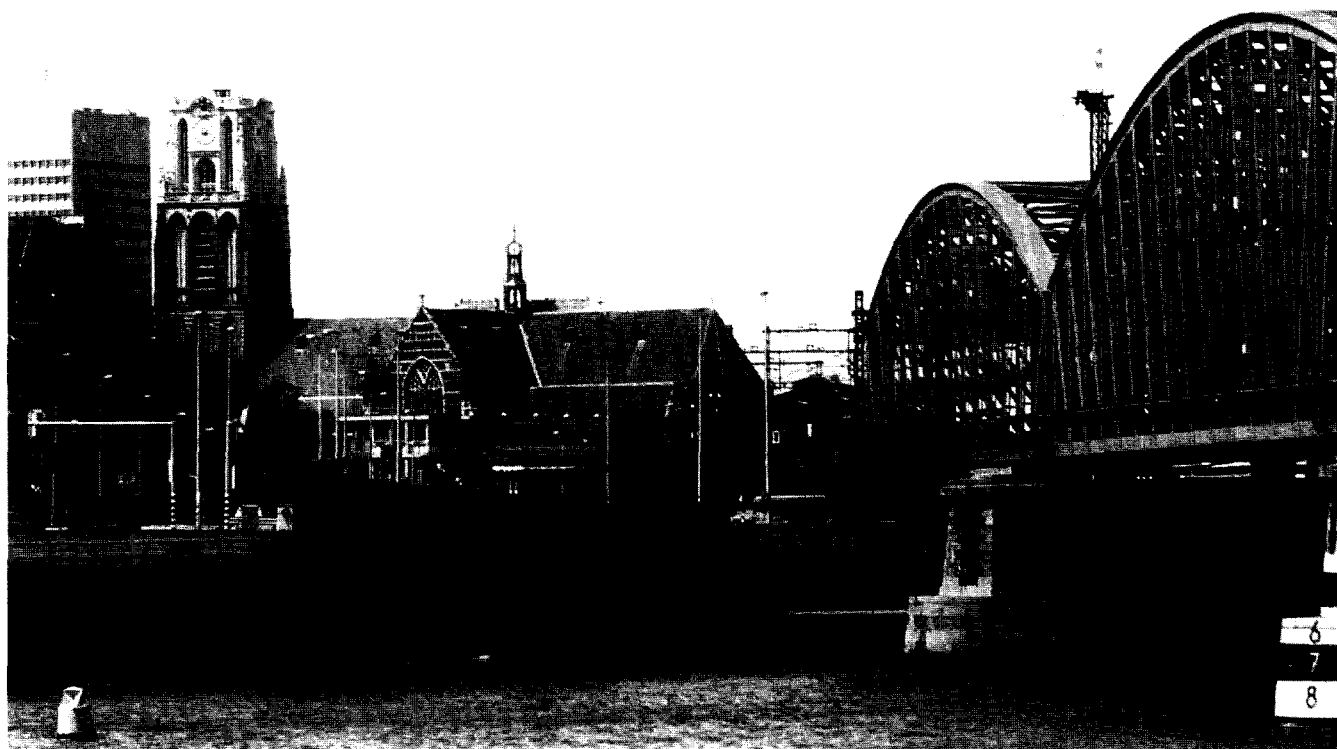
het centrum van nieuwe pleinen, en stedenbouwkundige vorm- en ruimteprincipes, die rechtstreeks zijn afgeleid van historische voorbeelden (de Parijse boulevards).

Verder borduren

Hoewel het Basisplan tot in de tegenwoordige periode formeel is gehanteerd als het stedenbouwkundige plan voor de binnenstad, zijn door middel van vrijstellingen en ontheffingen, en ingevoegde deelontwerpen, een groot aantal wijzigingen gerealiseerd ten opzichte van het plan uit 1946. Zo werd het plan een bruikbaar canvas waarop de tijd verder kon borduren. Onbedoeld is zo in de loop van bijna 45 jaar een historische factor geïntroduceerd in het zo nuchtere, toekomstgerichte plan. De gereconstrueerde Laurenstoren is niet langer meer het enige brandpunt voor reflectie van de verdwenen stad. Het Schielandshuis is gerestaureerd, koopmanshuizen uit de 17de en 18de eeuw aan het Haringvliet, en de Wijnhaven-Wijnstraat zijn behouden (de panden aan de Wijnhaven-Wijnstraat zijn tijdelijk gedemonteerd vanwege de bouw van de spoortunnel). De Oude Haven is gerestaureerd, evenals de aangrenzende Spanjaardsbrug. Verder heeft de tijd gezorgd voor een aanvulling van het monumentenbestand: het Witte Huis, het Stadhuis, het Postkantoor, de Beurs en het HBU-kantoorgebouw presenteren schaal 1:1 de geschiedenis van het vooroorlogse Rotterdam. Met betrekking tot de railinfrastructuur (het luchtspoor ter plaatse van de Binnenrotte) is de toekomst van de historische factor minder duidelijk. Het eindresultaat is dat het magnetische veld van de geschiedenis nu wordt geladen vanuit polen en structuren die zijn verspreid over de gehele binnenstad.

Het Schielandshuis, 1989. De reconstructie van de 17de-eeuwse toestand, uitgevoerd in 1981-85, benadrukt de historiciteit van het gebouw ten opzichte van de cityontwikkeling. Op de achtergrond de nieuwe toren op/in het Beursgebouw, op de voorgrond de bouwput voor een nieuw kantoorproject (ontwerp Rem Koolhaas). (foto F. W. van Voorden, 1989).





Sanering van de geschiedenis

De wederopbouw van de geschiedenis is binnen de geschiedenis van de wederopbouw een betrekkelijk nieuw thema. Bij de restauratie van de afzonderlijk geregistreerde monumenten (de Laurenskerk, het Schielandshuis, de toren van de Laurenskerk, en de panden aan de Wijnhaven-Wijnstraat) is door de gemeente Rotterdam, nadat de beslissing over restauratie was genomen, altijd consequent aangestuurd op reconstructie van het monument in de oorspronkelijke vorm. Gelet op de pool-functie van deze gebouwen in het magnetisch veld van de geschiedenis is deze zienswijze zeker aanvaardbaar. Immers, de gebouwen moeten zonder steun van de omgeving de geschiedenis presenteren voor het gehele binnenstadsgebied. De ongenueanceerde architectuur van het stijlzuivere monument kan die functie voor het publiek beter vervullen dan het gebouw dat door middel van bouwfragmenten vooral met de eigen bouw-geschiedenis bezig is.

Bij de recente restauratie van de bovenbouw van de Laurenstoren, waarbij de geblakerde zandstenen bekroning is gerestaureerd en in historiserende kleur is afgewerkt, heeft de restauratie – onbedoeld? – geleid tot beëindiging, na bijna 50 jaar, van de symboolfunctie. De Laurenstoren, lange tijd Brandenburger Tor avant la lettre, is niet langer meer het unieke brandpunt voor reflectie van de ondergang van de Rotterdamse binnenstad.

De Laurenstoren na de recente restauratie van de bovenbouw. Een stralend monument zonder brandsporen in het centrum van een veranderende binnenstad. Rechts de spoorbrug uit 1877. (foto F. W. van Voorden, 1989).

- 1 De tekst van Jan Prins is als motto geplaatst na de titelpagina van het boek: Rotterdam, de geschiedenis van tien jaren wederopbouw, Rotterdam 1955.
- 2 Het nieuwe hart van Rotterdam, toelichting op het basisplan voor den herbouw van de binnenstad van Rotterdam, Rotterdam 1946 (uitgave in opdracht van het gemeentebestuur van Rotterdam).
- 3 Ibid., blz. 5.
- 4 Ontwerp van het Hofplein te Rotterdam, een plattegrond, afbeeldingen van de tekeningen en een bijschrift door dr. H. P. Berlage, Rotterdam 1922 (het citaat staat op blz. 4).
- 5 Verloren karakteristiek van Rotterdam, tekeningen van Leo Zeldenrust, Rotterdam/Antwerpen 1945. Geciteerd is blz. 6-7.
- 6 M. D. Ozinga, Het Rotterdamsche koopmanshuis in zijn bloeitijd (typescript in bibliotheek Rijksdienst voor de Monumentenzorg te Zeist, overgenomen uit De Nieuwe Rotterdamsche Courant van 1933). Geciteerd is de slotpassage.
R. Meischke benadrukt de hier gesignaleerde problematiek in zijn bijdrage 'Een terugblik op het Rotterdamsche koopmanshuis' in: Een halve eeuw Libanon, Rotterdam 1959 (?), blz. 200: 'Voor het nieuwe onderzoeksgebied van de kleine monumenten, de woonhuizen en boerderijen, is het oude Rotterdam dan ook te vroeg verloren gegaan'.

- 7 K. Hazelzet, Rotterdam, van visschersdorp tot wereldhaven, Rotterdam 1943 (geciteerd in het bijschrift bij afb. 40, tegenover blz. 196). En in de toelichting op het basisplan (1946, zie noot 2) op blz. 10: 'Realiseert gij U, Rotterdammer, dat vele der dierbaarste herinneringen aan wat in de Meidagen verloren ging, zich juist vasthechten aan wat, nuchter bezien, slechts tekortkomingen waren van onze oude stad?'
- 8 S. J. van Embden, 'Over vormgevers en vormgeving in de Nederlandse stedenbouw van de 20e eeuw', in: Stedenbouw in Nederland, 50 jaar Bond van Nederlandse stedenbouwkundigen, Zutphen 1985. Zie vooral blz. 45-50. Ook de bijdrage van C. de Cler over De wederopbouwperiode (blz. 209-215) gaat in op de wederopbouw van Rotterdam.
- 9 Ibid., blz. 48.
- 10 Ibid., blz. 49.
- 11 Het nieuwe hart van Rotterdam (zie noot 2); zie binnenzijde kapt achterzijde.

Een kunstwerk onder de Nieuwe Maas

M. Panman

Inleiding en samenvatting

Civil-technische kunstwerken vallen vaak buiten het onderzoeksgebied van de architectuur- en planningsgeschiedenis, hoewel deze meestal wel een belangrijk onderdeel van de gebouwde stad zijn. Dit is ook het geval met de Maastunnel, vaste oeververbinding onder de Nieuwe Maas te Rotterdam. In eerste instantie denkt men bij het horen van 'Maastunnel' aan het technische verhaal, de bouw van de oeververbinding. Toch levert deze benadering maar een beperkte visie op het fenomeen. Juist door de tunnel vanuit andere oogpunten te beschouwen, krijgt men er een genuanceerder beeld van.

In dit artikel zal de tunnel eerst worden bekeken als een schakel in de stedelijke structuur. De Maastunnel werd indertijd voorgesteld als (voorlopige) oplossing om de verbinding tussen de beide Maasoeveren te verbeteren.

De rechteroever was van oudsher sterker ontwikkeld dan de zuidelijke, linkeroever die men pas in de negentiende eeuw begon te exploiteren. De Maastunnel moest een element zijn die de verschillende stadsdelen, zoals het centrum, de havens en de woongebieden, beter met elkaar zou verbinden.

Zodoende kon meer samenhang in de stedelijke conglomeratie van Rotterdam worden verkregen.

Daarnaast was de nieuwe vaste oeververbinding het onderwerp van onenigheid tussen bestuurders van verschillend niveau, te weten Rijkswaterstaat en de gemeente Rotterdam. Het Rijk dat in ieder geval het grootste deel van de oeververbinding zou financieren, was voorstander van een brug, terwijl de gemeente haar zinnen op een tunnel had gezet. De discussie die hierop volgde werd uiteindelijk door de gemeente gewonnen. Het Rijk moest zich hierbij neerleggen en de uitvoeringskosten voor zijn rekening nemen.

Tenslotte zullen, aanvullend op de hierboven aangeduide invalshoeken, de meer technische aspecten van de Rotterdamse oeververbinding aan de orde komen.

De Maastunnel, gebouwd in de periode 1937-1942, is de eerste onderwatertunnel in Nederland. Voordat met de uitvoering ervan kon worden begonnen, was nieuwe kennis nodig en moest nieuw onderzoek worden verricht. Daarom kan de Maastunnel op de eerste plaats als een technisch prestige-object worden gezien.

Het oeververbindingsvraagstuk in Rotterdam

Het ontwerp voor de Maastunnel maakt deel uit van een lange reeks oplossingen voor het oeververbindingsvraagstuk in Rotterdam, een vraagstuk dat zich al sinds de tweede helft van de negentiende eeuw aandient. Een aantal factoren, zoals de havenontwikkeling, de stadsuitbreiding en de groei van het oeververkeer, beïnvloedde dit probleem.

Op de zuidelijke oever was in 1907 met het graven van de Waalhaven begonnen, een reusachtig havenbekken van circa 300 hectare. De exploitatie van deze nieuwe transitohaven verliep moeilijk vanwege het gebrekkige contact met de andere havens. Op Zuid ontbrak een deugdelijk weggennet en met de havens aan de overkant van de Maas was slechts door middel van veerdiensten een verbinding mogelijk.

De groei en uitbreiding van het stedelijk gebied hing nauw samen met de ontwikkeling van de Rotterdamse haven. De eerste plannen voor stadsuitbreiding ten zuiden van de Maas dateren van 1863, toen stadsarchitect W. N. Rose een plan opstelde ter exploitatie van Feijenoord met zowel ruimte voor de havens als voor het wonen. De uitbreiding op Zuid werd belemmerd door de spoorlijn van Rotterdam naar Brabant in het oosten, de havens en industrieterreinen in het noorden, een slecht intern verkeersnet en een gebrekkige verbinding met de rechteroever. In 1917 maakte de toenmalige directeur Gemeentewerken, A. L. Burgdorffer, een volwaardig uitbreidingsplan voor Zuid. Tegelijkertijd waren de Rotterdamse Droogdok Maatschappij en de N.V. Eerste Rotterdamse Tuindorp bezig met de aanleg van tuindorpen, respectievelijk Heijplaat (start bouw in 1915, architect H. A. J. Baanjers) en Vreewijk (start bouw in 1916, plan van Granpré-Molière, Verhagen en Kok). Ir. W. G. Witteveen, die in 1924 aantrad als chef van de hoofdafdeling Stadsuitbreiding en Gebouwen, bracht meer samenhang tussen de verschillende losse bebouwingen en projecteerde een infrastructureel net op Zuid. In zijn Plan-Zuid van juni 1927 (gewijzigd in 1937) deelde Witteveen, in navolging van het plan van Granpré-Molière, Verhagen en Kok uit 1922, Zuid op in aantal gebieden voor industrie, haven, wonen en groen. De sectoren werden met elkaar verbonden door een waaivormig stelsel van wegen, waarvan de zwaartepunten waren geprojecteerd bij de Koninginnebrug, het centrale plein, en de geplande tunnel bij Charlois.

De havenexpansie en de stadsuitbreiding leidde al spoedig tot intensivering van het oeververkeer. Naarmate Zuid zich meer ont-

Maastunnel Rotterdam, voetgangerstunnel (ca. 1955, ansichtkaart uitg. van Ditmar's Couranten Import en Kioskenonderneming n.v.).



wikkelde als werk-, maar vooral als woongebied, nam het verkeer tussen de beide Maasoeveren toe. De eerste brugverbinding voor stadsverkeer (Willemsbrug en Koninginnebrug, 1876-'78) bleek al na twintig jaar onvoldoende te zijn. Binnen het oeververkeer nam de vrachtwagen steeds meer de rol van handkar en paardentractie over. Na de Eerste Wereldoorlog nam de stijging van het verkeer tussen beide Maasoeveren spectaculaire vormen aan. Pas in 1923 begon men met het uitvoeren van het zogenaamde 'Noodoplossingsplan'. De Koninginnebrug werd in 1929 vernieuwd, de Willemsbrug 8,5 meter omhooggebracht (1925) en in 1927 het veer Park-Charlois ingesteld. Van een tunnel als oplossing van het oeververbindingsvraagstuk werd in 1923 voorlopig afgezien vanwege de constructieve, verkeers-technische en financiële bezwaren.

In de jaren dertig werd het oeververbindingprobleem steeds nijpender. Zowel de havenontwikkeling als de stadsuitleg op de linker Maasoever concentreerden zich rond de enige bestaande vaste oeververbinding. Omdat deze overbelast was, had Rotterdam-Zuid onvoldoende contact met de moederstad op de rechteroever. Daardoor kon de westwaartse ontwikkeling niet worden gevolgd. In april 1929 deed de nieuwe directeur Gemeentewerken, ir. L. W. H. van Dijk, een voorstel aan de wethouder van Plaatselijke Werken tot de aanleg van een tunnel in de lijn Park-Charlois. Door de bouw van een tweede vaste oeververbinding op deze plaats zou een betere connectie ontstaan tussen beide oevers, het oeververkeer op de rechteroever beter worden gespreid en op de linker zijde van de Maas een wegensysteem kunnen worden aangelegd dat voldoende ruimte aan de haven- en stadsontwikkeling zou geven. Bovendien zou een tunneltracé Park-Charlois met het hierop aansluitende verkeerswegennet voor een betere interlokale verbinding naar het zuiden zorgen.

Al sinds de tweede helft van de vorige eeuw speelde men in Rotterdam met de gedachte dat een tunnel één van de mogelijkheden voor een oeververbinding zou kunnen zijn. In 1855 en 1864 verschenen er brochures die, tijdens de toen lopende spoorwegkwestie, plannen propageerden om ter hoogte van de Groene Plaat, in de lijn Kralingen-IJsselmonde, een spoortunnel te construeren. Uit deze ideeën voor een tunnel kwam waarschijnlijk het ontwerp voor een spoortunnel bij het eiland van Brienenoord, dat in 1874 verscheen, voort. Sinds 1899 werd een onderwatertunnel als eventuele mogelijkheid voor een tweede vaste oeververbinding door de verschillende directeurs van Gemeentewerken aangedragen. Maar vanwege de onzekerheid over de technische haalbaarheid werd een tunnel nooit geaccepteerd. Pas eind jaren twintig stelde directeur Van Dijk voor de tweede vaste oeververbinding in de vorm van een onderwatertunnel te realiseren.

Onenigheid tussen Rijk en Gemeente

De kwestie van de Maastunnel is, zoals al gesteld, ook onderwerp van discussie geweest tussen Rijk en gemeente. Toen de gemeente Rotterdam aan het einde van de jaren twintig begon met het maken van plannen voor een tunnel onder de Nieuwe Maas, was Rijkswaterstaat bezig met de uitvoering en verdere uitwerking van het eerste Rijkswegenplan uit 1927. Als beide overheden hun plannen daadwerkelijk zouden uitvoeren, betekende dit dat er in Rotterdam binnen een afzienbare tijd twee nieuwe vaste oeververbindingen zouden worden gerealiseerd.

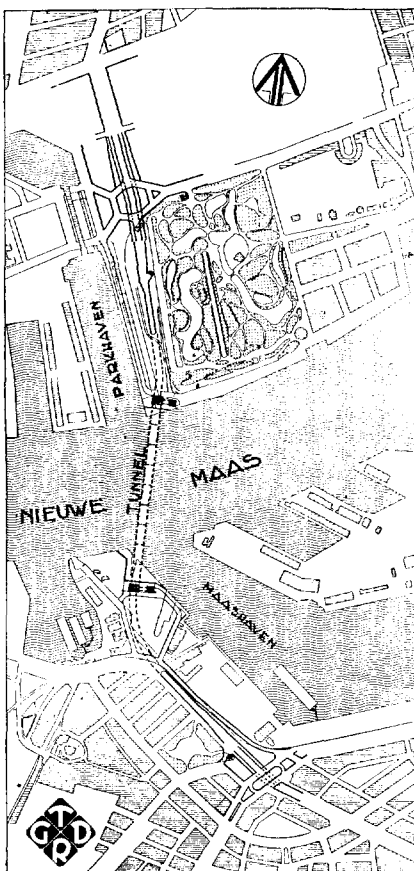
De plannen voor de Maastunnel werden geconcipieerd en uitgewerkt door de dienst Gemeentewerken van Rotterdam (ir. Van Dijk). De dienst werd daarin gesteund door de toenmalige burgemeester, mr. P. Drooglever Fortuyn. In 1930 verscheen het eerste concrete tunnelplan. De tunnel bestond uit twee naast elkaar liggende buizen met een ovale doorsnede, een zogenaamde twee-

lingbuis. De vierbanige tunnel zou alleen geschikt zijn voor autoverkeer, niet voor openbaar vervoer en verkeer van voetgangers en fietsers. Hoewel uit het buitenland veel kennis was gehaald, traden er een aantal specifieke, Rotterdamse, problemen op. Allereerst bleek dat er veel nieuw onderzoek op het terrein van grondmechanica en toepassing van betonconstructies onder verhoogde druk nodig was. Ook de financiering van de bouw, inclusief de voorbereidingen, vormden een belangrijk probleem. Burgemeester en Wethouders van Rotterdam vroegen het Rijk, te weten de directeur-generaal van Rijkswaterstaat dr. ir. J. A. Ringers, om financiële steun. Als argument hiervoor werd aangedragen dat een tunnel Park-Charlois het nationale belang van de Rotterdamse haven het beste diende en voor een goede interlokale verkeersverbinding met het zuiden zorgde. Ringers stelde voor dat er eerst een ambtelijke commissie moest worden ingesteld die de technische mogelijkheden van een onderwatertunnel bij Rotterdam zou onderzoeken. Deze commissie bracht eind oktober 1932 haar advies uit en concludeerde dat een tunnel Park-Charlois technisch zeer wel uitvoerbaar was en de meest aangewezen oplossing werd geacht.

Op dat moment was Rijkswaterstaat bezig een begin te maken met de uitvoering van het zogenoemde Vierbruggenplan, dat een directe connectie tussen het westen en het zuiden van het land tot stand zou brengen. Het plan voorzag de bouw van rivieroverbruggingen bij Moerdijk, Dordrecht, de Noord en Rotterdam. De brug bij Rotterdam was gepland ten oosten van de stad, bij Stormpolder, waar de Hollandse IJssel en de Nieuwe Maas samenkomen. Deze oeververbinding zou in rijksweg no. 16, Rotterdam-Breda, komen te liggen. Rijksweg no. 16 sloot in het noorden aan op de eveneens geplande rijksweg no. 13, Rotterdam-Den Haag.

Om haar onderhandelingspositie te verbeteren, deden B & W een voorstel aan de gemeenteraad om in beginsel te besluiten tot de bouw van een tweede vaste oeververbinding in de vorm van een vierbanige tunnel voor autoverkeer in de lijn Park-Charlois. Dit voorstel werd op 18 mei 1933 door de raad aangenomen. Direct hierna, in de periode 30 juni-3 juli 1933, verzochten B & W de minister van Waterstaat of het Rijk bereid was in de kosten van tunnelbouw bij te dragen. Door het beginselbesluit werd het voor Gemeentewerken mogelijk kredieten te verkrijgen voor verder onderzoek en ontwerp. Dit resulteerde in de presentatie van een nieuw tunnelplan in december 1933, waarvan de uitvoeringskosten werden geraamd op f 24.000.000,—.

Integratie van het gemeentelijke tunnelplan en het plan voor een brug bij Stormpolder van Rijkswaterstaat leek logisch, aangezien bij beide plannen het Rijk toch het grootste deel van de financiering op zich zou moeten nemen. Tijdens het overleg tussen de ge-



Het definitieve tunnelplan uit 1936-'37 (uit: A. C. Vreugdenhil, De Maastunnel, Haarlem 1952: blz. 33). Het eerste tunnelplan uit 1930 volgde min of meer hetzelfde tracé.

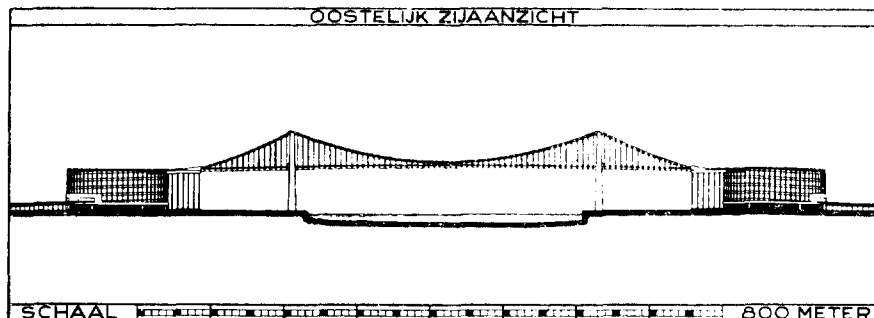
meente Rotterdam en Rijkswaterstaat bleek dat er al snel overeenstemming over de plaats van de oeververbinding kon worden bereikt. De verbinding in de lijn Park-Charlois kon zowel de belangen van het stedelijk als het interlokale verkeer dienen, terwijl één bij Stormpolder alleen van landelijk en regionaal belang zou zijn. Over de vorm van de oeververbinding bleek minder eenheid in gedachten tussen de beide partijen aanwezig te zijn. Rijkswaterstaat bleef vasthouden aan een brug, terwijl Rotterdam niet van het tunnelplan wilde afzien.

Brug of tunnel

Het antwoord van de minister op het verzoek van B & W tot bijdrage in de kosten van tunnelbouw liet lang op zich wachten. Pas ongeveer twee jaren later, in maart 1935, kwam minister a.i. dr. H. Colijn met een concreet voorstel omtrent een tweede vaste verbinding tussen de Maasoever te Rotterdam. Colijn wenste de instelling van een commissie inzake het oeververbindingsvraagstuk die de ontwerpen, de bouw- en exploitatiekosten en de bruikbaarheid voor het havenverkeer van zowel het brugplan van Rijkswaterstaat als het tunnelplan van Rotterdam zou moeten onderzoeken.

Mocht een tunnel de enige goede oplossing blijken, dan was het Rijk bereid om tijdelijk het geschatte bedrag van een brug bij Stormpolder, f 8.000.000,— in de kosten van tunnelbouw bij te dragen. Wel werden er enkele voorwaarden gesteld. Belangrijkste eis was dat de f 8.000.000,— tijdelijk werd geleend, namelijk zolang het doorgaand verkeer niet door het stads- en havenverkeer zou worden gehinderd. Als dit het geval was, dan moest de gemeente het bedrag in termijnen aan het Verkeersfonds terugbetalen om de brug ten oosten van Rotterdam alsnog te kunnen financieren. Indien de keuze op een brug zou vallen, verleende het Rijk dezelfde medewerking als bij een tunnel en golden er bovendien nog een aantal gunstige, aanvullende condities. Voordat de Oeververbindingsc commissie een oordeel kon geven moesten beide plannen gedetailleerd worden uitgewerkt. In maart 1935, na het schrijven van de minister, presenteerde Rijkswaterstaat een 'Ontwerp voor een oeververbinding over de Nieuwe Maas te Rotterdam' van dr. ir. J. Emmen. Het plan bestond uit een kabelhangbrug voor verkeer van auto's, voetgangers en fietsers, waarvan de kosten ca. f 13.500.000,— bedroegen. Het spectaculaire van dit ontwerp waren de schroefbaantorens die, 150 meter landinwaarts geplaatst, het autoverkeer in vier en een halve rondgang 63 meter omhoog liet stijgen. Op de rechter Maasoever was zo'n toren gepland tussen Park- en St. Jobshaven, op de linker oever tussen de Doklaan en de Maashaven.

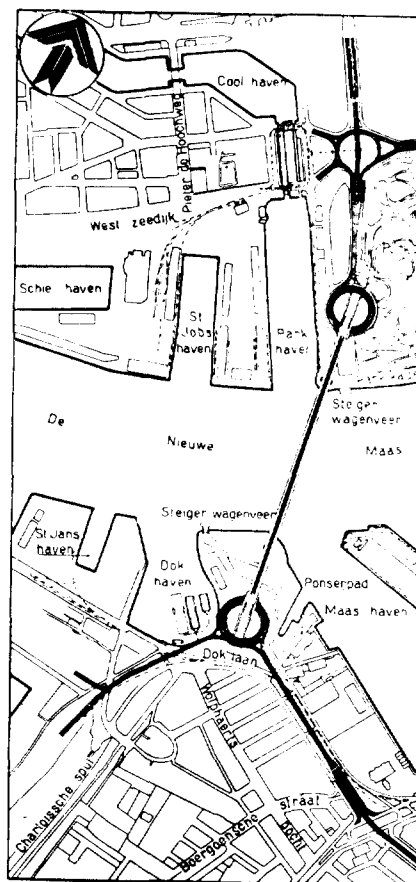
Gemeentewerken volgde in oktober met de publikatie van het 'Ontwerp voor de Maastunnel te Rotterdam'. Het plan om-



vatte een tunnel voor vierbanig autoverkeer met een achthoekig profiel. De kosten werden geschat op f 15.000.000,—. In de beschrijving van het plan werd uiteengezet waarom een tunnel voordeliger was dan een brug. Ten eerste werden bij een brug omwegen veroorzaakt door de langere hellingen en de hoge schroefbaantorens. Ten tweede was het verkeer op een 60 meter hoge brug overmatig blootgesteld aan hinderlijke weersomstandigheden.

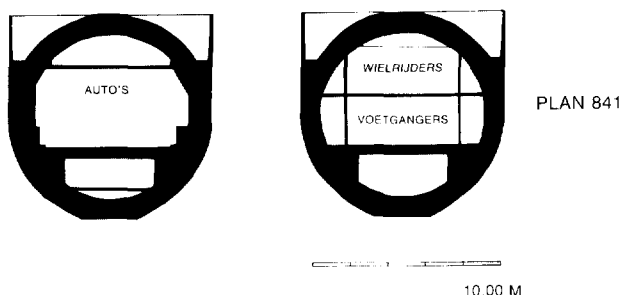
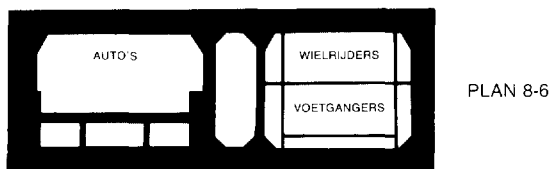
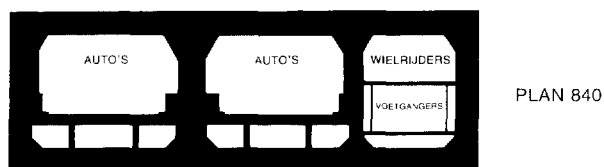
De commissie, waarin o.a. vertegenwoordigers van het Rijk, de gemeente Rotterdam, de provincie Zuid-Holland, de Rotterdamse Kamer van Koophandel, de K.N.A.C. en uit de zee- en binnenscheepvaart zitting hadden, bracht eind oktober een voorlopig advies uit. Men kwam tot de volgende conclusies. Ten eerste was een accommodatie voor voetgangers en fietsers onmisbaar. Vervolgens moest aan een tunnel dezelfde medewerking worden verleend als aan een brug en mocht in geen van beide gevallen tol worden geheven. Tenslotte kon de keuze brug-tunnel pas worden gedaan na aanbesteding van beide plannen. Deze aanbesteding volgde op 1 juni 1936. Naast een bestek voor een brug (bestek 126) en een tunnel (bestek 840) voor vierbanig autoverkeer en verkeer van voetgangers en fietsers, werd een derde bestek (bestek 841) voor een kleine tunnel aanbesteed. Dit laatste bestek was een ontwerp voor een tunnel voor vierbanig autoverkeer waarvan de helft voorlopig voor verkeer van voetgangers en fietsers zou worden ingericht. Voor bestek 841 had Gemeentewerken een gedetailleerd plan gemaakt; bestek 840, waarvoor een globaal plan was ontworpen, zou in dezelfde geest moeten worden ingevuld. Ir. Emmen had in zijn ontwerp een tweetal wijzigingen aangebracht. De schroefbaantoren op de linker oever was verplaatst en nu tussen park en Parkhaven gepland. Als gevolg hiervan werd de overspanning van 420 naar 480 meter vergroot. Vervolgens werd de vrije doorvaarthoogte teruggebracht tot 59 meter + Rotterdams Peil waardoor de omweg werd verkleind.

Het resultaat van de aanbesteding werd in september 1936 bekend gemaakt. Het kleine tunnelplan (bestek 841) kwam met f 8.160.000,— als goedkoopste uit de bus.



Het gewijzigde brugplan van dr. ir. J. Emmen uit 1936 (uit: Vreugdenhil, blz. 18 en 19).

Bestek 840 volgde met f 11.125.000,— en het brugplan eindigde als laatste met f 12.196.000,—. De inschrijvers moesten hun offertes vijf maanden gestand houden, tot 3 februari 1937. Binnen deze tijdslimiet moest er een definitief besluit omtrent de aanleg van de tweede oeververbinding, brug of tunnel, worden genomen. Met dit resultaat was de kans op een tunnel Park-Charlois groter dan te voren. B & W overtuigden de raad om zo snel mogelijk te besluiten tot een bouw van een tunnel volgens bestek 841. Deze beslissing werd na een twee dagen durende raadszitting, 5-6 januari 1937, genomen 'behoudens bij nader overleg met de Regeering mocht blijken dat de Regeering bereid zoude zijn de meerdere kosten



Principe-doorsneden van Plan 840, Plan 8-6 en Plan 841 (tekening M. Panman).

van het tunnelplan volgens bestek 840 voor haar rekening te nemen'. Hoewel in Rotterdam een grote voorkeur bestond voor de aanleg van een grote tunnel volgens bestek 840, werd er uit angst de mogelijkheid tot tunnelbouw aan zich voorbij te zien gaan, gekozen voor de tweede optie.

Op dezelfde dag dat B & W het raadsbesluit aan minister Lidth de Jeude van het departement van Waterstaat meedeelden, pleegde deze overleg met drie belanghebbende aannemers over een nieuw tunnelontwerp, namelijk het zogenoemde plan 8/6, dat een tussenvorm van 840 en 841 was. Het verschil met 841 waren de binnenbreedten van de tunnelbuizen: bij plan 8/6 waren deze nu 8 en 6 meter in plaats van 6 en 5 meter bij 841. Het Rijk zou f 8.000.000,— uit het Verkeersfonds beschikbaar stellen, het geld ten behoeve van de aanleg van het tunneltracé, f 3.000.000,—, zou uit het Werkfonds afkomstig zijn. De gemeenteraad ging op 26 januari met plan 8/6 akkoord. Hierna werd de aannemers gevraagd een nieuwe prijsopgave voor dit bestek te doen. De laagste offerte, f 11.382.000,—, was slechts f 300.000,— lager dan die voor bestek 840. Tegelijkertijd berichtte Den Haag dat aan plan 840 niet dezelfde medewerking kon worden verleend als aan plan 8/6.

Op 2 februari, net voor de aanbestedingstermijn zou zijn verstreken, vond de gunning van de bouw van de Maastunnel plaats aan een combinatie van aannemers, de N.V. Maastunnel. Het contract werd getekend voor f 11.382.000,— en het project zou op 1 januari 1941 gereed moeten zijn. Vlak

voor het contract van aanneming zou worden getekend, deelde de minister in een telegram mee dat B & W in het contract alsnog 'de mogelijkheid tot wijziging van de indeling en afmeting' moest openhouden. De eerste opdracht van de gemeente aan de N.V. Maastunnel was dan ook een nieuwe prijsopgave voor bestek 840 te geven. Deze kwam op f 11.894.000. Hierna verzocht het College het Rijk of het nu dezelfde financiële medewerking aan plan 840 kon verlenen als aan plan 8/6. Ten eerste bedroeg het verschil in kosten tussen beide plannen slechts een half miljoen gulden, vervolgens werd de loze ruimte die zich bij plan 8/6 tussen de tunnelbuizen bevond, in 840 wel benut. Tenslotte beschikte het grote tunnelplan over een voldoende capaciteit, terwijl plan 8/6 over 15 à 20 jaar waarschijnlijk niet meer zou voldoen. Nadat de minister financiële steun had toegezegd, nam de Rotterdamse raad, op 25 maart 1937, voor de derde keer een besluit tot tunnelbouw, nu volgens bestek 840, het grote tunnelplan.

De bestuurlijke invalshoek, waarvan de essentie hiervoor is beschreven, geeft een geheel andere visie op de tweede vaste oeververbinding dan de stedenbouwkundige-infrastructuurle beschouwing. In de discussie tussen het Rijk en de gemeente Rotterdam was de financiering van de oeververbinding het cruciale punt. Was zij aanvankelijk de troef van Den Haag, later bleek ze in het voordeel van het gemeentebestuur te werken. Door middel van de financiering kon de regering lang een grote invloed op het vraagstuk uitoefenen. Maar langzamerhand

moest de rijksoverheid vanwege de gemeentelijke autonomie overstag gaan. Dank zij de manoeuvres van het College van B & W en de Gemeenteraad, drie besluiten in twee maanden, wist Rotterdam haar wensen door te zetten.

De onderwatertunnel als technische prestatie

De Maastunnel is de eerste onderwatertunnel in Nederland. In eigen land was weinig kennis over het bouwen van tunnels aanwezig en ook onderzoek op dit gebied was nauwelijks gedaan. In Rotterdam werd de constructie van de tunnel dan ook niet alleen gezien als een onmisbaar onderdeel in het stedelijk verkeerssysteem, het werd in Rotterdam bovendien beschouwd als een prestige-object dat het technisch kunnen en de vooruitgang van Rotterdam zou demonstreren.

Voordat uiteindelijk met de tunnelbouw kon worden gestart, waren informatiewinning en uitgebreide onderzoeken onontbeerlijk. Ter voorbereiding van de tunnelplannen werden studiereizen naar andere onderwatertunnels ondernomen. In de periode augustus-november 1929 maakten vertegenwoordigers van Gemeentewerken, ir. L. W. H. van Dijk, ir. L. J. van Dunné en ir. J. P. van Bruggen, een rondreis door noord-Amerika. In de jaren twintig bouwde men in de Verenigde Staten een aantal onderwatertunnels voor autoverkeer, waarvan sommige tijdens de reis nog in aanbouw waren. Bezocht werden de Trafficunnel in Boston (1931-1935), de Detroit-Windsortunnel in Detroit (1928-1930), de Geo. A. Poseytunnel in Oakland, San Francisco (1926-1928) en de Hollandtunnel in New York (1922-1927). Vervolgens ondernam men excursies naar Engeland, in mei 1930, en Duitsland, in oktober 1930. In Londen werden de verkeerstunnels onder de Theems bekeken, de Blackwelltunnel (1891-1897) en de Rotherhitetunnel (1904-1908). Beide tunnels waren intussen sterk verouderd. In Liverpool bezocht men de voorbereidingen voor de Queenswaytunnel onder de Mersey (1928-1934). De Elbetunnel in Hamburg (1907-1911) bleek evenals de Londense tunnels verouderd.

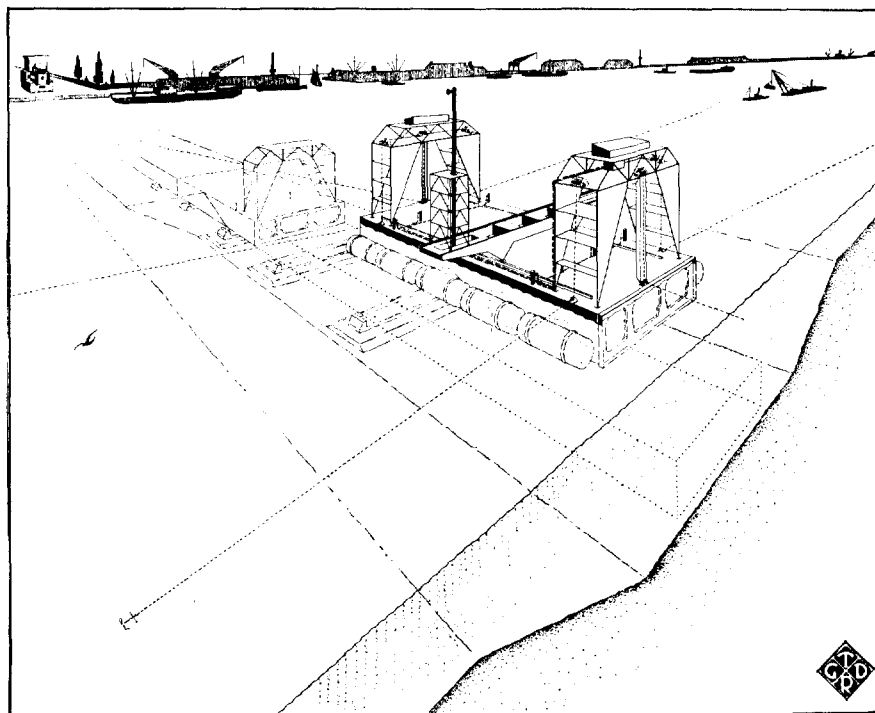
De oudste onderwatertunnel voor verkeersdoeleinden, de Thamestunnel in Londen, werd in de jaren 1825-1842 door ingenieur Brunel gebouwd volgens de zogenoemde schildmethode. Bij deze constructiewijze wordt een stalen cylinder met een grote diameter, het zogenaamde schild, horizontaal door de bodem gedreven. Hierbij wordt de grond aan de voorzijde van het schild weggegraven en wordt aan de achterzijde binnen het schild een tunnelelement opgebouwd.

De eerste als modern aan te merken autotunnel is de Hollandtunnel in New York, genoemd naar haar maker C. M. Holland. Voor deze tunnel, die eveneens volgens de schildmethode is gebouwd, waren uitge-

breide onderzoeken op het gebied van de ventilatie, de toe- en afvoer van het verkeer, de afwerking en de wijze van tolheffing verricht. Zij diende daarom als voorbeeld voor latere tunnels. De eerste verkeerstunnel die volgens de zinkmethode werd uitgevoerd is de Geo A. Poseytunnel bij San Francisco. In een vast droogdok waren betonnen buizen vervaardigd, die naast elkaar werden afgezonden zodat er één lange tunnelbuis ontstond.

In Europa hebben de Rotterdamse tunnelbouwers vooral veel kennis opgedaan van de bouw van de Scheldetunnel in Antwerpen (1931-1933). Deze oeververbinding bestaat eigenlijk uit twee tunnels, één voor autoverkeer (de Waaslandtunnel) en één voor voetgangers en fietsers (de St. Annatunnel). De plannen voor de Scheldetunnel ontstonden ongeveer gelijktijdig met de Maastunnel. Anders dan in Nederland, bleek de Belgische staat sneller bereid in de kosten bij te dragen, zodat in 1933, ten tijde van het Rotterdamse beginselbesluit, de Scheldetunnel werd voltooid. De voorbereidingen en de uitvoering van de Antwerpse tunnel stonden onder leiding van ir. F. P. Thonet. Voor Rotterdam was de Scheldetunnel met name een leerschool voor zaken als het ventilatiesysteem, de grootte van de bochten en hellingen, de verlichting, de bestrating en de wandbekleding.

Naast de ervaringen afkomstig van bestaande tunnelbouw was fundamenteel onderzoek nodig, dat nog niet eerder in Nederland was verricht. Allereerst werd in samenwerking met het Instituut voor grondmechanica uit Delft de bodem grondig onderzocht. Het bleek dat de Rotterdamse rivierbodem te slap was voor het toepassen van de schildmethode en dat de zink- of sleufmethode de meest bruikbare zou zijn. Daarnaast deed men onderzoek naar de capaciteit en de vorm van de tunnel. Alle onderdelen van de constructie dienden te worden aangepast aan de grootste vervoerscapaciteit, die weer afhing van het aantal verkeersbanen. De Gemeentelijke Technische Dienst adviseerde een tunnel met vier rijstroken, dat wil zeggen voor iedere rijrichting twee banen, waardoor het mogelijk zou zijn het verkeer te spitsen in langzaam- en snelverkeer. Wat de afmetingen betreft concludeerde men dat de rijbanen ca. drie meter breed en de tunnelbuizen 4,20 meter hoog moesten zijn, de maat voor rijkswegen. Per buis moesten twee rijbanen worden gepland uit het oogpunt van veiligheid en exploitatie. De hellingen mochten niet steiler dan 3,5 à 4% zijn zodat zwaar beladen voertuigen tijdens het bestijgen van de hellingen geen snelheid zouden verliezen. Voor bochten gold een straal van minimaal 300 meter waardoor automobilisten voldoende uitzicht behielden. Om de aan- en afvoer van het verkeer aan de tunneluiteinden zo gelijkmatig mogelijk te laten verlopen, had men hier langgerekte opstelpleinen, ook wel bufferpleinen genoemd, geprojecteerd. Gedurende de verkeersafwikke-



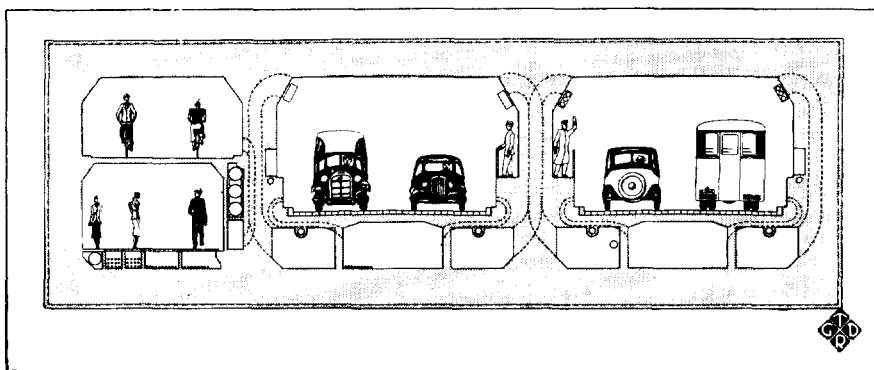
Schematische voorstelling van het zinken van een tunnelstuk. Het tunnelstuk wordt geplaatst op de twee betonnen dwarstijgers, die zich bevinden op de vloer van de in de rivierbodem uitgebaggerde geul. (afbeelding en bijschrift uit: A. C. Vreugdenhil, De Maastunnel, Haarlem 1952; afb. 64).

ling werden hier het in- en uitkomende verkeer gescheiden. Ook experimenteerde men op het gebied van de verlichtingswijze, het verkeerstoezicht en de verkeershulp. Voor alle terreinen van onderzoek dienden de gegevens van de Hollandtunnel als basis. Dit gold zeker voor het onderzoek naar de ventilatie. Uit de bevindingen in New York bleek dat het dwarsventilatiesysteem de voorkeur verdiende. Bij dit systeem maakt men gebruik van pers- en zuigventilatoren die zich bij wisselende behoefte aanpassen en zodoende het koolmonoxydegehalte tot 0,04% beperken en rookvorming door uitlaatgassen tegengaan. Het definitieve plan is dus het resultaat van acht jaren onderzoeken, gegevens en kennis verzamelen. Meestal ging het hierbij om zaken waar in Nederland geen of weinig kennis en onderzoeksmateriaal van aanwezig was. Vooral bij Rijkswaterstaat stond men dan ook argwanend tegenover het voorstel een tunnel als tweede vaste oeververbinding in Rotterdam te bouwen. Maar doordat Gemeentewerken, in 1936 opgegaan in de Gemeentelijke Technische Dienst (G.T.D.), de onderzoeken en voorbereidingen op een grondige wijze had aangepakt en de oeververbinderingscommissie een positief advies ten aanzien van een tunnel had gegeven, werden alle twijfels van de tegenstanders weggenomen.

Bouw en exploitatie

Nadat de Rotterdamse gemeenteraad in maart 1937 het definitieve besluit omtrent tunnelbouw had genomen, konden de werkzaamheden worden voorbereid. Op 15 juni gaf burgemeester Drooglevier Fortuyn het

startsein. De bouw van de Maastunnel werd geleid door ir. J. P. van Bruggen van de tunnelafdeling van de G.T.D. en ing. M. Lassen Nielsen van de N.V. Maastunnel. De G.T.D. had het ontwerp geleverd, de aannemerscombinatie was verantwoordelijk voor de uitvoering. Het Maastunnelproject omvat behalve de tunnel zelf op elke oever drie tunnelgebouwen en een tracé dat de rijkswegen no. 13 en no. 16 met elkaar verbindt. De tunnel bestaat uit één rivier- en twee landgedeelten. De landtunnels hebben elk een lengte van 200 meter en zijn geconstrueerd in open bouwputten. Ze hebben een doosvormig profiel en bieden plaats aan ieder twee rijbanen. De riviertunnel is 580 meter lang. Naast de twee buizen voor autoverkeer heeft de Maastunnel een buis voor voetgangers en één voor fietsers. Voor de uitvoering koos men voor de zinkmethode. In de Heysche haven en de Waalhaven werden negen tunnelstukken met een afmeting van 61 x 25 x 9 meter van gewapend beton geconstrueerd. Vervolgens werden de stukken in een van te voren gebaggerde sleuf op de rivierbodem afgezonden. Het eerste tunnelstuk werd op 29 november 1939 afgezonden, het laatste op 25 november 1940. Hierna werden ze met ijzeren platen bekleed en door middel van het gebruik van een duikerklok onderling verbonden. Een duikerklok is een ruimte waar door het



Doorsnede van de riviertunnel. De ventilatiekanalen zijn hier onder de rijvloeren. De verse lucht wordt in de middelste ventilatiekanalen aangevoerd en door de gebogen gestippelde kokers naar de onderzijde van de verkeersbuizen gebracht. De verontreinigde lucht wordt aan de bovenzijde van de verkeersbuizen naar de buitenste kanalen onder de rijvloeren gevoerd. (afbeelding en bijschrift uit: Vreugdenhil, 1952; afb. 28).

inbrengen van druklucht, met een overdruk van $\frac{2}{3}$ atmosfeer, het water uit weg wordt geperst. De arbeiders konden de ruimte via luchtsluizen en -kokers bereiken. Tijdens de bouw van de Maastunnel werd veel gebruik gemaakt van het werken onder verhoogde druk, waardoor zich bij een aantal werknemers symptomen van de zogenaamde caissonziekte openbaarden.

De land- en riviertunnels zijn met elkaar verbonden door de fundamenteën van de ventilatiegebouwen. Het zijn pneumatisch gefundeerde caissons van gewapend beton die een afmeting hebben van ongeveer $26 \times 32 \times 22$ meter. De bovengrondse delen van de ventilatiegebouwen steunen op de caissons en zijn ook uit gewapend beton geconstrueerd. De vorm van de gebouwen is grotendeels bepaald door de vorm van de pers- en zuigkanalen die vanuit de tunneldoorgangen omhoog lopen. Voor de architectonische vormgeving van het tunnelcomplex is stadsarchitect ir. A. van der Steur verantwoordelijk. Op elke oever bevinden zich behalve de ventilatiegebouwen nog een toegangsgebouw voor voetgangers en fietsers en een garage. Vanuit het toegangsgebouw krijgt men via een roltrappenschacht toegang tot de tunnel.

De Maastunneltraverse is het derde onderdeel van het complex. Het verbindt de rijksweg no. 13, Rotterdam-Den Haag, door de stad op de rechteroever, via de Maastunnel, door Zuid met rijksweg no. 16, Rotterdam-Breda. Bij de aanleg ervan moest rekening worden gehouden met zowel de belangen van het doorgaand verkeer als van het stadsverkeer. De eis van het Rijk was immers dat het interlokale verkeer niet door het stadsverkeer mocht worden gehinderd. Daarom werden gelijkvloerse kruisingen zoveel mogelijk vermeden door gebruik te maken van viaducten en onderdoorgangen. Ook werd een breed wegprofiel ontworpen, waarbij het stadsverkeer in secundaire wegen werd opgevangen. Het tracé op de linkeroever heeft zich later gewijzigd en sluit nu via het Vaanplein aan op de A 29, richting Hoeksewaard.

De exploitatie van de Maastunnel gebeurde door een speciaal Tunnelbedrijf dat ressorteerde onder de afdeling Speciale Werken van de G.T.D. Dit bedrijf is tijdens de bouw opgericht en de leiding was in handen van

een bedrijfsingenieur met drie opzichters. Zij stonden aan het hoofd van de administratieve medewerkers, de technische en onderhoudsmensen en de tunnelwachters. Deze laatste, zo'n 60 in getal, postten op verhoogde paden in de autobuizen, bij de roltrappen en in de buizen voor voetgangers en fietsers. Daarnaast bevonden zich in de tunnel om de 60 meter hulpposten. Het ventilatiesysteem, de signalering en de technische installaties werd geregeld vanuit de centrale bedieningsruimte in het ventilatiegebouw op de rechter oever. De tunnelwachters zijn nu verdwenen en vervangen door camera's. Ook het signaleringssysteem is aan de eisen van de moderne tijd aangepast. Het ventilatiesysteem functioneert nog prima en kan zelfs een overcapaciteit leveren. In de jaren zestig is het Tunnelbedrijf opgeheven, het beheer van de Maastunnel valt nu onder hoede van de dienst Gemeentewerken.

Bezetting en ingebruikname

Tijdens de bouw van de Maastunnel brak de Tweede Wereldoorlog uit. In 1939 had dit invloed op de voortgang van de bouw, toen een deel van het tunnelpersoneel werd gemobiliseerd. De leiding trachtte zoveel mogelijk de benodigde onderdelen en materialen binnen te halen, zodat stagnatie in aanvoer geen vertraging zou kunnen opleveren. Voorafgaand aan het afzinken van het derde tunnelstuk vielen de Duitsers Nederland binnen. Tijdens de oorlogshandelingen liep de in aanleg zijnde Maastunnel weinig schade op.

Gedurende de bezettingsperiode toonden de Duitsers grote belangstelling voor de oeververbinding, zij stelden twee eigen opzichters aan die in het burgerleven civiel-ingenieur waren geweest. De afbouw van de tunnel werd niet door de bezetting gehinderd. Eind januari 1941 waren alle tussenschotten weggebroken en kon men onder water van oever tot oever lopen. De aannemerscombinatie leverde op tijd, op 31 december 1941, de Maastunnel op, maar de oeververbinding kon vanwege een defect aan de roltrappen nog niet in gebruik worden genomen. Wel werd in januari 1942 de

autotunnel wegens zware ijsgang opengesteld.

Om eventuele Duitse plannen voor te zijn, besloot de directie de Maastunnel in alle stilte open te stellen. Op 14 februari 1942, om 12.00 uur precies, werden door het tunnelpersoneel de roltrappen in het toegangsgebouw op de linkeroever, en vervolgens die op de rechteroever in werking gesteld. Van de grootse openingsplannen, die men bij de start van de bouw voornemens was, kwam – uiteraard – niets terecht. Zo was onder andere een internationale tentoonstelling in het Park voorzien.

Naarmate de oorlogshandelingen in Europa toenamen, verscherpten de Duitsers hun maatregelen. Eerst werd de Maastunnel gekwalificeerd als 'Kriegswichtiger Betrieb' en werd een detachement van de Wehrmacht geïnstalleerd. Daarna ging de tunnel onderdeel uitmaken van de 'Westwall'. Er werden inundatievoorzieningen aangebracht, de ventilatiegebouwen werden gecamoufleerd en versperringen werden opgericht. Na Dinsdag, 4-5 september 1944, werd de tunnel voor verkeer gesloten. Bovendien brachten de Duitsers ladingen springstof aan. Deze werden door het tunnelpersoneel met hulp van het verzet ontklaar gemaakt. Na de bevrijding werd de tunnel zo spoedig mogelijk weer in gebruik genomen. De tunnelbuizen werden schoon en leeg gemaakt, de betonnen schuifdeuren voor de ingang verwijderd, de technische installaties weer in orde gebracht en de ventilatiegebouwen opnieuw wit-roze geschilderd. Op 19 mei 1945 kon de tunnel voor de tweede keer worden geopend.

De Maastunnel heeft de oorlog redelijk goed doorstaan. Zeker in vergelijking met de Scheldetunnel in Antwerpen, waarvan de landgedeelten werden opgeblazen en met de bruggen over de grote rivieren in Nederland die systematisch werden vernield.

Rotterdamse oeververbindingen nu

Reeds in 1933 sprak ir. Witteveen de verwachting uit dat de aanleg van een tunnel in het tracé Park-Charlois geen voldoende oplossing van het oeververbindingsvraagstuk zou zijn. Na de Tweede Wereldoorlog ont-

Schetskaart van het Maastunnel-project. De volgende kunstwerken zijn aangegeven (van noord naar zuid):

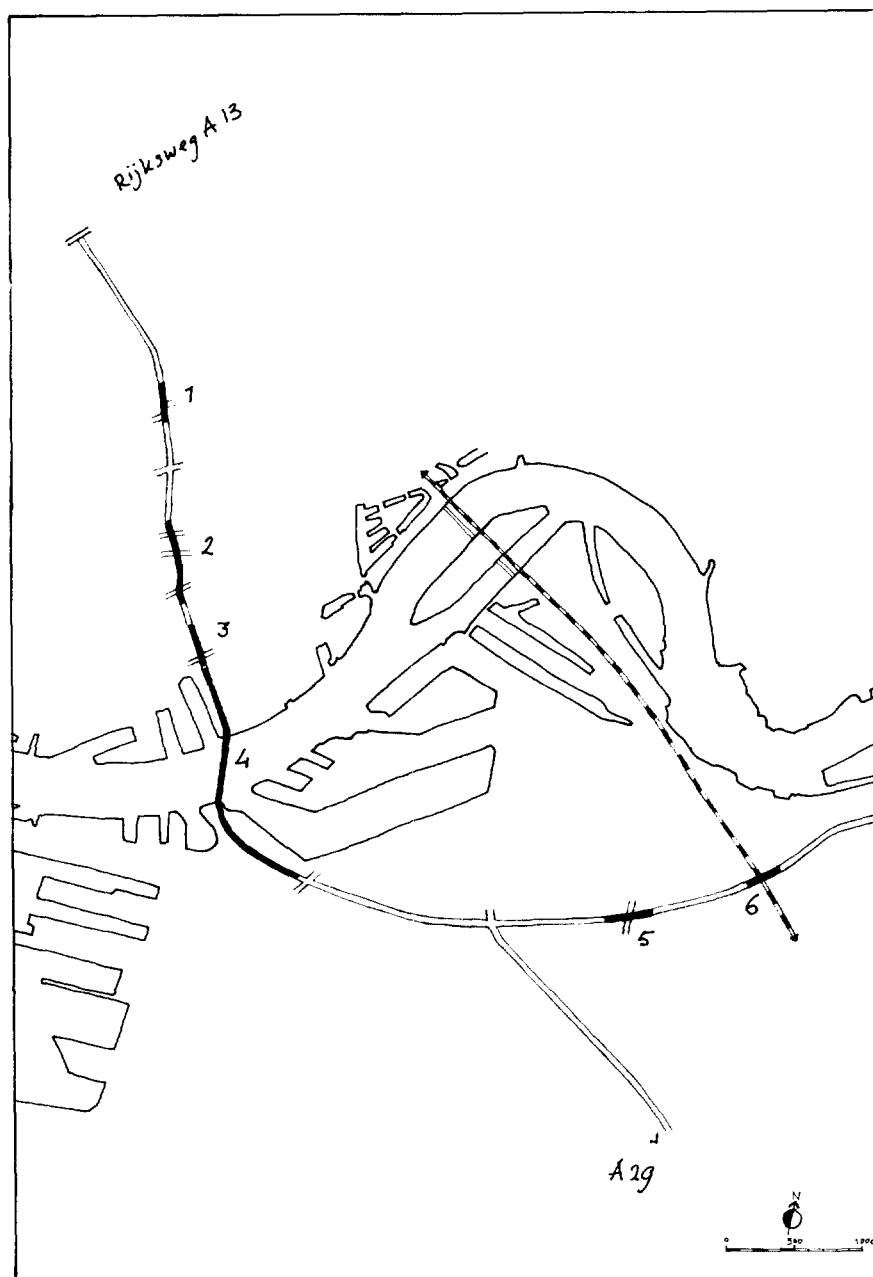
- 1 tunnel Beukelsdijk
 - 2 open tunnel Nieuwe Binnenweg, Mathenesserlaan, Rochussenstraat
 - 3 tunnel Westzeedijk
 - 4 Maastunnel
 - 5 tunnel Groene Hilledijk
 - 6 spoorwegviaduct
- (tekening M. Panman)

wikkelden zich de haven en de stad zich zodanig dat nieuwe verbindingen tussen beide Maasoeveren noodzakelijk waren.

Tijdens de periode van de Wederopbouw diende zich voor Gemeentewerken Rotterdam een nieuw grootschalig project aan: de aanleg van de metro (1960-1986). In 1958 gaf de 'Werkgroep Oeververbindingen Rotterdam' aan de gemeenteraad het advies een verkeerstunnel, een spoortunnel en een aparte tunnel voor het openbaar vervoer te realiseren ten behoeve van het Noord-Zuid-verkeer. De raad besloot hierop tot de bouw van een metrolijn van het Centraal Station naar het stadsdeelcentrum op de linkeroever, het Zuidplein. Deze lijn met tunnel onder de Nieuwe Maas werd in 1968 geopend. In de jaren zestig werd een nieuw stelsel van verkeerswegen rondom Rotterdam ontwikkeld, de zogenaamde 'Ruit'. In het kader van dit plan werden twee oeververbindingen voor autoverkeer aangelegd. Ten westen van de Maastunnel werd de Beneluxtunnel gebouwd (1967) en ten oosten van Rotterdam werd in 1962 alsnog de brug in rijksweg no. 16 gerealiseerd, de Van Brienenoordbrug. De bestaande brugverbinding tussen het centrum en de stad op Zuid, de Willemsbrug, werd in 1982 vernieuwd en iets naar het oosten verlegd.

Nu, anno 1990, zijn de Nederlandse Spoorwegen bezig met de aanleg van de Willemspoortunnel die de spoorbrug moet gaan vervangen. De bouw is in 1986, na een overeenkomst tussen het Rijk, de N.S., en de gemeente Rotterdam, begonnen en verwacht wordt dat de tunnel in 1993 in gebruik kan worden genomen. De constructiemethoden van de 2608 meter lange spoortunnel komen in grote lijnen overeen met die van de Maastunnel. Tegelijkertijd is men bezig met de verbreding van de Van Brienenoordbrug, één van de verkeersknelpunten van de Randstad. Aan de westzijde is de rivieroverbrugging uitgebreid met een tweede brug.

Niet alleen worden de interlokale oeververbindingen aangepast, ook op gemeentelijk niveau zijn er plannen om de bestaande verbindingen tussen het centrum van Rotterdam en de zuidelijke stadsdelen te verbeteren en nieuwe te construeren. Er zijn plannen voor een derde vaste oeververbinding, voor autoverkeer, in het verlengde van de



Coolsingel. Deze rivieroverbrugging, de Prinsenhooftbrug, werd al in 1933 door Witteveen, eerst als alternatief en later als aanvulling op de Maastunnel, genoemd. Als vaste oeververbinding voor het interlokale verkeer heeft de Maastunnel zijn functie grotendeels verloren. Maar ondanks de aanleg van nieuwe bruggen en tunnels is ze nog steeds een belangrijke schakel in het stedelijk wegennet van Rotterdam. Zowel binnen als buiten Rotterdam is de Maastunnel een voorbeeld geweest voor de bouw van andere onderwatertunnels, zoals de IJtunnel in Amsterdam. De door de Gemeentelijke Technische Dienst verzamelde gegevens en kennis waren en zijn nog steeds een belangrijke informatiebron op het gebied van het construeren en functioneren van dit type oeververbindingen.

Gebruikte literatuur

- L. J. C. J. van Ravesteijn, *Rotterdam in de twintigste eeuw*, Rotterdam 1948.
- A. C. Vreugdenhil, *De Maastunnel*, Haarlem 1952.
- Stadsontwikkeling Rotterdam (red.), *Leven in de stad: Rotterdam op weg naar het jaar 2000*, Rotterdam 1987.
- K. Stikma, *Tunnels in Nederland. Ondergrondse transportschakels*, 1987.
- *De Maastunnel, 1937-1942*, tijdschrift uitgegeven door de G.T.D. ten tijde van de tunnelbouw.
- *Verzameling der Gedrukte Stukken van de gemeente Rotterdam, 1899-1942*.
- M. Panman, *De Maastunnel: een kunstwerk onder de Nieuwe Maas te Rotterdam*, scriptie R.U.G., Groningen 1989.

Het Schielandshuis, Historisch Museum Rotterdam
Korte Hoogstraat 31, Rotterdam
tel. 010-4334188

Verwoeste Steden

Wederopbouw in Rotterdam, Coventry en Dresden 4 mei - 2 september 1990

Vanaf 4 mei is in het Schielandshuis te Rotterdam een tentoonstelling te zien over de verwoesting en de wederopbouw van Rotterdam, Coventry en Dresden. De tentoonstelling sluit aan bij de Internationale Vredesmanifestatie, die in mei 1990 plaats vindt ter gelegenheid van het 650-jarig bestaan van de stad Rotterdam. Het Historisch Museum Rotterdam heeft hierbij gekozen voor een presentatie die zich beweegt tussen uitersten. Niet alleen worden de bombardementen op indringende wijze verbeeld, maar ook de meer rationele stedenbouwkundige keuzes, die bij de wederopbouw zijn gemaakt. De tentoonstelling is chronologisch van opzet en is zo ingedeeld, dat niet alleen een vergelijking tussen oud en nieuw voortdurend mogelijk is, maar ook een vergelijking tussen de drie steden onderling.

'Verwoeste steden' begint met een korte inleiding over de geschiedenis van de drie steden. Rotterdam en Dresden zijn door hun ligging aan respectievelijk de Maas en de Elbe begonnen als kleine vissersdorpen. Coventry was van oudsher een belangrijk centrum van wolhandel en -nijverheid. Prenten, schilderijen, modellen en foto's geven beelden van het aanzien van de steden in de 18de, 19de en 20ste eeuw. Van de periode van vlak voor de oorlog wordt aan de hand van foto's en ander materiaal een sfeerbeeld gegeven van de drie steden. De vernietiging van die sfeer door de bombardementen had bij elke stad een andere achtergrond, maar het resultaat was hetzelfde. Allereerst natuurlijk de beleving van het bombardement en de branden, de menselijke nood, de ontreding en de ruïnes. Documentaire foto's, voorwerpen en

kaarten geven een beeld van de verwoestingen. Ook de levensomstandigheden in een verwoeste stad komen aan de orde. Het 'menselijke aspect' wordt benadrukt door schilderijen, voorwerpen, ooggetuigeverslagen en audiovisueel materiaal.

Hierna volgt de periode van de wederopbouw. De verschillen en overeenkomsten in stedenbouwkundige keuzes worden verduidelijkt aan de hand van maquettes, modellen, luchtfoto's en audiovisueel materiaal. Opvallend zijn de verschillen: in Dresden werden en worden veel markante, ook 19de eeuwse gebouwen bewaard en gerestaureerd, in Coventry werd slechts een deel van het centrum op nieuwe leest geschoeid, terwijl in Rotterdam een vrijwel geheel nieuwe binnenstad werd gebouwd. Maar minstens even gemakkelijk zijn de overeenkomsten: het tempo waarin de plannen werden gemaakt, het geloof in vooruitgang en het enthousiasme waarmee aan de wederopbouw is gewerkt. Inmiddels is ook wat in de afgelopen vijftig jaar is gepresteerd alweer aan herziening toe, want een stad blijft altijd in beweging. Daarom komen ook de actuele en toekomstige plannen van de drie zustersteden aan de orde.



Gezicht op de Laurenskerk na het bombardement. Het uitgebrande gebouw van C & A, links van het midden, zou later worden afgebroken.
(foto: Historisch Museum Rotterdam).

Fototentoonstelling in de Ruïne van Brederode te Santpoort

Vanaf 1 maart a.s. zal de Ruïne van Brederode te Santpoort weer voor het publiek zijn opengesteld. Tegelijkertijd met deze openstelling is een tentoonstelling ingericht met foto's van de Haarlemse fotograaf John Clous. Deze tentoonstelling duurt tot en met 31 augustus 1990.

John Clous kiest als onderwerp voor zijn kunstzinnige zwart/wit opnamen bij voorkeur schepen, dieren en oude gebouwen. In 1989 werd een foto die hij ter gelegenheid van de manifestatie '150 jaar Nederlandse Spoorwegen' maakte, bekroond.

Opvallend in het werk van John Clous is de aandacht voor het tijdloze. De foto's die hij onlangs maakte van de Ruïne van Brederode – waarvan het imposante silhouet juist in de winter zo goed tot zijn recht komt – confronteren de bezoeker met onverwachte perspectieven en allerlei bouwkundige details. Na het bekijken van deze tentoonstelling zullen velen de ruïne met andere ogen bekijken. Vele schilders – waaronder Piet Mondriaan – en fotografen lieten zich reeds door het vormenspel van de Ruïne van Brederode inspireren en John Clous heeft zich bij deze rij aangesloten.

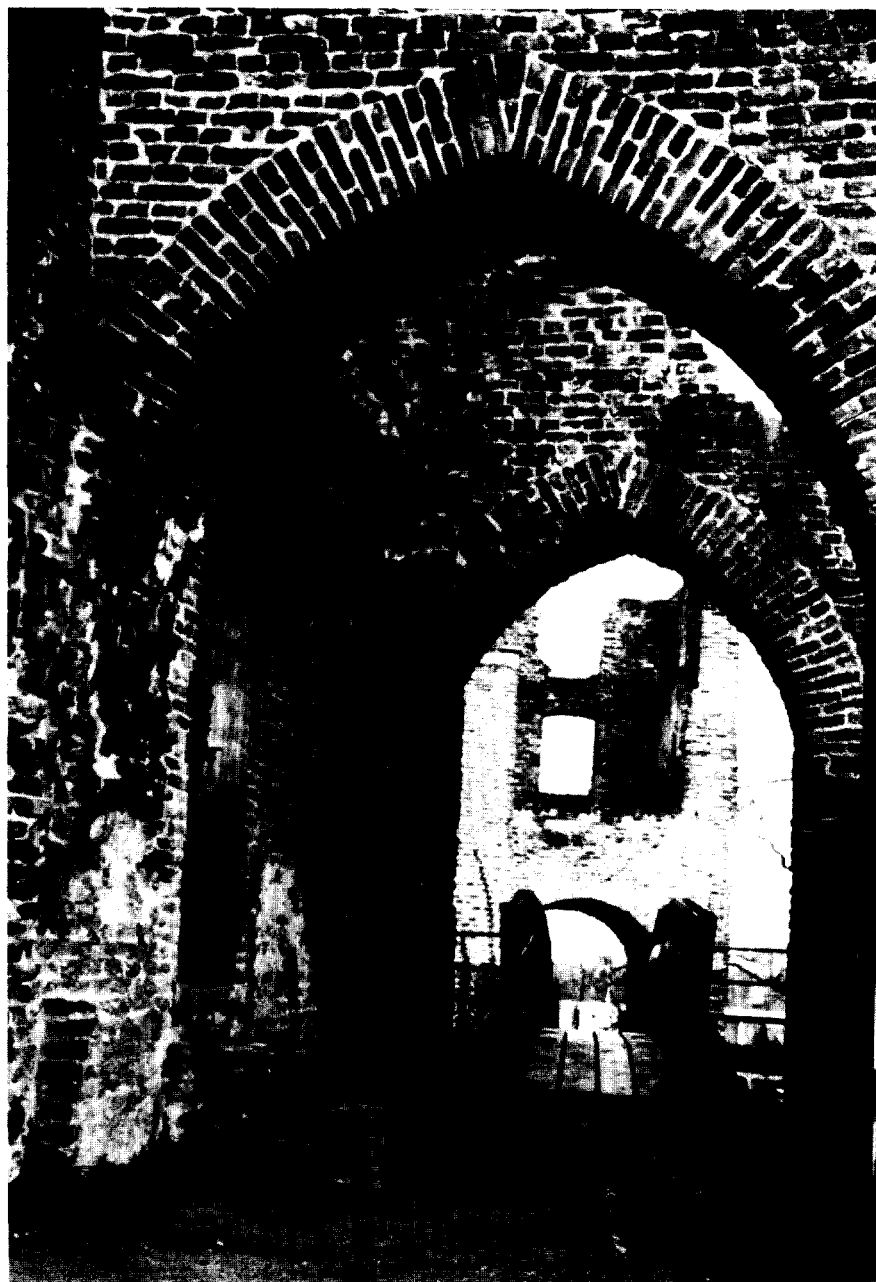
Openingstijden Ruïne van Brederode:

1 maart t/m 30 nov.: zondag, maandag t/m vrijdag: 10-17 uur, zaterdag gesloten.

Gemeentemuseum Roermond
Andersonweg 8, Roermond

Romeinen rond Roermond

Van 28 april tot en met 30 september is er in het Gemeentemuseum Roermond, Andersonweg 8, een tentoonstelling met de titel 'Romeinen rond Roermond'. In deze expositie wordt op een anschouwelijke manier het dagelijks leven van de Romeinen, die aan het begin van onze jaartelling rond Roermond woonden, toegelicht. Aan de hand van voorwerpen, opgegraven in de omgeving van Roermond, wordt uitleg gegeven



Ruïne van Brederode. Doorkijk op poorttoren van voorburcht (foto John Clous, Haarlem, 1989).

over het wonen en werken van de Romeinen, de Romeinse keuken, hun kleding en lichaamsverzorging en over hun goden en grafcultuur. Openingstijden dinsdag t/m vrijdag 11-17 uur, zaterdag en zondag 14-17 uur. (Op zaterdag 28 en zondag 29 april is de toegang gratis in verband met het Nationale Museumweekend).

Rijksmuseum van Oudheden
Rapenburg 28, Leiden
tel. 071-146246

Mozaïek der Antieken

Oog in oog met Grieken, Etrusken en Romeinen
15 maart - 9 september 1990

In de Taffeh-zaal wordt een introductie op de tentoonstelling gegeven door middel van een inleiding over de totstandkoming van de collectie. De oudste delen van de collectie komen voort uit het bezit van de Rijksuniversiteit van Leiden, met name de collectie van Gerard van Papenbroek (1673-1743). Van Papenbroek, regent en schepen te Amsterdam, bezat een collectie van ongeveer 150 Griekse en Romeinse beelden die hij per testament aan de universiteit heeft vermaakt. Van 1745 tot de oprichting van het Rijksmuseum van Oudheden (RMO) in 1818 zijn deze beelden in een voor dat doel speciaal aangelegd gebouw in de Hortus Botanicus van de Leidse universiteit voor het publiek tentoongesteld: het eerste openbaar toegankelijke museum van die aard in Europa.

In 1818 werd Caspar Jacob Christiaan Reuvers op 25 jarige leeftijd bij Koninklijk Besluit benoemd tot directeur van het museum. Onder zijn bezielende leiding beleefde het RMO een periode van grote bloei. Door een doelgericht verzamelbeleid, doortastend optreden en een dosis geluk werd tijdens Reuvers' directoraat de collectie van het museum één van internationale allure. Gesteund door Koning Willem I werden, dankzij Kolonel B. E. A. Rottiers en Luitenant-Kolonel J. E. Humbert, grote collecties mediterrane oudheden verworven. Beide inmiddels oud-militairen waren in dit gebied gedetacheerd geweest en bezaten de nodige kennis en connecties die het mogelijk maakten Reuvers wens, een oudheidkundig museum zoals het Louvre in Parijs en het British Museum in Londen, te verwezenlijken. Veel objecten uit deze eerste aanzet, die tot het huidige RMO hebben geleid, staan opgesteld in 'Mozaïek der Antieken'.

In vier gedeelten wordt de bezoeker een beeld geschetst van de Klassieke wereld. Het eerste deel behandelt de religie van de oude Grieken en Romeinen, gebruiksvoorwerpen belichten het dagelijks leven, grafgraven en gedenksteden tonen enkele aspecten van de grafcultuur, en tenslotte komt de op zichzelf staande cultuur van de Etrusken aan de orde. De tentoonstelling is oorspronkelijk bedoeld als eerste kennismaking met de klassieke oudheid, voor een Japans publiek. In 1989 is zij in zes Japanse steden te zien geweest, waar zij door ongeveer 250.000 mensen werd bezocht. De expositie kan voor een Nederlands publiek dezelfde functie vervullen. Daarnaast krijgt ook de regelmatige RMO-bezoeker een aantal bijzondere objecten voor de eerste keer te zien.

Groninger Museum
Praediniussingel 59, Groningen

Groningen 1040

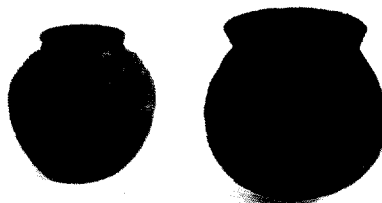
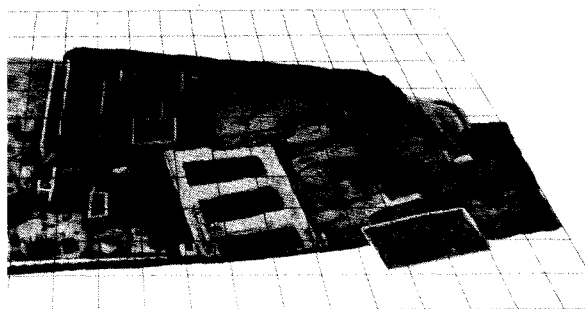
Van 11 april tot 10 juni is in het Groninger Museum de tentoonstelling 'Groningen 1040' te zien. Hier wordt de geschiedenis van Groningen getoond aan de hand van recente vondsten van het archeologische stadskernonderzoek. De oudste sporen dateren uit het Neolithicum, de jongere sporen uit het begin van de 17e eeuw. De geschiedenis van dorp naar stad, van arm en rijk wordt aan de hand van verschillende soorten materialen uit de doeken gedaan. Een computer animatie-film van Jonne Severijn geeft inzicht in de ontwikkelingen van de ruimtelijke ordening in Groningen.

Openingstijden: dinsdag t/m zaterdag 10-17 uur, zondag 13-17 uur.

Groningen 1040

Archeologie en oudste geschiedenis van de stad Groningen

Profiel



Nieuwe Vitruvius-studies

In 1989 verscheen de bundel *Munus non ingratum*, een gedetailleerd verslag van een internationaal symposium over 'Vitruvius' De Architectura and the Hellenistic and Republican Architecture', gehouden te Leiden in januari 1987, als uitgave van de Stichting Bulletin Antieke Beschaving.

De bundel, geredigeerd door prof. dr. H. Geertman en drs. J. J. de Jong, bevat 24 bijdragen van geleerden uit heel Europa, die allen nieuw licht werpen op de persoon en de achtergronden van Vitruvius. Het is verrassend, dat er na eeuwen bestuderen van *De Architectura* nog zoveel nieuwe inzichten naar voren konden komen. Ook, dat gesteld kon worden, dat de nog onbelicht gebleven aspecten een vervolg op het symposium meer dan wenselijk maken!

De persoon van Vitruvius, achter zijn teksten, was eigenlijk weinig omlijnd. Zijn wortels lagen in de late Republikeinse tijd, zijn werken en geschriften vallen in de vroege Keizertijd. Uit terloopse opmerkingen kan echter toch worden afgeleid, in welke landen rond de Middellandse Zee buiten Italië hij zelf is geweest, en in wat voor verband; zo verkrijgt hij al meer kleur (bijdragen Bommelaer en Jeppesen).

Analyse van eigen werk (basilica van Fanum) en van gebouwen uit zijn tijd laat de relatie zien tussen theorie en praktijk: het gaat hem om richtlijnen, nooit om voorschriften (Frézouls, Lafon, Haller, Alzinger). Het is boeiend te zien, hoe er inzicht wordt gegeven in Griekse architectuurtractaten die Vitruvius gekend heeft, maar die voor ons verloren zijn. Hij noemt ze wanneer hij ze gebruikt, iets waar de huidige kunsthistoricus in is getraind, maar wat de architect van nu nog steeds vaak achterwege laat! (Tomlinson, Wensenberg).

De vele beschouwingen over de wiskundige grondslagen en over de proportieel worden in relatie gebracht met de belangrijke ontwikkelingen in het Griekse denken over wiskunde, die toen plaats vonden en waar Vitruvius van op de hoogte moet zijn geweest (Tybout, Coulton, Frey, De Jong, Geertman).

Bouwtechniek en uitvoeringstechniek komen ook aan de orde. Hij stond dicht bij wat wij nu 'Civiele Bouwkunde' zouden noemen. Interessant zijn de vergelijkingen tussen zijn opmerkingen over natuursteen-behandeling en -verankering met bewaarde bouwelementen uit zijn tijd (Hasselberger, Hueber).

Slechts weinigen zullen Vitruvius' *De Architectura* goed kennen. Voor bestudering van de diverse bijdragen (die vrijwel alle onafhankelijk van elkaar gelezen kunnen worden) is de feitelijke tekst zelf onmisbaar. Hierbij kan gedacht worden aan Mialaret's vertaling (Maastricht 1914) of aan recentere buitenlandse vertalingen. Er is zelfs een in het nieuw-Grieks in de maak (slotbijdrage van Mylonas)!

Conclusie: een verre van eenvoudige maar onmisbare publikatie voor ieder die geïnteresseerd is in de antieke architectuur, Grieks-Hellenistisch of Romeins (in dit verband kan ook nog verwezen worden naar W. Tatarkiewicz, *History of Aesthetics*, vol. I, 's-Gravenhage/Warzewa 1970)

(*Munus non ingratum*, Babesch supplement 2, P.O.B. 9515, 2300 RA Leiden, of boekhandel; f 135,—).

C. L. Temminck Groll

Marcel Watelet, Cartografie en politiek in het België van de 19de eeuw. De beginjaren van het Ministerie van Openbare Werken.

Bronnen voor de nationale en lokale geschiedschrijving, Brussel (Gemeentekrediet) 1987. 271 blz., ISBN 90-5066-030-4

Nadat de geallieerden Napoleon bij Waterloo de definitieve nederlaag hadden toegebracht, besloten ze de voormalige Republiek der Zeven Provinciën samen te voegen met de voormalige Oostenrijkse Nederlanden. Aldus ontstond het 'Koningrijk der Vereenigde Nederlanden'. Het scheurde met de Belgische opstand van 1830 en werd in 1839 officieel ontbonden.

Al ver voor 1839 hadden de Belgen echter een eigen staatsbestel georganiseerd. Al in 1831 besteeg hun koning de troon en bestond er een eigen regering. In 1837 werd het ministerie van Openbare Werken, aanvankelijk een afdeling van Binnenlandse Zaken, zelfstandig gemaakt, met Jean-Baptiste Nothomb als minister. Het honderdvijftigjarige bestaan van dit departement was aanleiding voor een onderzoek naar de taken op infrastructureel terrein die het ministerie van OW in zijn begintijd behartigde. In deze studie staat echter niet het ministerie als organisatie centraal, maar de persoon Nothomb (1805-1881) — de grote regisseur van de nationale openbare werken, de diplomaat, de cartograaf en de gepassioneerde verzamelaar die een enorme kaartenverzameling bijeenbracht. Marcel Watelet, onderzoeker aan de Katholieke Universiteit van Leuven, slaagde erin om met medewerking van anderen deze verzameling van 15.000 bladen in instellingen in West- en Oost-Berlijn terug te vinden (Nothomb had vele jaren als ambassadeur in Berlijn gewoond en gewerkt).

Watelet besteedt begrijpelijkerwijs veel aandacht aan zijn ontdekking, niet vanwege het kwantitatieve maar om het kwalitatieve belang ervan. Cartografie was voor Nothomb veel meer dan een onderwerp voor een verzameling, hij beschouwde de kaart als een elementair beleidsinstrument, politici zouden volgens hem betere beslissingen genomen hebben indien ze betere geografische kennis hadden. Als minister van Openbare Werken gaf hij de stoot tot de thematische cartografie van België (wegenkaarten, hoogtekaarten, topografie), als diplomaat reisde hij veel en gaf daarmee zijn verzameling een Europees karakter.

Het belangrijkste deel van het boek is het lange hoofdstuk over de openbare werken van de jonge Belgische staat. Watelet neemt ook hier de inspanningen en de kaarten van Nothomb als uitgangspunt. Het eerste thema is de ontwikkeling van een spoorwegennet (volgens de koning 'de parel van het koninkrijk'), vooral ondernomen terwille van de handel met Duitsland en Frankrijk, en in concurrentie met de handelsweg van Rotterdam naar het Duitse achterland. Met prachtige topografische kaarten laat Watelet zien hoe de spoorwegen aan de oude steden werden gerelateerd (Brugge, Charleroi, Gent, Kortrijk, Leuven, Namen, Tienen en Doornik). De kanaalprojecten, voor een deel een erfenis van de Franse en de 'Hollandse' tijd, vormen het tweede thema, de prestigieuze plannen voor een verbinding tussen de Schelde, de Maas en de Rijn zijn daarvan de kern. Daarna zijn er de ontwerpen van een meer regionaal of lokaal belang: de herindijking van de linker Schelde-oever bij Antwerpen (1838), kleinere kanaalprojecten, de uitbreiding van het rijkswegennet in de periode

1837-1840, en een reeks stedenbouwkundige projecten uit de jaren 1840, voor Aarlen, Brussel, Oostende, Luik en Nieuwpoort. Tot slot verschijnt er een serie plattegronden van Europese steden die Nothomb verwierf, bij voorbeeld van Wenen, Moskou, Gdansk, Leningrad, Florence en Rotterdam.

Cartografie en politiek is uitgegeven door Gemeentekrediet, als onderdeel van zijn reeks 'Historische uitgaven in quarto'. Het is evident dat men kosten noch moeite heeft gespaard om deze bloemlezing uit de rijke collectie Nothomb zo goed mogelijk te presenteren. Aan Watelet komt de lof toe dat hij dit materiaal prachtig heeft ingeluid en beschreven, en door zijn uitvoerige bibliografie een uitermate belangwekkend deel in het staatsvormingsproces van het jonge België toegankelijker heeft gemaakt.

Auke van der Woud

Gemeentelijk Architectuurbeleid

Symposium 31 mei 1990, Den Haag

Architectonische kwaliteit is als beleidsveld sterk in beweging. In steeds meer gemeenten vallen nieuwe ambities met betrekking tot de gebouwde omgeving waar te nemen. Het Rijk heeft inmiddels het initiatief genomen tot de samenstelling van een Architectuurnota. Ook op gemeentelijk niveau zijn er vele, en zeer verschillende, initiatieven ontwikkeld. Opvallend is dat educatieve en culturele programma's zich hierbij mengen met economische en financiële. Het resultaat is, vooral in grote en middelgrote steden, dat bouwprojecten in uitvoering komen, die zich door schaal en expressie weinig lijken aan te trekken van omgeving en welstand. Er wordt gebruik gemaakt van de mogelijkheden die bestemmingsplannen en vrijstellingsregelingen bieden. Eén ding is wel zeker: er is iets mis met de architectonische en stedenbouwkundige prestaties in Nederland. De aandacht die in de Vierde nota over de ruimtelijke ordening is gegeven aan het aspect 'ruimtelijke kwaliteit', en de inspanningen die worden gegeven om tot de Architectuurnota te komen, hebben als vertrekpunt: kritiek op de actuele architectuur en stedenbouw. Nederland is hard op weg een tweederangs land te worden als het gaat om de kwaliteit van de gebouwde omgeving. De toenemende kritiek van de bevolking op prestigeprojecten in, en aan de rand van binnensteden (kritiek die recent tot uitdrukking is gebracht bij de gemeenteraadsverkiezingen) is een signaal dat het hier om een algemeen maatschappelijk vraagstuk gaat. Geconstateerd moet worden dat cultuurhistorie, in het bijzonder monumentenzorg en stadsarcheologie, nog slechts incidenteel wordt gezien als factor van betekenis. In de meeste binnenstadsgebieden wordt ontwikkeling en bevordering van nieuwe architectonische kwaliteit gezien als een opgave die los staat van de opgave eerder gerealiseerde kwaliteiten te behouden en te vernieuwen. Hiermee blijft een belangrijke inspiratiebron voor architectonische en stedenbouwkundige kwaliteit helaas buiten beschouwing.

Symposium

Omdat er grote behoefte bestaat aan uitwisseling van kennis, kritiek en ervaringen op het gebied van architectonische kwaliteit hebben het ministerie van VROM en WVC, de Koninklijke Maatschappij tot bevordering der bouwkunst en de Vereniging van Nederlandse gemeenten een symposium georganiseerd onder de titel 'De (meer)waarde van gemeentelijk architectuurbeleid'. Het symposium vindt plaats in Den Haag in het AT&T Danstheater aan het Spui. Voorzitter is mr. C. J. D. Waal, burgemeester van Deventer en voorzitter van de Federatie Welstandtoezicht. Er staan bijdragen op het programma van Adri Duivesteijn (directeur van het Nederlands Instituut voor Architectuur en Stedenbouw), prof. Wiek Röling (hoogleraar TU Delft, voormalig stadsarchitect van Haarlem), drs. Y. H. Gietema (wet-houder Volkshuisvesting en ruimtelijke ordening Groningen), J. F. J. van Veggel (directeur Multi Vastgoed) en Max van Rooij (adjunct-hoofdredacteur NRC-Handelsblad). Tijdens het symposium zal ir. C. J. Vrieman, di-

recteur Coördinatie bouwbeleid ministerie VROM, de brochure 'Gemeentelijk architectuurbeleid' presenteren.

Inlichtingen

Informatie en aanmelding bij ROSTRA Congresscommunicatie, Antwoordnummer 18486, 2501 WK, 's-Gravenhage, t.a.v. drs. K. Taselaar (tel. 070-3514312).

De deelnamekosten bedragen f 195,— (incl. lunch, documentatiemap en de brochure Gemeentelijk architectuurbeleid).

Aanvangstijd: 12.30 (31 mei 1990).

Voorlichtingscentrum Ministerie van Defensie
Korte Houtstraat 21, Den Haag

De geschiedenis van de topografische kartering in Nederland

Naar aanleiding van het 175-jarig bestaan van de Topografische Dienst organiseert het Voorlichtingscentrum van het Ministerie van Defensie samen met de Topografische Dienst van 21 juni tot 20 september 1990 een tentoonstelling met als onderwerp de geschiedenis van de Topografische Dienst in het algemeen en haar kaartproducerende activiteiten in het bijzonder. De tentoonstelling is te bezichtigen in het Voorlichtingscentrum van het Ministerie van Defensie, Korte Houtstraat 21, 's-Gravenhage.

De Werkgroep voor de Geschiedenis van de Kartografie heeft het initiatief genomen tot een **studiedag** over 'De geschiedenis van de topografische kartering in Nederland'. De studiedag wordt op zaterdag 23 juni a.s. gehouden in voornoemd Voorlichtingscentrum van het Ministerie van Defensie. Op het programma staan o.a. lezingen van prof. ir. L. van Zuylen (Ontstaansgeschiedenis van, en ontwikkelingen bij de Topografische Dienst), dr. F. W. J. Scholten (De topografische kartering van Nederland vóór 1795), en dr. J. J. J. M. Beenaker (De kwaliteiten van de Topografische Militaire Kaart 1:50.000 voor het historische onderzoek), en bezoek aan de tentoonstelling.

Nadere informatie bij de secretaris van de Werkgroep: drs. M. M. Th. L. Hameleers, Geografisch Instituut, Heidelberglaan 2, 3584 CS Utrecht. De kosten voor deelname aan de studiedag bedragen f 25,—.

Preservation of Urban heritage in Poland

IFHP-seminar and study-tour, 11-15 juni 1990

De in Nederland gevestigde International Federation for Housing and Planning (IFHP) is vooral bekend vanwege haar vernieuwende activiteiten, vanaf de jaren 20, op het gebied van stedelijke en regionale planning, en van volkshuisvesting. Door middel van werkgroepen biedt IFHP haar leden en introducee's mogelijkheden voor kennisuitwisseling, samenwerking en projecten. Het internationale aspect staat hierbij voorop. In het bijzonder ontwerpers (architecten en stedenbouwkundigen), bestuurders en onderzoekers zijn actief binnen IFHP. In toenemende mate wordt de specifieke IFHP-expertise ook ingezet voor vraagstukken van 'Urban development and management'. Hierbinnen is het thema 'Urban heritage' van betekenis. Het 'Expert Committee Urban development and management' heeft een studiereis georganiseerd naar Polen (Warschau en omgeving), waarin naast werkbezoeken enkele seminars zijn opgenomen.

Het programma is als volgt:

11 juni: bezoek aan de binnenstad van Warschau;
12 juni: seminar 'Urban renewal of 19th century residential quarters in Warsaw', meeting Working Party Urban Heritage;
13-15 juni: bezoek aan o.a. Lowicz en Kazimierz, seminar 'Preservation of urban heritage in small towns'.

Duur 11-15 juni 1990

Kosten, incl. hotels, maaltijden en vervoer in Polen: f 850,— (IFHP-leden), en f 1025,— (niet-leden).

Inlichtingen: secretariaat IFHP, Wassenaarseweg 43, 2596 CG 's-Gravenhage, tel. (070) 244557.

Ter herinnering aan R. C. Hekker

Op 7 februari jl. overleed onverwacht op 72-jarige leeftijd drs Robert Cornelis Hekker. Met hem ging weer één van de oude garde van de prominente monumentenzorgers in ons land heen.

De eerste keer, dat men Hekker's naam tegenkomt in de literatuur is in het Jaarboek 1938 van de Geschiedkundige Vereniging Die Haghe. Deze vereniging schreef in 1937 een fotowedstrijd uit. Voor scholieren, die hun oplossing vergezeld lieten gaan van een historische verklaring, werden extra prijzen uitgelooft. In het jaarverslag over 1937 staat: '3e prijs aan R. C. Hekker, leerling van de 6e klasse Gymnasium. Hij had op verstandige wijze verschillende wetenschappelijke werken geraadpleegd en daaruit een zeer behoorlijk geheel weten samen te stellen'. Ik meen, dat hem Van Gelder's Zeven Eeuwen 's-Gravenhage ten deel viel. Na de oorlog raakte hij betrokken bij het herstel van boerderijen, hetgeen ertoe leidde, dat hij als 'monumentenambtenaar' bij het Ministerie van Wederopbouw, thans VROM, kwam te werken. Aan de Rijksuniversiteit Utrecht studeerde hij kunstgeschiedenis.

Ik leerde Hekker al gauw kennen toen ik in 1974 met de monumentenzorg in aanraking kwam. Hij maakte immers namens VRO deel uit van de Rijkscommissie voor de Monumentenzorg. Tevens had hij zitting in de Rijkscommissie voor de Monumentenbeschrijving. Maar daarnaast kregen wij contact op, zoals dat heet, ambtelijk niveau. Bij VRO voltrok zich in het begin van de jaren-70 – de tijd van de staatssecretarissen Buck en Schaefer – een wijziging in het denken en 'behoud' als reactie op de naoorlogse vernieuwings- (lees sloop-) drift raakte in de mode.

Staatssecretaris Schaefer hield een gedenkwaardige toespraak tijdens de viering in de Ridderzaal van '100 jaar rijksmonumentenbeleid' op 26 juni 1975 – in het kader van het Monumentenjaar M'75 – en dat was het sein voor het openen van verdere mogelijkheden in de VRO-subsidieregeling om aan het begrip 'stadsvernieuwing' een andere inhoud te geven en om tot herstel van woningen met waarde als monument, zoals dit in het VRO-jargon heette, te komen. De brochure 'Hersteld verleden van dorpen en steden', in de wandeling 'de Albert Hein-brochure' genoemd, zag het licht, en gewapend met dit mede door hem geïnspireerde en geformuleerde stuk ging Hekker, in gezelschap van de betrokken RDMZ-collega's, de boer op om hetgeen in deze brochure werd aanbevolen in praktijk te brengen. De grondgedachte in die brochure was te komen tot een structureel beleid voor historisch waardevolle steden en dorpen op basis van een analyse van het historisch ontwikkelingsproces. Het doel was ook de monumentenzorg een bredere basis te geven en de aandacht te richten op historische structuren naast het traditonale streven van de monumentenzorg het behoud en herstel van individuele monumenten te bevorderen. Het waren mooie tijden voor Hekker en de zijnen. Wie daarover iets meer wil weten, raadplege het in 1989 gepubliceerde onderzoek over Verbetering van woonhuismonumenten 1970-1985,¹ waarin deze periode werd geëvalueerd.

Welke indruk heb ik persoonlijk van hem gekregen?

Ik zal dit net zo vrijmoedig en onverbloemd trachten te formuleren als hij zich plicht uit te

drukken over zaken en personen.

Hekker was dan, zo komt het mij voor, geen monumentenzorger in de beperkte zin des woords. Hekker was een oudheidkundige met een niet te verzadigen belangstelling voor alles wat 'oud' en om die reden curieus was. Het 'oude' riep vragen op: hoe, waarom en in welk verband. En dat bracht hem ertoe, aangezien hij zich professioneel met de oudheidkunde bezighield, zich af te vragen hoe de behoudsdoelstelling die uiteraard het wezen van de monumentenzorg is, structureel, dat wil zeggen in een zo breed mogelijke context verwezenlijkt kon worden. Zijn kennis van 'oudheden' was fenomenaal, en zijn kritiek op diegenen, die zich op een in zijn ogen onjuiste of wetenschappelijk onverantwoorde wijze met 'oudheden' bezighielden, was niet mals.

Met de RDMZ, al was dat in zekere zin zijn thuis, leefde hij in een soort liefde-haat verhouding. In zijn ogen deed de Dienst weinig goeds en toch kon hij er niet buiten, omdat hij in de sfeer van de Dienst nu eenmaal die mensen ontmoette, die hij nodig had om dat wat hij wilde, te verwezenlijken.

Daarom ook bleef hij meedoen, aan de Geïllustreerde Beschrijving, aan het Kunstreisboek, de Beroepencommissie en zoveel meer. Ik leid daaruit af, dat hij ondanks alle kritiek, die contacten toch nodig had, ja zelfs op prijs stelde, omdat ze hem inspireerden aan het werk te blijven.

Echt boos werd hij de laatste jaren, geloof ik althans, niet meer zo erg, al vond hij bijvoorbeeld de manier, waarop een stad als Den Haag werd en wordt 'ontwikkeld', volkomen onbegrijpelijk.

Waarom, zo zei hij mij onlangs nog eens, toen wij Den Haag binnenreden en de blik wierpen op in onze ogen zo wat het lelijkste, wat daar nog niet zo lang geleden verrees, namelijk het Ministerie van Financiën, moesten het Korte Voorhout en de Boschkant na het bombardement van 3 maart 1945 zo schielijk en radicaal worden gesloopt? Ik moest hem het antwoord schuldig blijven, maar zal zijn vraag met mij blijven meedragen. En de in zijn ogen modieuze trend monumenten opnieuw te kleuren tot en met het dakruitertje op de Grote of St. Jacobskerk toe, kon hij evenmin echt waarderen. Ik citeer uit de notulen van de 51e vergadering van de Commissie voor de Monumentenbeschrijving op 17 januari jl., waar het gaat over de renovatie van het Binnenhof door de Rijksgebouwendienst: 'De heer Hekker uit zijn twijfels over het weer aanbrengen van de veronderstelde oude kleuren'.

Het blijkt de laatste maal geweest te zijn, dat hij in een verslag van één van de Commissies van de Monumentenraad sprekend wordt opgevoerd.

In 1982 ging Hekker met pensioen. Die mooie tijd van de woonhuisrestauraties was toen al voorbij en ik geloof niet, dat hem van VRO-zijde veel dankwoorden voor het vele, dat hij als 'VRO-ambtenaar voor de monumentenzorg' had gedaan, ten deel vielen.

Welk een nauwgezet en ijverig publicist hij was – en dat ondanks het drukke werk bij VRO – zal de meesten van ons bekend zijn.

Zijn eerste publicatie in het Bulletin KNOB was – meen ik – in 1948 en ging over het boerenhuis-onderzoek in Nederland en monumenten-



Beschermde dorpsgezicht Cottessen, gem. Vaals. Hoeve nr. 3. (foto: Rijksdienst voor de Monumentenzorg, ca. 1955).

zorg. Alleen al in het 5de en tot nu toe laatste deel van het Repertorium van de KNOB, dat de jaren 1961-1970 bestrijkt, komt de naam van Hekker 13 maal in het register voor. Zijn onderwijskundige activiteiten in Leiden en Delft stip ik slechts aan, evenals die op het terrein van het historisch boerderijonderzoek en ten behoeve van de Stichting Historisch Boerderij Onderzoek.

De monumentenwereld verliest in Robert Hekker een toegewijd, zeer deskundig, kleurrijk en onvervangbaar voorvechter. De sporen, die hij in die wereld heeft nagelaten door woord, daad en geschrift, zijn onuitwisbaar.

De velen, die hem gekend hebben, ervaren zijn er niet meer zijn als een grote schok. Hij laat een grote leegte achter – in Zeist, in Arnhem – die niet meer zal worden opgevuld.

Wij gedenken hem met dankbaarheid en in vriendschap.

mr. G. W. van Herwaarden
13 februari 1990

1 Verbetering van woonhuismonumenten 1970-1985, evaluatie van het overheidsbeleid inzake verbetering van woonhuismonumenten in beschermde of te beschermen stads- en dorpsgezichten, Zeist 1989 (onderzoeksbureau SOAB; uitgave RDMZ).

De heer Hekker was van 1965-1972 bestuurslid van de Oudheidkundige Bond.

Mededelingen en berichten

Koninklijke Nederlandse Oudheidkundige Bond

Landelijke vereniging tot bevordering der kennis van archieven, musea, archeologie, architectuurgeschiedenis en monumentenzorg, opgericht in 1899.

Beschermvrouwe:

H.K.H. Prinses Juliana.

Bureau:

Drs. Th. M. Elsing, directeur.
Mevr. drs. M. E. de Haas
Achter St. Pieter 21
3512 HR Utrecht
tel. 030-321756.

Dagelijks Bestuur:

Mr. C. H. Goekoop, voorzitter
Drs. U. F. Hylkema, vice-voorzitter
H. J. Jurriëns, secretaris
Mr. G. A. A. Conijn, penningmeester.

Algemeen Bestuur:

Drs. Ch. Dumas, mevr. Ir. A. Mazzola, drs.
T. A. S. M. Panhuysen, mevr. drs.
M. A. Prins-Schimmel, drs. J. F. van Regteren
Altena, drs. W. F. Renaud, mr. T. N. Schelhaas,
prof. dr. ir. F. W. Voorden.

Algemeen

De Zomervergadering van de KNOB zal gehouden worden in Groningen op 15 en 16 juni 1990. De aanvang is 11.00 uur met een ontvangst op het Provinciehuis door de gedeputeerde voor Cultuur, de heer Beukema. Omstreeks 12.00 uur zal een lunch volgen in de Beurs, waar ook de ledenvergadering zal plaatsvinden en waar de Voorzitter de Jaarrede zal uitspreken.

Omstreeks 14.30 zullen twee lezingen gehouden worden, waarin de ontwikkelingen in de Groninger binnenstad aan de orde worden gesteld.

Na een rondwandeling door de stad wordt een ontvangst ten stadhuis aangeboden door het Gemeentebestuur van Groningen omstreeks 17.00 uur. Het diner kan vervolgens worden genoten in De Sleutel, waarna een rondvaart door de stad volgt omstreeks 20.00 uur. De tweede dag bestaat uit een rondtour langs een aantal monumenten in de Ommelanden, waaronder het openluchtmuseum Het Hoogeland, het landgoed Verhildersum, de kerk te Usquert en het voormalige raadhuis van Berlage te Usquert. Nadere informatie volgt met de convocatie en agenda, waarbij tevens adressen van hotels te Groningen zullen worden vermeld. Voor nadere inlichtingen staat het Bureau ter beschikking, bij voorkeur op maandag en woensdag.

Studiedag 'Holland op zijn Hoogst'

Op 22 september 1990 zal een studiedag, georganiseerd door de Sectie Architectuur en Stedebouw, worden gehouden onder de titel 'Holland op zijn Hoogst', historische continuïteit en stadsontwikkeling.

Als inleider is uitgenodigd Staatssecretaris Heerma, Ministerie van VROM.

Als sprekers zijn uitgenodigd ir. A. Kuyvenhoven, manager Commercieel Onroerend Goed MABON (Hollandse Betongroep), prof. ir. Tj. Dijkstra, supervisor voor de stad Amsterdam,

dr. ir. R. A. F. Smook, stedenbouwkundige, ir. N. J. M. Nelissen, faculteit Beleidswetenschappen Kath. Universiteit Nijmegen, en ir. C. J. van Haften, bouwhistoricus TU Delft.

Na de voordrachten zal aan de hand van een aantal door de Sectie geformuleerde stellingen een forumdiscussie plaatsvinden. Als voorzitter daartoe is uitgenodigd ir. C. J. Vriesman, directeur Directie Coördinatie Bouwbeleid Ministerie van VROM. Getracht zal worden tijdens de studiedag een aantal conclusies en aanbevelingen te formuleren inzake de relatie tussen historische binnensteden en moderne stedenbouwkundige ontwikkelingen.

Voor deze studiedag is de Bovenzaal van de Beurs van Berlage te Amsterdam gereserveerd.

Inventarisatie Varende Monumenten

In zijn inleiding op het symposium Varende Monumenten, 9 juni 1989 in het Scheepvaartmuseum te Amsterdam heeft de Voorzitter van het toenmalige Monumentenraad, mr. Goekoop, gewezen op het belang van varende monumenten, aangezien er op dit gebied nog geen eensluidende criteria en geen eensluitend beleid is vastgesteld.

De nieuwe Monumentenwet laat toe dat ook roerende zaken als monument worden aangeduid, zonder daar echter vooralsnog consequenties in de wettelijke en subsidiesfeer aan te verbinden. Met name gemeenten worden steeds vaker geconfronteerd met het begrip Varend Monument, zonder een toetsingskader ter beschikking te hebben. Daarnaast kan een inventarisatie van varende monumenten een bijdrage leveren tot wetenschappelijk inzicht in typologie, gebruik, verspreidingsgebied etc., en tot een meer algemene erkenning van het Nederlands varen cultureel erfgoed. Uit hoofde van haar taken als onafhankelijke, wetenschappelijke organisatie heeft de KNOB binnen de Sectie Varende Monumenten criteria vastgesteld, waaraan een vaartuig zou moeten voldoen, wil het tot het Nederlands maritiem cultureel erfgoed kunnen worden gerekend. Er dient ten minste aan drie basiscriteria voldaan te worden:

1e. De historische waarde. Het schip dient ten minste 50 jaar oud te zijn, overeenkomstig het gestelde in de Monumentenwet.

2e. De sociaal-economische waarde. Het schip kan als type of individueel object van groot belang zijn geweest binnen de sociaal-economische ontwikkeling van Nederland of binnen een bepaalde streek. Bijvoorbeeld de Zuiderzee- en Zeeuwse zeilende vissersschepen, de Oostzeetjalk, het Skûtsje, de Westlander, de Hagenaar etc. Ook specifieke Nederlandse plezierjachten, een traditie die al dateert uit de 17de eeuw, behoeven niet uitgesloten te worden. Te denken valt aan de Boeier, het Friese Jacht, de Tjotter of een historisch, als jacht gebouwd schip, uitgaande van een traditioneel Nederlands type.

3e. De volkskundige en traditionele waarde. Met name in bepaalde bouwvormen en bouwwijzen zijn eeuwenoude tradities te herkennen. Ook zijn schepen gebouwd overeenkomstig de specifieke eisen van de (veelal ondiepe) Nederlandse wateren, afmetingen van sluisen en bruggen, zoals de Hagenaar, of specifieke functies (visserij, vrachтваart, beurtvaart etc.). In de details van scheepsornamentiek keren

eveneens aspecten terug van traditie en volkskunst, zoals bij roerbeelden en roerklikken, mastplanken en mastwortels, en interieuronderdelen met geschreven spreuken.

Voldoet een schip aan voornoemde basiscriteria, dat dient het nog aan minimaal een van de volgende aanvullende criteria te voldoen:

- A. Gaafheid in hoofdvorm van romp en/of tui-gage.
- B. Gaafheid in specifieke onderdelen van exte-rieur en interieur.
- C. Ambachtelijke vaardigheden en historisch verantwoord materiaalgebruik in romp en/of tui-gage.
- D. Vertegenwoordiger van een zeldzaam scheepstype.

Naast vermelding van overige opmerkingen, type-aanduiding en afmetingen kan aan de hand van het voldoen aan bovenvermelde criteria tevens tot een objectieve waardering worden gekomen overeenkomstig de ervaringen, welke binnen de KNOB zijn opgedaan bij gemeentelijke monumenten-inventarisaties en beleidsadviezen. Uitgaande van bovengenoemde criteria is een standaard-inventarisatieformulier opgesteld.

Na de inventarisatie kan worden vastgesteld welke schepen tot een landelijk register van varende Monumenten kunnen worden toegelaten. De scheepsgegevens kunnen eventueel voor wetenschappelijke doeleinden ter beschikking worden gesteld na toetsing van doeleinden binnen de Sectie. Tevens kunnen Criteria en Register fungeren als toetsingskader binnen het gedecentraliseerd monumentenbeleid en kan het geheel een stimulans zijn tot verantwoorde restauratie van het varend cultureel erfgoed.

Bureau

De gemeente Nederweert heeft informeel te kennen gegeven voornemens te zijn het pand Kerkstraat 56, anno 1659, voor de Monumentenlijst voor te dragen. Dit na overleg met het Bureau KNOB.

De Wethouder Ruimtelijke Ordening van de gemeente Velsen heeft tijdens de raadsvergadering van 15 maart j.l. toegezegd af te zien van het voornemen tot sloop van de vm. Visserij- en zeevaartschool (1916) te IJmuiden en een museale bestemming te willen bevorderen.

Met de gemeente Heel en Panheel (L) is oriënterend overleg geweest betreffende nieuwbouwplannen nabij het landgoed Nederhoven. Aan de gemeente Maastricht is bijzondere zorg uitgesproken betreffende de situatie op het kasteel Vaeshartelt. Aan de exploitanten zijn suggesties gedaan om tot een spoedige en grondige restauratie te komen.

The rebuilding of history

F. W. van Voorden

In may 1940 a bombardment almost totally destroyed the urban functions of Rotterdam's town-centre. Already during the war the rebuilding of the town was being characterized by a definitive break with the past. In present-day Rotterdam history contrasts sharply with the new. Because of their scarceness the few monuments the new Rotterdam possesses symbolize the town's history in the first place. This uniqueness requires a special approach at restoration, of which several cultural aspects are treated in this article. Thus the experience and interpretation of history in the built environment is highly subjective and determined by place, time as well as the cultural context. Buildings and townscape visualize history. To the small circle of historical specialists buildings make the past manageable by means of scientific studie and tradition. As recently became evident from the events in Eastern Europe to the general public buildings can also show history in a very eloquent and emotional way. After World War II the Brandenburger Tor became the built proof of the drama, which had taken place in Europe. At present the same building reflects hopeful notions on the future, making at once the usual considerations of the protection of monuments extremely comparative. The restoration of such a monument as part of the restoration of the town-centre is impossible, because then urban functions would be activated. It is exactly this missing of urban functions which makes the Brandenburger Tor a symbol. Thus the restoration of the town's economical functions at the rebuilding of Rotterdam meant wiping out the events of may 1940 and a definitive break with the historical town. Because of their scarceness historical elements hardly could be starting point at the town's rebuilding. Besides Rotterdam did not have a tradition on the field of the protection of monuments. The view on their protection during the thirties differed from the present-day protection of townscape by only paying attention tot the individual monument and ensemble, but neglecting the relation between these buildings and the original pattern of streets. Next to anti-quarian aspects one had to point at the technical and functional decay of Rotterdam's pre-war inner town, which could only be stopped by large-scaled redevelopment plans. Monuments and townscapes lacking insights were mainly borrowed from modern architecture and town-planning. Appreciated by architect, local authorities and the population also the international acknowledgement of these complexes stimulated the modernization of Rotterdam. Therefore the traditional lay-out of the first Rebuilding-plan by Ir. W. G. Witteveen has been rejected. The final Rebuilding-plan, the so-called 'Basisplan 1946' with the team headed by Ir. C. van Traa applied the principles of New Building as much as possible. Only the monumental Church of St. Laurentius and a building complex on the Haringvliet have been preserved. Other objects, which are indicated on the map as 'extant buildings' date from the 20th century and maintained their special function such as Townhall, Exchange and Library. For practical reasons the Basisplan accepted traditional elements like the streets and canals, which were laid out according to the plan Witteveen. Also the borders of the town-centre are traditionally adapted to the structure of the 19th

century surrounding town. At the same time the Basisplan can be read as a spatial scheme, of which the actual townscape can constantly be adapted by successive users and designers. Although the Basisplan still formally is the plan for the town-centre many changes have been realized since 1946.

In the course of almost 45 years one introduced a historical factor in this future-directed plan. The reconstructed tower of the St. Laurentius no longer is the only reflection of the disappeared town. 17th and 18th century houses as well as the Old Harbour have been restored. Time took care of replenishment of the monumental truce with pre-war buildings like Townhall and White House. The rebuilding of history within the history of rebuilding is a new theme. Restoring registrated monuments the municipality of Rotterdam always consistently restored these buildings into their original form. A highly acceptable view, for these building have to represent history without support of the environment.

Thirty years of regional archeological research in Rotterdam and Maas-delta surroundings

M. C. van Trierum

With the institution of BOOR, the Office for Archaeological research of Municipal works Rotterdam in 1960 Ing. C. Hoek was the first archaeologist in municipal service. Rotterdam being a world harbour characterized by urban and industrial growth from the beginning archaeological research comprised the entire region. BOOR's regional action has been arranged formally through the Co-ordination Advisory Committee concerning archaeological research within the department of Rotterdam. Different municipalities and social sections are represented in this committee, which discusses the effects of planological developments on archaeological and socio-historical values and provides for information on this field as well. After the bombardment of the 10th of May 1940 on also expected the soilarchives in the nucleus of the town to be destroyed. Later on historical research and archaeological measurements could localize pre-urban Rotterdam and connect these discoveries with the Rotta of 1028, which probably has been destroyed by inundations in 1164. Since 1988 the construction of the Willemsspoor-subway is being accompanied archaeologically by BOOR. In this trace the history of Rotterdam from the 8th till the 19th century can be read on several spots. After World War II industrial and urban growth affected the soilarchives of the rural area surrounding Rotterdam on numerous spots. Archaeological research was extremely necessary. Around the Maas-mouth one discovered hunting and fishing tools from the Mesolithicum (8000 BC). In Rotterdam-IJsselmonde a Mesolithic encampment (ca. 5000 BC) with artefacts from the culture of Vlaardingen (3000 BC) could be localized. Medieval and Roman material as well as material from the Iron Age has been found in Rotterdam-Hartelkanaal. During the Roman period the area surrounding the Maas-mouth has been inhabited by an agricultural population. Skeletons from a burial field of the Roman period in in Spijkenisse reveal facts on the local population (40-200 AC). Also the medieval history of inhabitation of the area surrounding the Maas-delta has been investigated in a combined historical-geographical and archaeological way.

Thus Rotterdam and Maas-delta surroundings possess soilarchives, which cover a period of almost 10.000 years. This archaeological and socio-historical heritage is being threatened by proceeding urbanization and industrialization as well as by landscape operations. The importance of a regional-archaeological approach will only increase.

A work of art below the Nieuwe Maas

M. Panman

The tunnel below the river the Nieuwe Maas not only is a civil-technical achievement. Connecting both banks of the Maas the tunnel is an element to improve the coherence in Rotterdam's urban conglomerate of centre, harbours and housing areas. As Holland's first tunnel below water-level (1937-'42) this tunnel moreover has to be seen as a technical object of prestige. To improve contact between the town- and harbour developments on the left bank with the mother town on the right side Ir. L. W. H. van Dijk, director of Municipal Works in 1929 proposed to lay out a tunnel in the line Park-Charlois. Joining the network of thoroughfares this tracé would ameliorate interlocal connection to the south as well. This solution at first being furnished in 1854 the idea of a tunnel had continually been rejected because of doubts on technical realizableness. The tunnel also was subject of discussion among municipality and the State Department of Buildings and Roads, which had planned a bridge to the east of the town at Stormpolder. In 1933 the Department however accepted the Burgomaster and Aldermen's proposal to lay out a junction in the line Park-Charlois serving urban and interlocal traffic the bridge at Stormpolder being mainly of regional importance. Still in 1935 Minister Dr. H. Colijn demanded the institution of a committee to explore the design, costs and usefulness of both plans which had to be worked out in detail. After many sessions of the town council and requests to the Government with respect to financing in 1937 the State finally agreed with the tunnel-plan which had been extended with space to traffic by pedestrians and cyclists. Knowledge had to be acquired before one could start building. Representatives of Municipal Works undertook study tours to the United States, Great Britain and Germany. Because of the condition of the soil the sink-method sinking concrete tubes next to one another into a firm dry-dock proved to be the most suitable. The Municipal Technical Service advised the construction of a four-laned tunnel with bugger-squares to separate in- and outcoming traffic. In many ways the first car-tunnel the Holland-tunnel in New York served as an example. The Maas-tunnel consists of three parts: one river-part and two instalments on land, which parts have been connected by the foundations of the ventilation-buildings on caissons. Next to these buildings an entrance building destined for pedestrians and cyclists and a garage are built on each side of the river. The traverse of the Maas-tunnel meets local as well as interlocal traffic. During the period of the Rebuilding the metro project was presented (1960-'68). This metro-line also contains a tunnel below the Nieuwe Maas. Within the framework of the new network of thoroughfares surrounding Rotterdam the Beneluxtunnel (1967) has been constructed to the west of the Maas-tunnel. Local and interlocal junctions of the banks are being adapted. Nevertheless the Maas-tunnel still is an important link in the ur-

ban network as well as an example of how to construct these sort of tunnels like this was the case at the Y-tunnel of Amsterdam.

Rotterdam in transition; town planning between identity and imago

J. E. Bosma, G. Hovingh

The urban identity of Rotterdam certainly cannot be defined in terms of historical fixation. The notion identity is synonymous with the evolutionary way urban space and human activities are being exploited. As opposed to the *imago of the town whereby architecture and town-planning* are greatly form defining identity is a much more complex notion combining social and psychological values and geographically determined urban spaces. European Darwinism makes competing towns handle marketing techniques to attract business and population. Also Rotterdam can be characterized as a consumer town where leisure activities are as important as economical potency. Small mobile households with a large enough income to go out a lot contrast sharply with the 'city of the permanent underclass' to which living accommodations is of primary importance. Because of this dissension the 'image building' of the town is being forced to aim at the marked and large projects, which approach even has taken on (inter)provincial dimensions. The problem on urban identity has shifted to the entire rim-shaped agglomeration of cities in the western part of the Netherlands. During the sixties Functional Modernism made rebuilt Rotterdam derive her identity from harbour activities. The seventies were characterized by urban renewal and social housing, which problems have been solved on the level of the neighbourhood or quarter. Present attraction of businesses however leads to an area planning affecting the total urban infrastructure. Attention concentrates on sensitive spots and trajects and the coherence the approach of these bottle-necks could realize. Although these proposals discuss the 'experience' of the entire town their concentration on economical locations comprises the danger of fragmentation. Upperlocal politics wants to confine the esthetics of urban space to an identification with fragmented spaces. This attitude denies the conception of the town-centre as the only urban identity thus meeting economical development as well as the demands of the different sections of the population. Structural principles missing the lay-out of industrial sites in Rotterdam's peripheral zone is being defined by esthetical elements and lines from the surrounding landscape. The competition between cities gives the notion of the individual urban identity special dynamics leading to merely imago-directed actions. Because of a supposed loss of identity the municipality of Groningen commissioned architect Daniel Libeskind to design a new image with contemporary means. From static conception pointing at the past the content of urban identity has changed into the notion of identity as working hypothesis.

The Project Stock-taking of Monuments in Rotterdam

G. M. Andela

Within the framework of the Project Stock-taking of Monuments (MIP), 1850-1940 research has been executed in Rotterdam. The researchers started with a study on the general development of the town comprising her geography, the historical town, infrastructure, trade and ship-

ping, industrial development, sector of services, culture, town-planning and architectural development. The transformation of Rotterdam's harbour into a transit harbour of world stature as well as urban extensions brought about expansive spatial development during the period 1850-1940. The first planned extension to the west of the old town was executed after a design of town-architect W. N. Rose in 1850. The quarters Cool and Rubroek (1858) and the Waterproject, a moat structure which has been laid out around the old town (1854) are designed by the same architect. More influential than the plan of extension by town-architect G. J. de Jongh (1883) was the Building Regulation of 1857 determining streetcorners to be played for the sake of traffic. Promoted by the lay-out of the channel the Nieuwe Waterweg (1872), the introduction of railways and the increase of shipping at the end of the 19th century one concentrated especially on the extension of the harbour. Many industries like the petrochemical settled down in this area. House construction on the southern part was only realized on remaining areas after the lay-out of harbours, industrial sites and railways. After the turn of the century the notion of the garden-city influenced the lay-out of the villages Heyplaat, Vreewijk and Bloemhof. Besides in 1901 the Act of Housing permitted subsidized house construction and consequently experiments with new building-methods, which during the twenties and thirties resulted in the soberly decorated building-blocks of a.o. the quarters Oud Mathenesse and Spangen and the concrete villages Kossel and Stuhlemeyer. At the end of the 19th century the municipality supplied the increasing population with provisions like waterworks, sewerage, gas and electricity. Provisions on the field of sanitary measures, sports and relaxation came into being. Renewal of transport by the introduction of motorbus, tram and automobile demanded adaptation of the narrow urban structure. Almost all of these operations from the period 1850-1940 in the centre of Rotterdam have been destroyed during the war. The first reconnaissance by the researchers resulted in a partition of the town into eighteen districts. Stock-taking of valuable objects and areas happened according to provisional general descriptions, which resulted in a truce from farms and offices to tram shelters and bridges. Representativity of socio-historical developments was starting point at the selection. At several categories the quality of architectural design has been included. Town-planning criteria like the quality of spatial draft, historical signification or signification in the larger environment are used to select areas of special value. The criteria 'wholeness' or 'scarceness' of the above-mentioned qualities often were hard to apply by the drastic changes several areas underwent by urban renewal. Thus the recent Project Stock-taking of Monuments provides insight into Rotterdam's spatial development during the period 1850-1940. Buildings and structures have been described against a background of geographical and historical development. Most of these monuments cannot be considered for a qualification as municipal or governmental monument. Different from the traditional protection of monuments in Rotterdam an integrated policy of monuments has to be developed. Here protection concerns larger ensembles. In co-operation with designers will have to be investigated how earlier architecture and town-planning can be worked up in extant and future design-practices.

Aan het thema-nummer over Rotterdam werkten de volgende auteurs mee:

G. M. Andela, architectuurhistoricus voor de gemeente Rotterdam. Zij studeerde Architectuur-geschiedenis aan de Rijksuniversiteit Groningen;
J. E. Bosma, architectuurhistoricus, werkzaam bij de Stichting Kunsthistorisch Onderzoek van NWO en bij het Nederlands Architectuurinstituut te Rotterdam. Hij bereidt een proefschrift voor met als werktitel 'Regionale ruimtelijke planning in Nederland 1920-1960';
G. Hovingh, free lance-publicist/vertaler, docent aan de Academie van Bouwkunst Minerva te Groningen, medewerker van het architectuurtijdschrift Oase;
M. C. van Trierum, studeerde culturele prehistorie in Leiden met als bijvakstudie middeleeuwse archeologie (Amsterdam), geologie en bodemkunde (Wageningen). Hij is vanaf 1979 in dienst van het BOOR (sinds 1986 hoofd);
F. W. van Voorden, hoogleraar Restauratie TU Delft en medewerker van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg te Zeist. Studeerde bouwkunde (architectuur) en promoveerde op het proefschrift 'Schakels in stedenbouw' (1983);
M. Panman, is werkzaam bij het Monumenten Inventarisatie Project in de provincie Groningen. Zij studeerde Kunst- en architectuurgeschiedenis RU Groningen en volgde de bijvakken Restauratie en Stadsontwerp TU Delft.

Het omslag werd ontworpen door G. Sierman, grafisch ontwerper te Amsterdam. Hij studeerde Kunstgeschiedenis aan de Vrije Universiteit Amsterdam.



Rotterdam – panden aan de Wijnhaven (gesloopt in 1987)

Na gereedkomen van de Willemsspoortunnel zullen deze panden – onder directie van Architectenbureau Bob C. van Beek, Oegstgeest – worden herbouwd door:

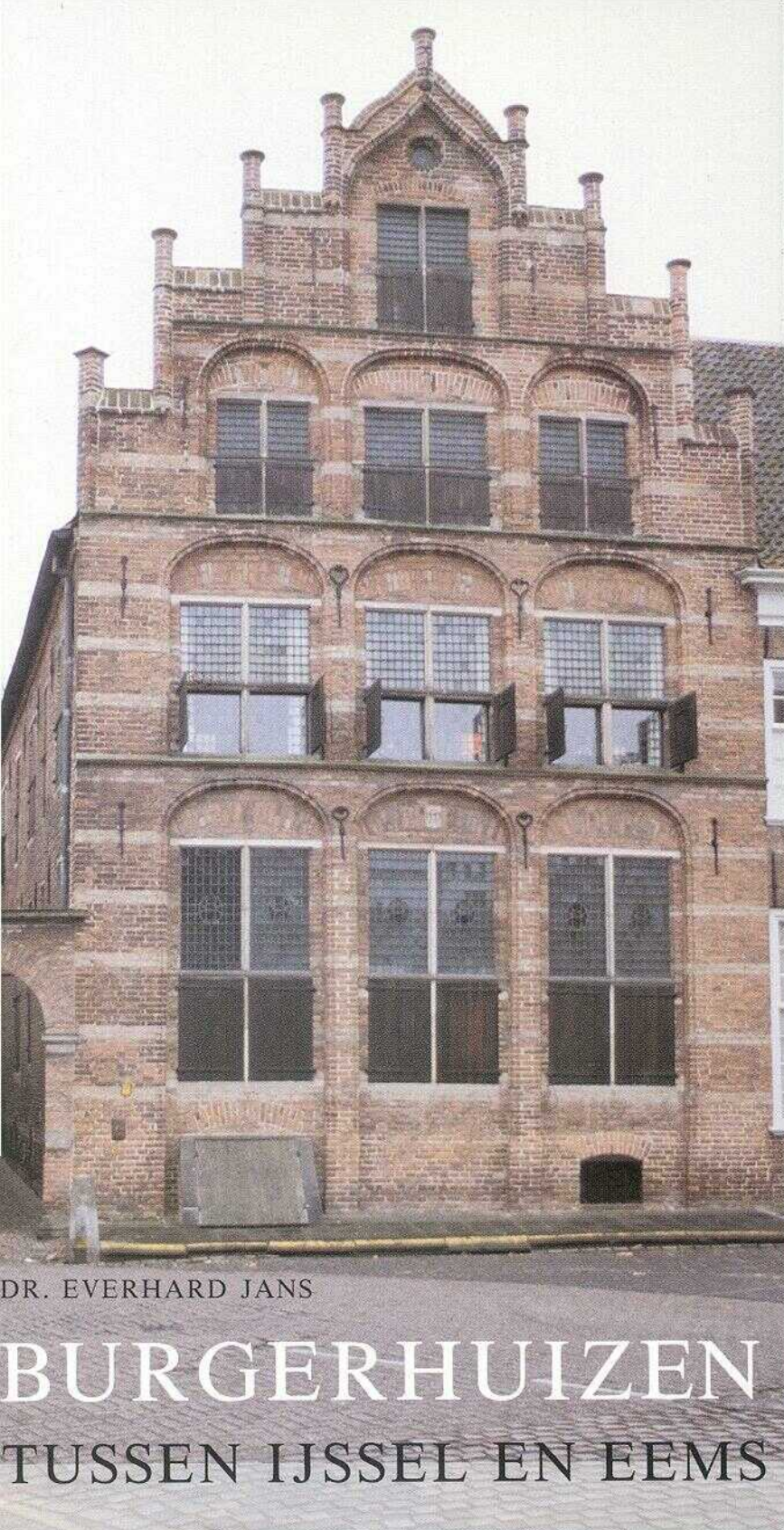
Koninklijke Woudenberg Ameide

restaurantie - renovatie - nieuwbouw



nevenvestigingen in
's-gravenhage groningen
medemblik oosterwolde
valkenburg Zutphen

voorstraat 7 - postbus 3 - 4233 zg ameide - tel 01836-6600*



DR. EVERHARD JANS

BURGERHUIZEN TUSSEN IJSSEL EN EEMS

ISBN 906011.650.X

220 pagina's

geïllustreerd

formaat 19 x 25 cm

genaaid gebrocheerd

prijs f 39,50

Niet alleen de gevelarchitectuur van de traditionele burgerhuizen in het gebied tussen de rivieren IJssel en Eems is het bekijken waard, ook de siervormen, plattegrondstypen en interieurdetails zijn interessant.

Een scala van architectuurstijlen trekt aan ons voorbij: laat-gothiek, renaissance, barok, Louis XIV, régence, rococo, empire en biedermeier. Ook hebben we te maken met streekeigen bouwkunst.

De sociale verschillen tekenen zich af in de gevelarchitectuur. Naast het driebeukige hallehuis en het eenbeukige deelhuistype ontwikkelde men voor de rijke burgerij en de patriciërs zaalhuistypes met meerdere verdiepingen, vaak diep naar achteren uitgebouwd. Een monumentale gang (in het midden of opzij) bepaalde de plattegrond van het rijkere burgerhuis tussen IJssel en Eems sinds 1530. Interessant is ook het verspreidingsgebied van de Gelders-Overijsselse renaissance-gevel van baksteen, met in- en uitgezwakte contouren, fialen en kruisvensters met glas-in-loodvullingen.

In enkele musea in dit gebied (Zwolle, Vreden, Enschede, Bentheim, Lingen) bleven stijlkamers bewaard, die een beeld geven van de meubilering en binnenhuisarchitectuur van de rijkere burgerhuizen.

Een catalogus van geselecteerde burgerhuizen uit het betreffende gebied vormt het sluitstuk van dit lezenswaardige boek. Foto's, opmetingen, tekeningen en registers completeren het geheel.

Boeken van De Walburg Pers zijn verkrijgbaar in de boekhandel of rechtstreeks bij uitgeverij De Walburg Pers, postbus 222, 7200 AE Zutphen, telefoon 05750-10522, telefax 05750-41025, postbank 2069668.

DE WALBURG PERS