

STAD IN ONTWIKKELING



Rond 1960.

Rotterdam kan in een groot aantal opzichten gezien worden als de Nederlandse stad waar veel twintigste-eeuwse maatschappelijke ontwikkelingen zich het duidelijkst gemanifesteerd hebben en nog steeds manifesteren. Zowel op economisch en sociaal als op stedenbouwkundig gebied heeft Rotterdam in vele opzichten een pioniersrol gespeeld. In dit nummer van AGORA zal aan een aantal van deze ontwikkelingen aandacht besteed worden.

De stad Rotterdam kan onmogelijk los gezien worden van de haven. Riek Bakker, directeur Stadsontwikkeling, waarmee voor dit nummer een interview is gehouden, zegt dat de stad bij wijze van spreken als een soort provincieplaatsje aan een hele grote haven hangt. Vooral door de gunstige ligging tussen de twee industriële grootmachten Engeland en Duitsland in, kon de Rotterdamse haven zich aan het eind van de vorige eeuw tot een belangrijke haven ontwikkelen. Terwijl de Amsterdamse haven grotendeels afhankelijk was van de handel met het toenmalige Nederlands Indië, groeide Rotterdam uit tot de overslaghaven voor goederen van en naar het Europese achterland. Inmiddels is Rotterdam het grootste distributiecentrum van Nederland. In de Tweede Wereldoorlog werden de binnenstad en een groot deel van de haven door bombardementen vernietigd. Na de oorlog, tijdens de Wederopbouw, kreeg het herstellen van de haven de hoogste prioriteit. Hierdoor herstelde de Nederlandse economie zich, en werd de werkgelegenheid in Rotterdam veilig gesteld. Aan de hand van het Basisplan van Van Traa werd aan de wederopbouw van Rotterdam begonnen. Om de grote na-oorlogse woningnood te bestrijden, werden aan de rand van de stad in hoog tempo moderne woonwijken gebouwd, zoals Overschie, Zuidwijk, Pendrecht en Lombardijen. De herbouw van het centrum kwam minder snel op gang. Aan de Blaak en

Coolsingel verrezen voornamelijk grote kantoren en winkels. Revolutionair was de Lijnbaan, de eerste verkeersvrije winkelpromenade in Nederland. Woningen werden niet langer boven winkels gebouwd, maar in aparte gebouwen. De aanleg van de metro (de eerste van Nederland) zorgde ervoor dat het centrum jarenlang open lag, maar was noodzakelijk voor een goede ontsluiting van Rotterdam-Zuid. Terwijl het nieuwe centrum steeds meer vorm kreeg, verslechterde de situatie in de negentiende-eeuwse wijken steeds meer.

Naar Rotterdamse gewoonte werd een groot-schalig begin gemaakt met de stadsvernieuwing. Onder wethouder Van der Ploeg werd een groot aantal panden aangekocht, waardoor de gemeente meer greep kreeg op de problematiek. Voor deze aankoopoperatie werd naast rijkssubsidie gebruik gemaakt van inkomsten van het Havenbedrijf. Kenmerkend voor de Rotterdamse stadsvernieuwing is de hoge mate van decentralisatie: de ruim twintig stadsvernieuwinggebieden worden door sommigen ook wel stadsvernieuwingrepublieken genoemd. Een ander belangrijk kenmerk is de volwaardige participatie van bewoners in de wijkgebonden projectgroepen. Deze projectgroepen zijn belast met het opstellen en uitvoeren van plannen voor renovatie en nieuwbouw van woningen en voor de bijbehorende voorzieningen, als scholen, groen en welzijn. Inmiddels is het begrip sociale vernieuwing vrijwel ingeburgerd. Rotterdam kan met recht stellen één van de eerste gemeenten in Nederland te zijn geweest, waar sociale vernieuwing het eerst uitgewerkt is. Reeds enige jaren geleden werd geconstateerd dat bewoners van de oude wijken, en dan vooral mensen die tot een etnische minderheidsgroep behoren, op terreinen als werkgelegenheid, scholing en gezondheid een achterstand hadden opgelopen ten opzichte van de overige stadsbewoners. Een commis-

sie onder leiding van prof. Idenburg formuleerde een visie op de sociale vernieuwing. Deze blijkt zeer nauw overeen te stemmen met de visie die het kabinet onlangs presenteerde: werkgelegenheid, scholing, stadsvernieuwing en ouderen- en minderhedenbeleid dienen integraal benaderd te worden, niet alleen in beleidsnota's maar ook door het beschikbaar stellen van speciale sociale-vernieuwingfondsen. Rotterdam wordt vaak met andere grote Nederlandse steden vergeleken, en daarbij wordt regelmatig gesteld dat het geld dat in de Rotterdamse haven verdiend wordt, in Den Haag verdeeld wordt om in Amsterdam uitgegeven te worden. Los van de vraag of er in Rotterdam 'niets te beleven is', staat het in elk geval vast dat er hard gewerkt wordt, niet alleen in de haven maar ook bij de bestuurders en ambtenaren die zich bezig houden met het vormgeven van de stad. Het interview dat Annemarie van Bolhuis en Lia de Lange met de directeur Stadsontwikkeling, mevrouw Riek Bakker hielden, ademt diezelfde sfeer van 'handen uit de mouwen'. Zij stelt dat de stedelijke vernieuwingsplannen ondanks alle kritiek een wezenlijke bijdrage leveren aan het oplossen van het werkgelegenheidsvraagstuk, en dat de leefbaarheid en het aanzien van de binnenstad in de komende jaren aanzienlijk zullen verbeteren. Wethouder J. Laan wijst in VISIE op de sterke scheiding die er nu is tussen Zuid en Noord, maar die in de toekomst in samenwerking met private partners opgeheven zal worden.

Zeer in het oog springend zijn de ontwikkelingen die momenteel gaande zijn aan Weena-Coolsingel. De bouw van een groot aantal kantoor-torens markeert de transformatie van Rotterdam van haven- naar kantoorstad en vormt tevens het definitieve einde van het tijdperk van de nieuwe truttigheid in stedenbouw en architectuur.

Paul Groenendijk werpt een kritische blik op de ontwikkelingen in de Rotterdamse stedenbouw en architectuur van deze eeuw. Volgens hem zal de sfeer in het centrum er bepaald niet beter op worden door het bouwen van ontoegankelijke spiegelglaswanden. Ook hij wijst op de bestuurskracht van de gemeentelijke beleidsmakers, maar stelt dat die energie niet goed aangewend wordt.

Behalve de binnenstad zijn ook andere delen van de stad in de afgelopen jaren sterk veranderd. Jef Muhren schetst de unieke sfeer die op het tot woonbuurt omgetoverde Drinkwaterleidingsterrein heerst. Lia de Lange toont aan dat stadsvernieuwing tot stedenbouwkundig zeer acceptabele resultaten kan leiden, mits met de nodige zorg omringd. De inmiddels opgeheven werkgroep 5 x 5 heeft hier een krachtig pleidooi voor gehouden; de Rotterdamse wijk Overschie was één van de voorbeeldprojecten. Een 'gewone' stadsvernieuwingswijk is Spangen. Ans Rekers laat zien dat de verpaupering van deze wijk invloed heeft op de waardering voor het woonmilieu, alle inspanningen van de stadsvernieuwing ten spijt. Het negatieve stigma kan alleen door krachtig beleid tegengegaan worden.

ANNEMARIE VAN BOLHUIS EN RONALD KLIP
Redactie AGORA