

Rotterdam heeft architectuurtoerist veel te bieden

De stad Rotterdam is op weg haar toeristische en recreatieve potenties ten volle te benutten: van handelsstad (1200-1800), werkstad (1800-1914), wereldstad (1914-1940), functionele stad (1940-1960), compacte stad (1960-1985) tot aantrekkelijke stad: 1985 tot heden. De gebouwde omgeving, en met name de veelzijdige architectuur, speelt hierin een belangrijke rol.

DORIEN KASTELEIJN
EN ROSEMARIE MAAS*

Na de vernieling van de binnenstad in de Tweede Wereldoorlog heeft Rotterdam haar structuur en vormgeving zelf kunnen bepalen. Stedebouwers en architecten werden niet beperkt door de randvoorwaarden die de historische omgeving vaak stelt, waardoor vooruitstrevende architectuur een hoofdrol kon spelen in de wederopbouw van de stad. In dit opzicht is de

stad vergelijkbaar met steden als Frankfurt, Barcelona en Chicago, die op architectonisch gebied voortrekkers zijn. Architectonisch wil Rotterdam een vooraanstaande plaats innemen ten opzichte van andere Nederlandse (en buitenlandse) steden.

HOOGBOUW

Vooral de spectaculaire hoogbouw die in het centrum van de stad is verrezen draagt bij aan haar imago van architectuurstad. De Delftse Poort (A. Bonnema, 1992) bijvoorbeeld, waarin het hoofdkantoor van Nationale Nederlanden/RVS gevestigd is, is met zijn honderdvijftig meter het hoogste kantoorgebouw van Nederland. Op het Weena nabij het Centraal Station staan tal van moderne gebouwen die in het begin van de jaren '90 opgeleverd zijn, zoals het Plaza (Ellerman, Lucas, Van Vught, 1992), een multifunctioneel gebouw met kantoren, woningen, winkels en een casino, het hoofdkantoor van Unilever dat een kubus als hoofdvorm heeft (J. Hoogstad 1992) en de Weenatoren (Henk Klunder Architecten, 1990). In het centrum is verder het twintig verdiepingen tellende kantoorgebouw op de Beurs opvallend door zijn halfronde vormgeving, enorme hoogte en de groene aluminium gevelpanelen.

De afgelopen tien jaar heeft Rotterdam ook hard gepoogd haar imago te verbeteren als stad 'waar niets te beleven viel', door de Lijnbaan tot architectonisch en publiekshart van de stad te veranderen.

HET NIEUWE ROTTERDAM

In het midden van de jaren '80 werd duidelijk dat het niet goed ging met Rotterdam. Traditionele sectoren waren verdwenen met werkloosheid als gevolg. Veel mensen hadden de stad verlaten, waardoor het moeilijk werd het stedelijk voorzieningenniveau te handhaven. Het gemeentebestuur zette onder het motto 'Het nieuwe Rotterdam' een operatie in gang die een opleving van de stad beoogde. Om ook in de toekomst te blijven functioneren diende de stad economische impulsen te krijgen en moest de aantrekkelijkheid ervan worden vergroot.

De veranderde vormgeving van het Weena is één van de resultaten van dit nieuwe beleid. Op strategische plekken in de stad werd het verblijfsklimaat verbeterd. In het kader van het thema 'Rotterdam Waterstad' werd geprobeerd Rotterdam aantrekkelijk te maken voor toeristen en bewoners.

MUSEUMPARK

Hierbij werden ook projecten met architectonische waarde gerealiseerd. De Oude Haven was door architect Piet Blom reeds ingrijpend veranderd, met de nabijgelegen kubuswoningen als eye-catcher. De schouwburg werd voltooid, het IMAX-theater en Maritiem Museum gebouwd en er verscheen een moderne stadstuin: het Museumpark (O.M.A. in samenwerking met Y. Brunier 1993). Hier worden verschillende culturele instellingen met elkaar verbonden: Museum Boymans van Beuningen (A. van der Steur 1935, Bodon 1991), de Kunsthal (Rem Koolhaas, 1991) het Natuurmuseum (F. Metzelaar 1851) en het Chabotmuseum (A.J.M. Stokla 1938). Het Nederlands Architectuur Instituut (NAi, Jo Coenen, 1993) bevindt zich tegenover de ingang van het park.

Langs de rivier verscheen een nieuwe wandelboulevard, de Boompjes. Ook hierlangs zijn opvallende gebouwen gerealiseerd, zoals het Boompjes Paviljoen (Mecanoo-architecten 1990) waarin een restaurant is gevestigd, het hoofdgebouw van Nedlloyd (de Willemswerf,



Weena: resultaat van nieuw beleid. Bron: VVV-Rotterdam



De oude haven Bron: auteur

W.G. Quist 1982-1988, opvallend door de diagonale uitbouw) en het blauwe gebouw De Maas (Koldevijn-Drexhage 1988), waarvan de spiegelende gevel voortdurend verandert door de reflectie van water en licht.

BELANGSTELLING

Hoewel de hedendaagse Rotterdamse architectuur in kringen van stedenbouwkundigen en architecten wereldfaam heeft, loopt het met de belangstelling voor Rotterdam onder 'het brede publiek' volgens het ArchiCenter in Rotterdam niet zo'n vaart. De belangstelling voor architectuur komt vrijwel uitsluitend van vakmensen. Het ArchiCenter is in 1992 opgericht om de Rotterdamse architectuur toegankelijk te maken voor een breder publiek. Het ArchiCenter is verbonden aan de VVV-Rotterdam en organiseert rondleidingen, stelt publicaties samen, en regelt ondermeer arrangementen. Het staat los van het NAi, dat een voorlichtende functie heeft over architectuur voor geheel Nederland.

EXCURSIES

Momenteel nemen per jaar ongeveer vijfduizend mensen deel aan de excursies die het ArchiCenter organiseert. Dit aantal is licht groeiende. Volgens het ArchiCenter blijft architectuur echter een 'moeilijk te verkopen product'. Vandaar dat de excursies die door het ArchiCenter worden georganiseerd de historische ontwikkeling van de stad en de architectuur nauw met elkaar verbinden. De uitleg over de wederopbouw van Rotterdam vlak na de Tweede Wereldoorlog spreekt wel veel mensen aan. De Open Monumentendagen en de Dag van de Architectuur trekken ieder ongeveer vijf-

à zesduizend bezoekers. Ook tijdens de open monumentendagen blijkt dat 'architectuur' niet altijd het voornaamste bezoekdoel is. Sommige bezoekers gaat het niet om het gebouw zelf, maar meer om de kans kamers te bekijken waar ooit beroemdheden zijn geweest.

Het belang van de gebouwde omgeving als 'decor' is waarschijnlijk belangrijker in toeristisch opzicht dan de specifieke architectonische achtergrond. De activiteiten in het kader van 'Rotterdam Waterstad' bijvoorbeeld, hebben het aantal bezoekers in het gebied vergroot van vijfhonderdduizend in 1985 naar ruim 3,5 miljoen in 1991 (exclusief bezoekers aan de Centrale Bibliotheek en aan evenementen). Het belang van de 'gebouwde omgeving' of architectuur hierin is echter nauwelijks aan te geven.

JANE JACOBS

Ook voor de toekomst heeft Rotterdam vernieuwingen van de stad in petto. Het voornaamste nieuwe stedenbouwkundig concept is de ontwikkeling van de Kop van Zuid. Deze moet een onderdeel van het stadscentrum worden. Toekomstige stedenbouwkundige ontwikkelingen zullen plaatsvinden langs drie routes door het centrum die loodrecht op de rivier staan en verbonden zullen worden met de Kop van Zuid: de spoortunnelzone (City-oost), de stadsas en de Westersingelroute.

De spoortunnelzone verbindt de Binnenrotte via de Oude Haven en het Noordereiland met het Entrepotgebied op de Kop van Zuid. Hier ontwikkelt zich een gemengd milieu met verspreide kwaliteitswinkels, beginnende kleine ondernemingen, de centrummarkt, toeristische attracties, curieuze architectuur en kunstonderwijs. Het gebied heeft een broeikasfunctie. Een

toekomstige toeristische attractie met architectonische waarde is het Entrepotgebouw waarin een exotische markt zal worden gerealiseerd.

SKYLINE

De denkbeeldige 'stadsas' loopt van het Weena naar de Wilhelminapier op de Kop van Zuid. Op de as liggen onder andere de Coolingsingel en de Boompjes. De as zal de 'skyline' van Rotterdam gaan bepalen vanwege de hoogbouw. Hierlangs wordt verdere kantoorontwikkeling verwacht. Het kernwinkelapparaat wordt hier met 30.000 m² uitgebreid. Ook wordt gelet op de kwaliteit van de openbare ruimte van de boulevards. Onder andere door de bouw van de achthonderd meter lange Erasmusbrug (B. van Berkel, 1996 gereed) met de onlangs geplaatste 139 meter hoge geknikte pyloon, wil Rotterdam opvallende architectuur bieden. Een van de toeristische trekkers op de Wilhelminapier is het voormalige hoofdkantoor van de Holland-Amerika-Lijn, waarin nu hotel New York is gevestigd.

De Westersingelroute, de culturele route, loopt vanaf het Centraal Station via het Schouwburgplein en het Museumpark naar het Scheepvaartkwartier op de Kop van Zuid. Het Schouwburgplein wordt ingrijpend veranderd. De horeca- en uitgaansfuncties worden hier geïntensiveerd, onder andere door de realisatie van een megabioscoop met zeven zalen aan de Westzijde (K. van Velsen). Door een grote transparantie moet dit complex van drie achter elkaar geplaatste 'dozen' de gewenste ruimtelijkheid van het plein zo min mogelijk tegenwerken. Overigens is het Schouwburgplein niet meer dan het dak van een parkeergarage, hetgeen beperkingen stelt aan de draagkracht.

Aan de boulevard naar hotel New York zijn eveneens plannen voor de vestiging van een maritiem centrum, waar het publiek wordt ingewijd in het allernieuwste rond haven en stad en dat tevens een informatie- en ontmoetingscentrum voor het bedrijfsleven wordt. Ook zal er een terminal voor cruiseschepen worden aangelegd en wordt dit gebied geïntensiveerd door middel van chique levensmiddelenwinkels, grand-café's, restaurants en terrassen langs de Rijnhaven.

"Rotterdam is een on-Nederlandse stad", gaf de heer Ter Haar van het ArchiCenter aan. Gezien het tempo van de ontwikkelingen mag Rotterdam zich zeker als vooruitstrevend beschouwen. Hoewel er nog steeds kritiek bestaat op de projecten en met name op de hoogbouw, zijn steeds meer Rotterdammers trots op hun stad: een goed voorteken. De gemeente Rotterdam ziet in dat stedenbouw en architectuur belangrijke elementen zijn voor het beeld dat een stad uitstraalt. Het negatieve imago 'er is niks te doen hier' en 'onaantrekkelijk' krijgt een kans naar het rijk der fabelen verwezen te worden.

* Redactie AGORA