

Jan Brouwer

Het park in stads- uitbreiding Blijdorp

Een documentatie, analyse en interpretatie van verschillende uitbreidingsplannen voor Blijdorp in Rotterdam.

Inleiding

De polders Blijdorp en Bergpolder worden vanaf het eind van de 19e eeuw gezien als een nieuwe grote locatie voor stadsuitbreiding. Pas in de 30er jaren start in dit gebied grootschalige planuitvoering. In de tussenperiode vormt de locatie vele malen het object van bewerking. De gemaakte ontwerpen voor dit gebied zijn een neerslag van verschillende tradities van stedenbouwkundig en parkontwerp. Van het geprojecteerde stedenbouwkundig plan wordt slechts een deel uitgevoerd. Hierdoor krijgt het aangelegde park niet de betekenissen die in het oorspronkelijk ontwerp te lezen zijn. Het park ligt wezensvreemd aan de rand van Blijdorp. Het zuidelijke deel is in 1938 herbestemd tot dierentuin en het noordelijke deel is in de oorlog vernietigd. Dit laatste deel wordt na de oorlog opnieuw een ontwerpopgave. De ontworpen parken voor Blijdorp vormen een illustratie van de veranderende idee- en beeld-

vorming over parken in de periode van 1900 tot 1950. Het bijzondere van een aantal van de ontwerpen voor Blijdorp is de samenhang tussen het stads- en parkplan. In enkele ontwerpen zijn beide gelijktijdig als onafscheidelijke elementen ontwikkeld. In bijna alle plannen wordt het park als een hoofdmoment in het stadsplan opgevat. Het speelt niet de rol van buffer, zoals in veel huidige plannen, maar die van een 'stil' wijk-/stadscentrum; een groen hart.

Doel van deze studie is een documentatie, analyse en interpretatie van de verschillende plannen. In de analyse wordt al tekenend onderzoek gedaan naar de opbouw van het plan. Andere plannen worden aangehaald als ze voor mij treffende overeenkomsten vertonen met het te analyseren plan en door vergelijking de opbouw van het plan kunnen verhelderen. Welke structurerende elementen/lagen zijn in het plan te ontdekken en

fig. 1 Plattegrond Rotterdam, schoolplaat (± 1925)





fig. 2 Hufeisensiedlung



fig. 3 Sloterpark



fig. 4 Sarphatipark

door tekening en tekst inzichtelijk te maken? Het richt zich zowel op de gebruikte compositietechnieken als ruimtelijke elementen. Nagegaan wordt hoe repetitie, reeksen, symmetrie en routing in het plan zijn ingezet. Een andere rode draad in deze plandocumentatie is de uiteenraffeling van de wijze waarop het park de rol van wijk-/stadscentrum speelt.

Juist dit laatste aspect vind ik een intrigerend element. Vandaar mijn belangstelling voor de experimenten in Blijdorp. Niet de hoeveelheid en drukte van functies geeft de ruimte haar waarde. Het park is een stil centrum met immateriële functies. Het symboliseert en verbeeldt de gemeenschapszin in een harmonische verhouding tot de natuur. Het vormt een stille groene ruimte die het stadsdeel zijn kern en eenheid geeft. Het

Sarphatipark in het 19e eeuwse grid van de Pijp in Amsterdam, de monumentale Hufeisen in de gelijknamige Siedlung van Bruno Taut in Berlijn en de Sloterpark in het Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam zijn hiervan prachtige, gerealiseerde voorbeelden. Een demonstratie van hoe een park in verschillende ruimtelijke concepten de kern vormt en het stadsdeel haar eenheid geeft. De ontwerpen voor Blijdorp laten zien hoe de compositie en stoffering van het park en positie in het stadsontwerp verschillende vormen en betekenissen aan kan nemen. Het groen is in de genoemde voorbeelden geen buffer of scheiding, maar centrum van het stadsdeel. Ze is geen rest, maar krijgt een eigen vorm en waarde.



fig. 1a Blijpolder en Bergpolder vergroot

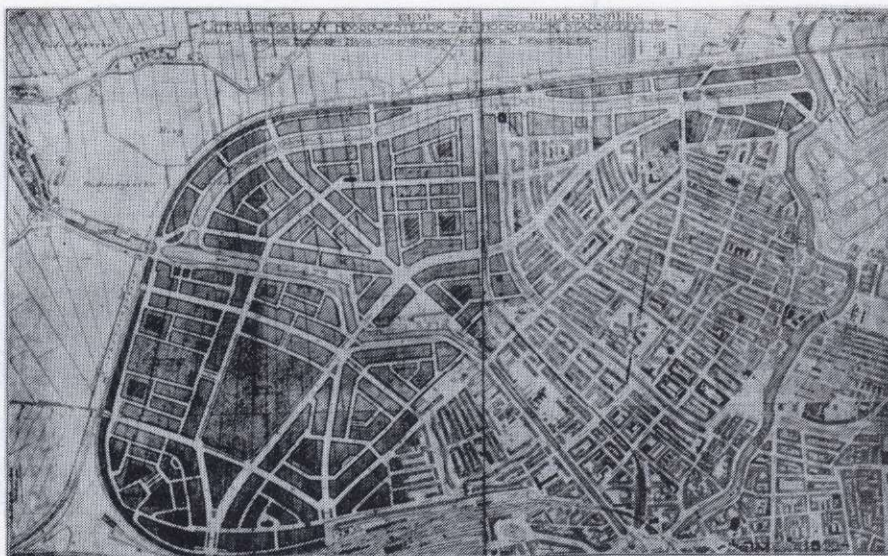


fig. 6 Plan 'De Jongh' (bron: 'Tijdschrift voor Volksh. en Stedeb.', 10e jrg. no. 9 ± p. 170)

Het groen als planmatige ingreep in de stad

Tot ver in de negentiende eeuw zijn stad en platteland elkaars tegenpolen die door nabijheid en routes onderling verbonden worden. De natuur in de stad bestaat enkel uit bomen langs straten en kades. Routes vanuit de stad leiden naar de 'natuur' waarin lanen, moestuinen, het vermaak van herbergen, golf- en schietbanen, doolhoven en speelhuisjes liggen. De vorming van een programma voor parken hangt samen met de verstedelijking. De uitdijende 19e-eeuwse stad moet het verlangen naar de natuur deels binnen haar grenzen bevredigen. Hygiënische, verheffings- en vermaaksmotieven spelen in de argumentatie voor de aanleg van parken ieder hun rol. Door de aanleg van parken komt de tegenstelling stad-natuur in de stad zelf terecht. In Rotterdam worden een park, dierentuin, singels en plantsoenen aangelegd. De singels vormen genotverschaffende wandelwegen langs de nieuwe 'stads-grens'. Plantsoenen zijn groene pleinen bij belangrijke kruisingen of in centra van wijken en verbijzonderen het stadspatroon.

Plan De Jongh: van plantsoen tot park (1901-1909)

De polders Blijdorp en Bergpolder vormen na het Nieuwe Westen een goede locatie voor stadsuitbreiding. Het gebied wordt afgegrensd door een spoorwegemplacement in het zuiden, de ceintuurspoorbaan in het westen en noorden en sluit in het oosten aan op de bebouwing aan de Walenburgerweg/Bergweg. Het water de Schie doorsnijdt dit gebied.

Tot 1903 behoort dit gebied bij de gemeentes Overschie en Hillegersberg. Particuliere maatschappijen ontwikkelen bouwplannen voor het gebied tot aan de Schie. Deze plannen lijken bepaald door maximalisatie van de grondopbrengst en er is weinig aandacht voor de openbare ruimte en de aansluitingen met de bestaande stad. Vanaf 1901 ontwikkelt de directeur gemeentewerken, G. de Jongh, een totaal stratenplan waarin fragmenten van eerder gemaakte particuliere plannen zijn terug te vinden (fig. 5, 6). De verschillen in de door De Jongh ontworpen verkaveling gaan in op de wens om verschillen in bebouwing en dus in status en marktwaarde aan te brengen.

Het plan voor het nieuwe stadsdeel maakt een front naar de spoorweg. Een singel met wandelpad vormt de voorgrond van het stadsdecor. Door de loodrecht op de spoorlijn geplaatste bouwblokken heeft de treinpassagier een maximale inkijk op het stadsleven.

Gebogen en golvende lanen doorsnijden de regelmatige verkaveling. Zij zijn als het ware natuurlijke elementen in een rationeel verkavelde stad (fig. 7). Van deze statige lanen zijn de middenbermen beplant met bomenrijen. De aanzet van de Noordsingel wordt gecontinueerd en op de plaats van bestaande wetelingen komen nieuwe singels. De hoofdwegen komen samen op een verdraaid centraal rechthoekig plein met plantsoen.

Elk nieuw door De Jongh ontworpen stadsdeel kent zo'n centraal plein als verzamelpunt van (gebogen) diagonalen en bewegingen. De kern van het stadsdeel is geen rustpunt, maar een kruispunt van bewegingen. Eén van de brede golvende lanen sluit aan op de Heemraadssingel.

1. De Mathenesserlaan en Putse-
laan zijn gerealiseerde ver-
gelijkbare voorbeelden. Deze
monumentale lanen blijken
lastig voor de oriëntering van
je positie in de stad.

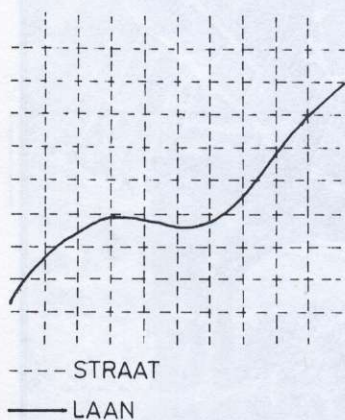


fig. 7 Schematekening stadsopbouw plan De Jongh; de laan in het orthogonale stratenplan is v.g.m. een kreek in een verkavelde polderlandschap.



fig. 5. Plan 'De Jongh'

De knoop tussen beide, een kruising met het spooreplacement, is monumentaal uitgewerkt. Over 80 ha wordt grond in beide wijken opgehoogd. Het peil loopt geleidelijk op van -0.40 N.A.P. tot $+5.25$ N.A.P. en een brug over het emplacement verbindt beide wijken. De oplossing is vrijwel identiek aan die van de overbrugging van de Schie aan het eind van de Mathenesserlaan. Motief achter de zwaar omstreden oplossing van de ophoging en overbrugging is het prachtig verkregen beeld. De Jong lichtte dit deel als volgt toe:

'Al moet ik myzelf herhalen, toch meen ik niet vaak genoeg te kunnen schilderen, hoe schitterend later het panorama zal wezen naar alle zyden, vanaf de spoorwegoverbrugging. Naar het noorden strekt zich uit een breede boulevard, zacht dalend en afgesloten door een plein met boomen en plantsoen. Oost- en westwaarts ziet men de diepgelegen spoorbaan met het drukbewegen van gaande en komende treinen; het rangeeren der wagons; het water innemen en kolen laden der locomotieven op het emplacement. Dit dal van bedrijvigheid wordt aan de zyden omzoomd door weteringen, die het licht der lucht weerkaatsen en waaruit zacht glooiende hellingen voeren tot de wegen langs de huizenryen, die voor een deel schuil gaan achter het groen der boomen. In het zuiden gaat de blik over den meer dan 100M breedten Heemraadssingel, tot waar de toppen van de masten en schoorstenen der schepen wyzen de plaats, waar de Maas gelegen is, draagster van Rotterdam's Handelsvloot. Ook by avond en nacht zal het emplacement met zyne schitterlichten van wissels en seinpalen een levendig schouwspel bieden tegenover de rust en kalmte van de groote ruimte, die den wandelaar omringt.'

(toelichting De Jongh bij zijn plan 25 maart, 1166/1909)²

Tegenstanders van dit plan pleiten voor ophoging van het spooreplacement en ondertunneling van kruisende wegen. Dit zou goedkoper zijn en meer gelijkwaardige verbindingen mogelijk maken. De andere verbinding in het plan De Jongh is een voetgangersbrug aan het eind van de Henegouwerlaan/s-Gravendijkwal.

Het initiatief tot het voorstel voor parken in het plan De Jongh komt van de gemeentelijke gezondheidscommissie. De gezondheidscommissie mist parken met hun preventieve geneeskundige werking in het plan. Zij zag liever

'(...) een gedeelte van den grond, voor de zeer groote breedte der straten en pleinen gebruikt, vereenigd tot een park of parken van eenigszins groote afmetingen.'

(verz. 1905, volgno. 78 litt. e)

Dit pragmatische voorstel om binnen de geboden financiële speelruimte toch parken aan te kunnen leggen vindt weerklank. De Jongh krijgt in juni 1908 de opdracht om mogelijkheden voor de aanleg van parken te onderzoeken. Deze opdracht maakt een herinterpretatie van de stadsstructuur mogelijk. Een in 1909 gepresenteerd samenhangend park- en kanaalplan binnen de gewijzigde stadsplannen is het resultaat (fig. 8). De voorstellen zijn voorzien van een exploitatieberekening. Rond de bestaande Kralingsche Plas projecteert hij een bosplan. Het Noorderkanaal is ontworpen voor transport van grond uit de te graven Waalhaven naar het op te hogen park rond de plas. Een ander park wordt gesitueerd in het westelijk stadsdeel Blijdorp. Dit park is de westelijke tegenhanger van het park rond de Kralingsche plas. Het is georiënteerd op de nieuwe



fig. 8 Overzichtskartaal voor de ontworpen werken van Parkaanleg in den Blijdorpschen Polder, Boschaanleg om den Kralingschen Plas, Verbindingskanaal Delfshavense Schie-Rotte en het Nieuw Kralingsch Verlaat (1909)

stadswijken Middelland en het Nieuwe Westen. Opvallend is dat De Jongh minimale wijzigingen in het bestaande stadsplan aanbrengt. Door het weglaten van een aantal bouwblokken is er ruimte voor een park. De aanvankelijk continue lanen worden in het nieuwe plan abrupt afgesneden bij de rondweg om het park. Het park Blijdorp is omsloten door wegen. De open ruimte in het park met een slingerende 'rivier' is net als het vroegere plein prachtig zichtbaar vanaf het viaduct over het spoor. De uitersten van techniek en natuur zijn hier gelijktijdig te ervaren. Voor en achter je de

fig. 9 Schetsontwerp voor den aanleg van een park in den Blijdorpsche polder.



2. Het citaat is in de oorspronkelijke tekst deels doorgekrast en samengevat. Ik heb de oude uitgebreide lyrische versie aangehouden.
3. De Jongh: Toelichting bij parkontwerp, 'Bij het park zal men vele kronkelende wegen verkiezen, die gelegenheid geven op een klein oppervlak uitgestrekte wandelingen te doen, alsof men over een veel grooter terrein had te beschikken. Hier en daar worden dan open gedeeltes gehouden, die door struikgewassen kleinere boomen omgeven, als een soort coulissen achter elkaar staan en de illusie van omvang versterken', 25 nov., 4463/1909.
4. Over het gebruik van 'belting' en 'clumping' in het ontwerp van Lancelot 'Capability' Brown (1715-1783) voor Wimpole: Gert-Jan Vlot, afstudeerverhaal 1985.

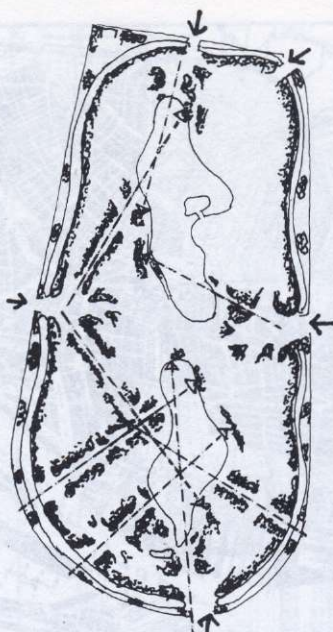


fig. 10 Gesloten buitenkant met doorkijken

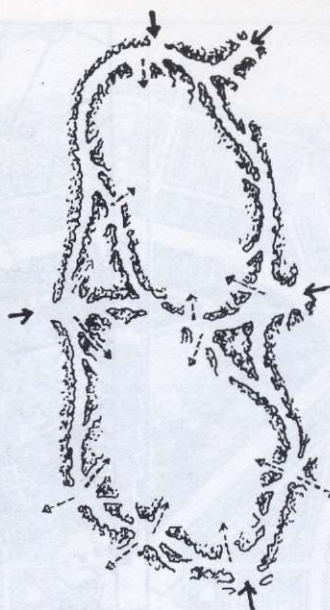


fig. 11 Rondweg met doorzichten



fig. 12 Open ruimte met belt

hypernatuur van singel en park, terwijl het wonder der techniek, de trein, onder je doorraast. Rond het park ligt een singel voor afsluiting en bemaling. Langs de spoorbaan liggen villa's in het groen. De uitgifte van villapercelen vormt een belangrijk financieringsmiddel voor de aanleg van het park.

Het park heeft een gesloten buitenkant met af en toe een diepe doorkijk (fig. 10). Het dichtzetten van de randen maakt de illusie van een compleet andere wereld in het park mogelijk. Zij schermen het park van het gejaagde stadsleven af. Het park is ingericht als een dicht bos waar open ruimtes en lanen zijn uitgesneden. De ingezette landschapsstijl geeft een ideaalbeeld van de 'vrije natuur' met al haar verschillen en verrassingen. De Jongh gebruikt deze stijl om zo de illusie te wekken van een veel groter park.³

Het is een wandel- en rijpark: De rond(rij)weg is een slingerende laan met een dubbele bomenrij, die overeenkomst vertoont met de lanen in het uitbreidingsplan. Vanaf de dicht ingepakte rondweg is er af en toe een dwarsuitzicht op de stad of de open ruimte in het park (fig. 11).

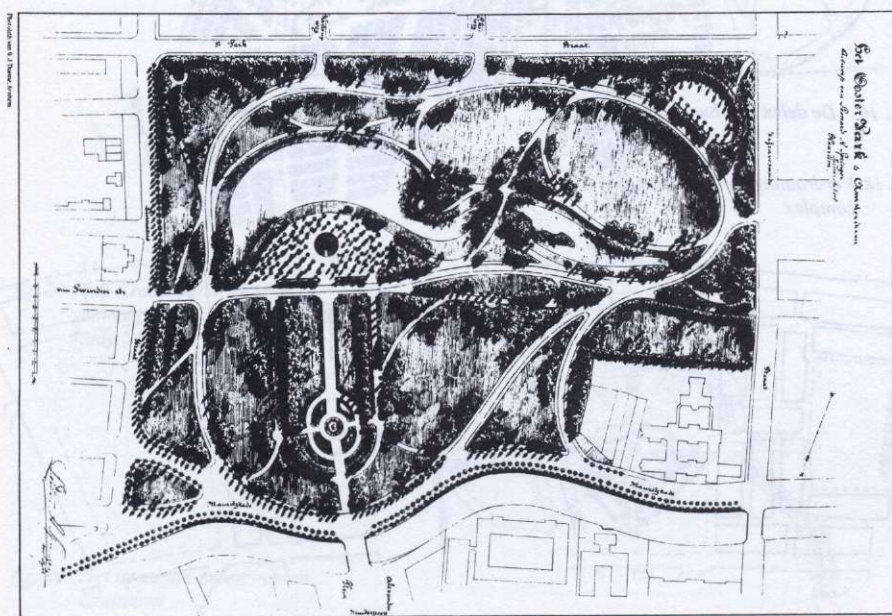
De open ruimte wordt gedomineerd door waterpartijen. Ze valt uiteen in twee delen: Een noordelijk deel met een open plein en een eiland en een zuidelijk deel met een meer besloten plein (fig. 12). Rond de open ruimte met zijn vijvers loopt een wandeling. Een mooie uitleg over de aard van zo'n wandeling gaf Gertjan Vlot in zijn afstuderen aan de afd. Bouwkunde (mei '85).

'Daarbinnen wordt een belt geprojecteerd – een wandelcircuit – waaraan een bepaald scenario verbonden is. Deze route laat veelal stukken van dezelfde ruimte zien vanuit een steeds wisselende positie. Bossages ook wel clumps genoemd kaderen de doorzichten en vergroten de dieptewerking. Ze bepalen de dynamiek van de beeldwisseling, maar verhinderen tegelijkertijd een volledig overzicht, zodat de suggestie gewekt kan worden van een oneindig landschap. De slingerende paden zijn door hun bochten nauwelijks geschikt ter oriëntering.

Daardoor is de wandelaar in zekere zin overgeleverd aan de loop van het pad.⁴ De vijvers geven door hun krommingen en verborgen uiteinden de suggestie van een doorstromend water. Zij symboliseren de natuurstroom. Het centrum van aandacht in het park is de natuur, het water. Het watervlak intensiveert met zijn gladheid, rimpeling, golven en spiegeling de ervaring van het weling. De landschapsstijl is in dit ontwerp op een gebrekkige wijze toegepast. De rondweg en hoofdruimte zijn ruimtelijk minimaal op elkaar betrokken. De in zichzelf gekeerde rondweg legt geen verbindingen en kent weinig verschillen.

Het veronderstelde gebruik verwijst naar het in de 19e eeuw ontstane publieke park: Een attractief landschap dat met name wordt benut ter ontspanning, vermaak en het 'zien en gezien worden'. Het onderscheidt zich echter in één opzicht van de 19e eeuwse publieke parken doordat er geen ruimte is voor sport en spel. Grote grasvelden met hier en daar een boom (-partij) geven in veel van deze parken de mogelijkheid tot actief gebruik. Een voorbeeld hiervan is het door Springer ontworpen Oosterpark (1891) in Amsterdam. Het gebruik in het Blijdorpspark beperkt zich tot rijden, wandelen, luisteren bij de muzikant en genot bij een uitspanning. Genot en rust is het doel en er is weinig ruimte voor spel.

fig. 13 Oosterpark



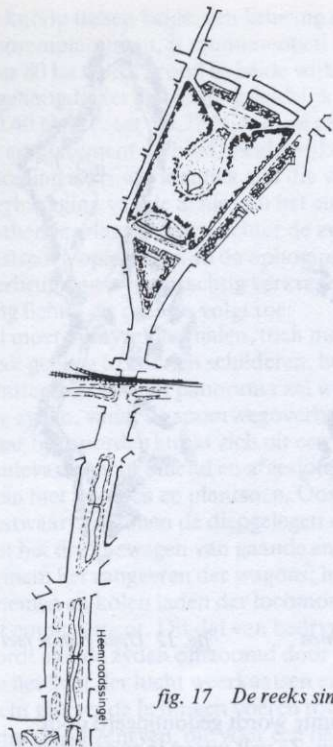


fig. 17 De reeks singel-park

Plan Burgdorffer (1915)

Burgdorffer, de opvolger van De Jongh, herontwerpt alle nog niet uitgevoerde stadsuitbreidingsplannen (fig. 15). Het doorgaande reputerende stadspatroon met autonome boulevards en verkeerspleinen maakt plaats voor een ander concept. Burgdorffer introduceert een tussen-niveau. Net als bij De Jongh delen de hoofd-wegen de stad op. Burgdorffer verzelfstandigt echter de delen en geeft ieder een eigen kern: Een centraal plein dat plaats biedt aan een vrijstaand openbaar gebouw, plantsoen of speelveld. De kern is vaak indirect verbonden met de hoofd-structuur. Het lokale karakter ervan wordt benadrukt door een vaak centrifugaal stratenverloop vanuit de kern. De kernen kenmerken zich door rust en autonomie tegenover de drukte van doorgaande wegen (fig. 16). Het gebruik van kernen is ook terug te vinden in stadsplannen van Berlage voor Amsterdam-Zuid. Maar Berlage plaatst tegenover het 'pittoreske' van de delen met hun gebroken perspectieven een monumentaal doorgaand systeem op stadsniveau.⁵ Deze tegenstelling ontbreekt bij Burgdorffer. Toch is het park in plan Burgdorffer echter wel centrum van een groter stadsgeheel. Het wordt net als bij De Jongh verknoopt met de Heemraadssingel (fig. 17). De centrale ruimte in het park is met de stad verbonden. Deze verbinding doorloopt de getrapte klassieke reeks van zichtlijn-oprijlaan-voorruimte-symmetrieas-volksgebouw en een groen hof. Centrum van het park is niet 'de natuur', maar het volksgebouw.⁶ De open ruimtes in het park zijn te lezen als voorruimte en hof bij het gebouw. De ruimtelijke opbouw verwijst naar die van veel privé-landgoederen: Het park als een representatief decor voor het gebouw. Opvallend is de aanwezigheid van dit volksgebouw, een teken van opgelegde gemeenschapszin in het landgoed van het volk. Een sportcomplex is buiten het park gelegd. In een later ontwerp zijn park en sportcomplex ruimtelijk direct op elkaar betrokken (fig. 18). Het sportcomplex wordt gedraaid en met het park verbonden door een 40 m brede laan.



fig. 15 Plan Burgdorffer (1914)

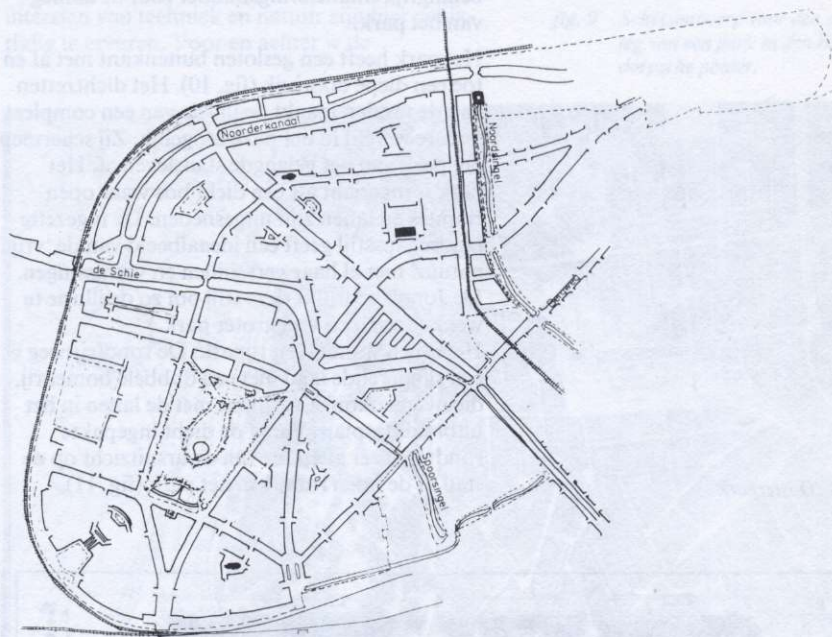
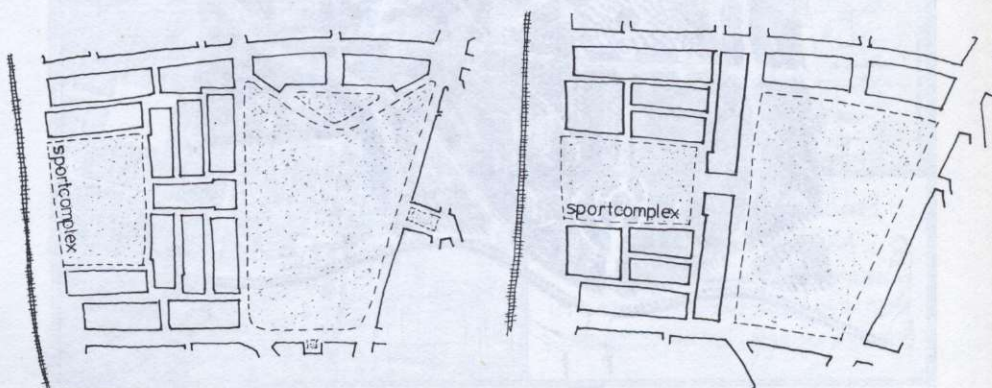


fig. 16 De delen met hun kern

fig. 18 Verdraaiing van het sportcomplex



5. Caspar van der Hoeven & Jos Louwe: Amsterdam als stedelijk bouwwerk, een morfologische analyse, p. 101-124.
6. Het in het ontwerp getekende gebouw is door mij geïnterpreteerd als volksgebouw. Dit is een veel voorkomend type in parkontwerpen aan het begin van deze eeuw. Bij uitvoering zijn zij er veelal uit bezuinigd.
7. Zie eigen toelichting: W. Kromhout cz., Het plan 'Blijdorp' te Rotterdam. In 'Tijdschrift voor volkshuisvesting en stedenbouw', (1927), p. 106.
8. Voor de stadsanalyses van de plannen Kromhout en Witteveen heb ik dankbaar gebruik gemaakt van de analyses van Mirik Jung en Rudy Stroink in hun afstudeerrapport: Stedenbouw als bindmiddel, aan de hand van Blijdorp en Pendrecht, Rotterdam, december '81.

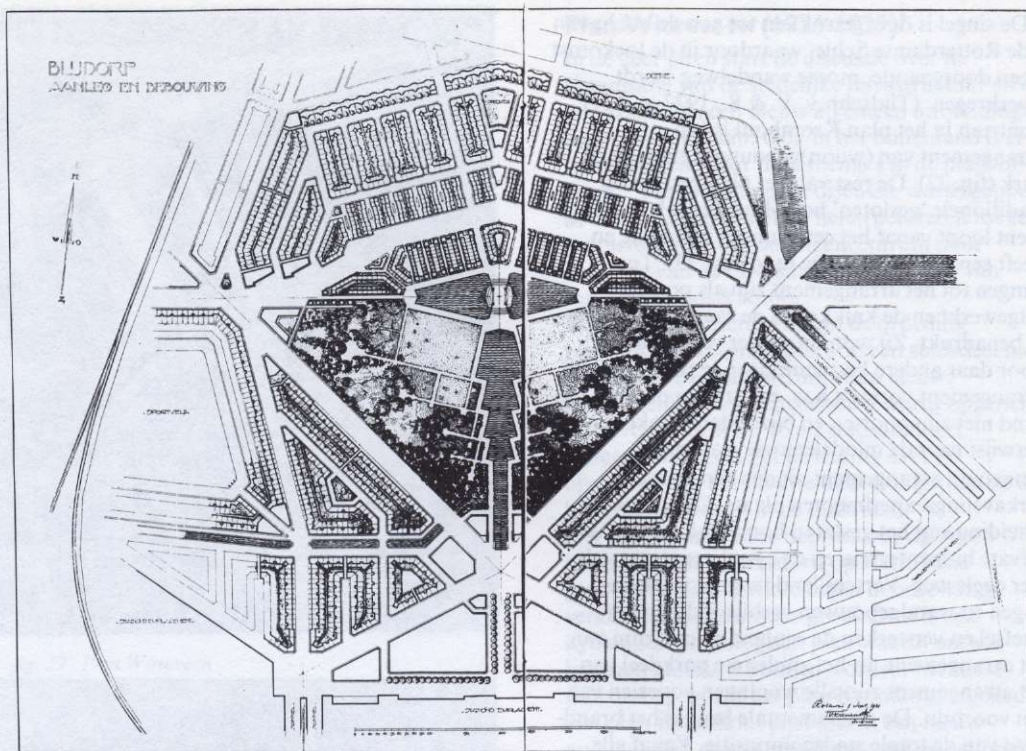


fig. 19 Plan Kromhout (1921)

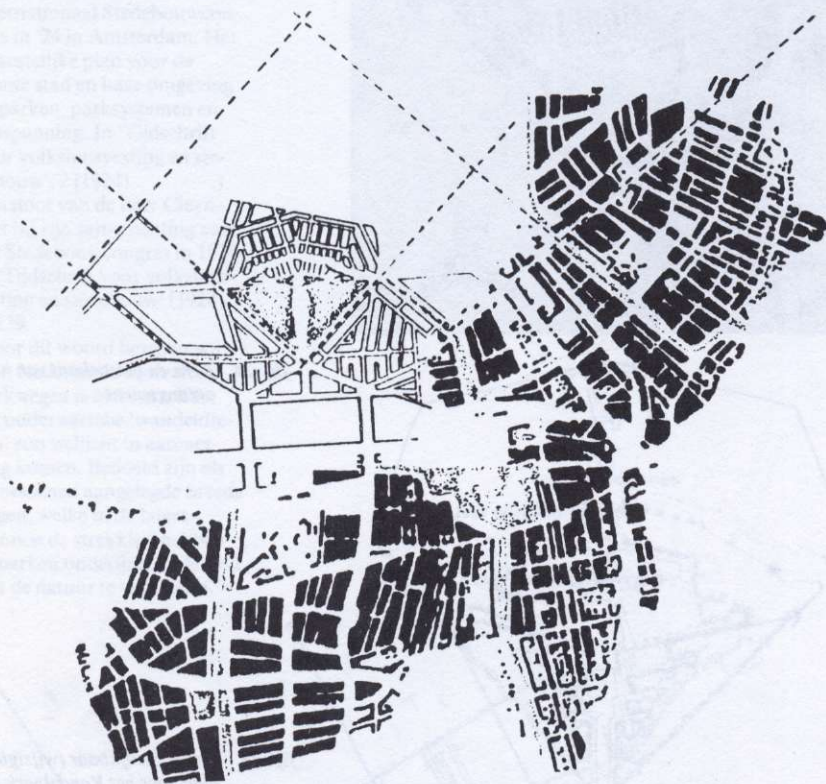


fig. 20 Plan Kromhout in de stad gemonteerd (get. Mirik Jung & Rudy Stroink)

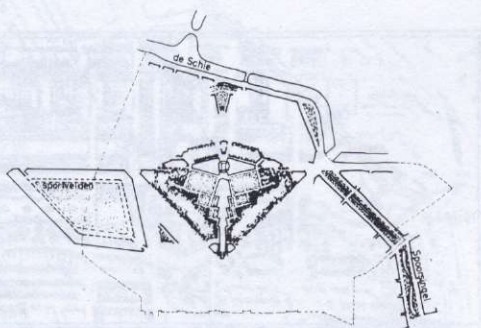


fig. 21 Het openbare groen in plan Kromhout

Plan Kromhout (1920-1924)]

De Amsterdamse architect Kromhout krijgt in 1920 de opdracht voor een nieuw stedenbouwkundig en architectonisch ontwerp voor de uitbreiding Blijdorp. Het experimentele karakter van de opdracht is het feit dat zowel het ontwerp voor het verkavelingsplan, park, woningplattegronden als gevels in één hand wordt gelegd. Deze constructie schakelt het vrije bouwbedrijf uit en legt het initiatief bij de gemeentelijke woningdienst. Twee beroemde woningbouwprojecten (Spangen/Brinkman, Tussendijken/Oud) zijn rond 1920 op initiatief van deze woningdienst ontwikkeld. In het experiment Blijdorp breidt het initiatief zich uit tot alle schaalniveaus in de stad.

Kromhout plaatst tegenover de door hem geconstateerde chaos in de speculatieve bouw de eenheid in het stadsbeeld.⁸ Kromhout verbindt een architectonische orde aan een harmonieuze ontwikkeling van de gemeenschap. In Blijdorp krijgt Kromhout de mogelijkheid om zijn stellingname op alle niveaus, van stadsconcept tot aan woningdetail, concreet uit te werken. Deze constructie is alleen mogelijk binnen een progressief huisvestingsbeleid. De gemeente neemt het initiatief tot goede huisvesting voor de massa. De architect krijgt als taak dit te verbeelden. Kromhout sprak over:

'de hartstochtelijke verbeteringswensen in alles, ook in den woningbouw; (...) Heykoop's (wethouder voor SDAP/nootschrijver) plan om gansch Blijdorp uitsluitend voor de arbeidende klasse in te richten, met een groot park, een sportterrein etc.' (Tijdschr. v. Volkshuisv. en Stedeb., 1927, p. 107).

Het stedenbouwplan van Kromhout kent één geometrisch basisfiguur. Zij compositie is een poging om de richtingen van aanliggende stadsdelen in één nieuw geometrisch verband te plaatsen (fig. 20). De symmetrie-as van de figuur valt samen met een zichtlijn van het station naar het park met vijver en brug. De Spoorsingel wordt verlengd tot aan de Schie en sportvelden zijn in een bouwblok ingepakt (fig. 21).

De singel is doorgetrokken tot aan de bocht van de Rotterdamse Schie, waardoor in de toekomst een doorgaande, mooie wandelweg wordt verkregen. (Tijdschr. v. V. & S., 1927, p. 111)

Centrum in het plan Kromhout is één groot arrangement van (woon)gebouwen, tuinen en park (fig. 22). De rest van het plan bestaat uit traditionele 'gesloten' bouwblokken. Het arrangement loopt vanaf het centrum op in hoogte en heeft een duidelijke hoge rand (fig. 23). Toegangen tot het arrangement zijn als poorten uitgewerkt en de knikken in de rand zijn in hoogte benadrukt. Zij worden verder verbijzonderd door daar andere bestemmingen te plaatsen. Het arrangement vormt a.h.w. een stad in de stad. De rand met zijn poorten en bijzondere hoeken verwijst naar de middeleeuwse stadsmuur. Binnen dit arrangement vinden een aantal verkavelingsexperimenten plaats. De strikte scheiding van het gesloten bouwblok tussen het private binnenterrein en de openbare straat valt hier deels weg. Verschillende strokenverkavelingen en wandgebouwen verbijzonderen het weefsel en versterken de eenheid en centrum van het arrangement. In het zuidelijke parkdeel van het arrangement zijn alle woningen voorzien van een voortuin. De monumentale brug is het brandpunt van de totale stadscompositie. Vanaf alle belangrijke toegangswegen in het plan zijn er zichtlijnen op de brug (fig. 22). Vanaf de brug, het rustpunt, is er uitzicht op het auto- en treinverkeer. Het rustpunt en centrum van het park is op deze manier direct met de bewegingen van de wereld verbonden.

'Een aantrekkelijk gegeven was het Park, in welks as de twee vijvers met verbingsbrug geplaatst werd. Deze as correspondeert met het midden van het stationsemplement, zoodat men van de perrons een overzicht zou verkrijgen op geboomte, vijver en het woningcomplex daar achter.'

(T.v. V. & S., p. 111)

De brug is vanuit het park gezien een architectonisch element gesitueerd voor een halve ellips van woongebouwen. De halve ellips omvat de open ruimte in het park. De vijver, brug, kanaal en open ruimte zijn in het park een ondergeschikte reeks aan het woongebouw (fig. 24). Het plan vertoont overeenkomsten met het geometrische en axiale concept van de barok: Het bevestigt de heerschappij van de ratio over de natuur. De landschappelijke elementen zijn architectonisch behandeld. De wandeling verbrokkelt door het knikkende padenverloop, waardoor men zich telkens weer richt op de as en de brug. In de andere richting lopen de paden dood bij een nis in het bos. De ruimtelijke elementen die ingezet worden zijn vergelijkbaar met die van een kerk, met de brug als altaar en de zijnissen als kapellen.

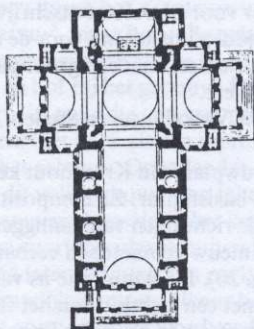


fig. 26 Sant' Andrea in Mantova, Italië, Alberti

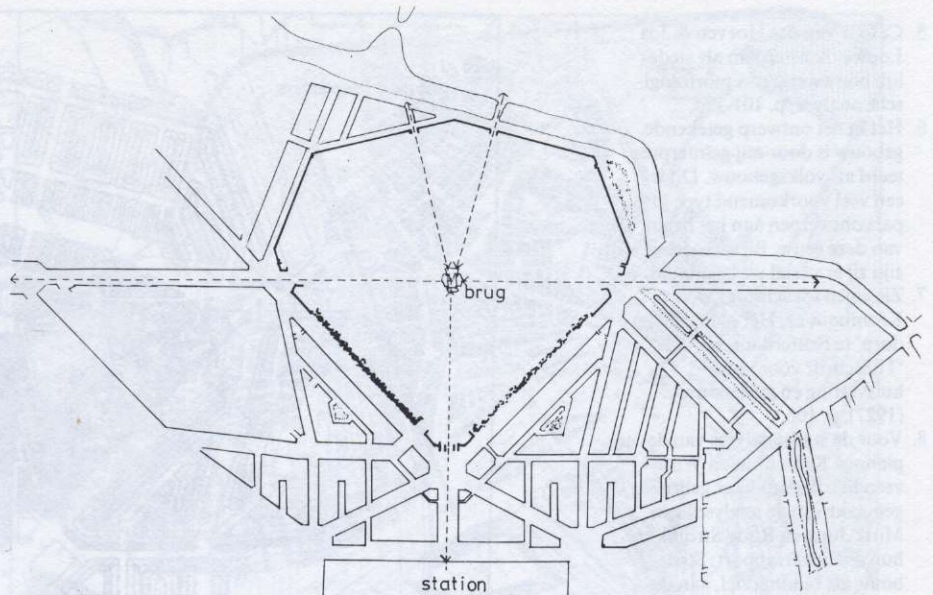


fig. 22 Het arrangement in de wijk

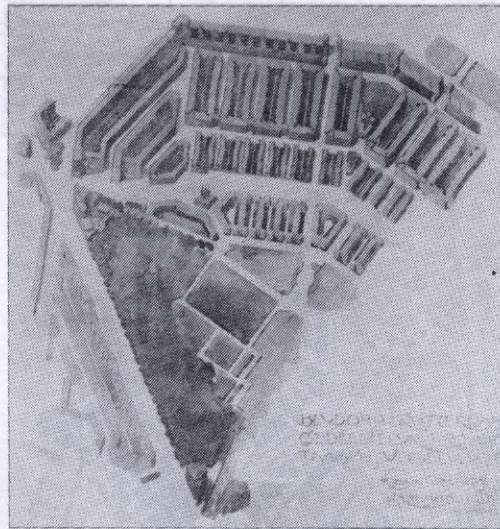


fig. 23 Projectische vogelvlucht van een deel van het arrangement

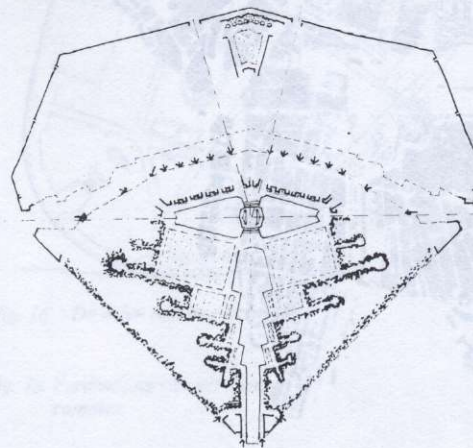


fig. 24 Kern en buitenkant van het arrangement

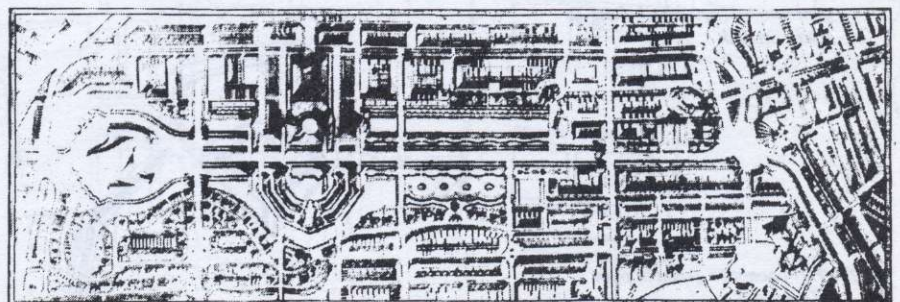


fig. 25 Een vergelijkbaar (wijzigings)plan voor het Vondelpark in Amsterdam, Wijdeveld (1919)



fig. 27 Plan Witteveen

9. Zie eigen toelichting: W.G. Witteveen, Uitbreidingsplan voor het noordelijk en noordwestelijk stadsdeel (Blijdorp) te Rotterdam, 12 augustus 1929. In 'Tijdschrift voor volkshuisvesting en stedenbouw', 9 (1929), p. 169.
10. Zie het programma voor het internationaal Stedenbouwcongres in '24 in Amsterdam: Het gewestelijke plan voor de groote stad en haar omgeving en parken, parksystemen en ontspanning. In 'Tijdschrift voor volkshuisvesting en stedenbouw', 2 (1924)
11. Een noot van de heer Cleyn-dert bij zijn samenvatting van het Stedenbouwcongres in 1924. In 'Tijdschrift voor volkshuisvesting en stedenbouw' (1924), p. 139.
'Voor dit woord bezitten wij geen Nederlands equivalent. Parkwegen is niet hetzelfde; het ouderwetsche 'wandeldreven' zou wellicht in aanmerking komen. Bedoeld zijn als plantsoenen aangelegde breede wegen, welke in de latere plannen de strekking hebben de parken onderling en de stad met de natuur te verbinden.'

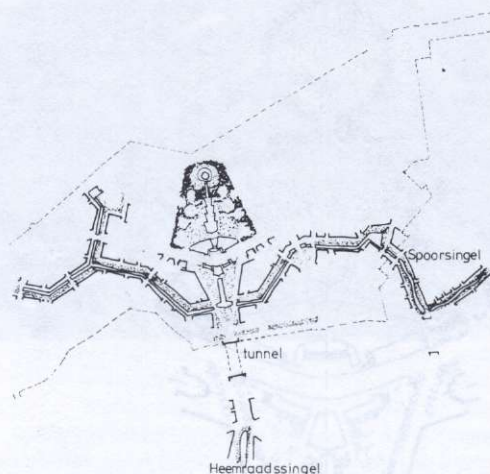


fig. 29 Het openbaar groen

fig. 28 Route en verkeerswegen

Plan Witteveen (1926-1929)⁹

In de 20er jaren start de discussie over de organisatie van de stedelijke infrastructuur en de noodzaak van een nieuw algemeen uitbreidings- en gewestelijk plan. Ook in het buitenland is er veel aandacht voor deze thema's in de planvorming.¹⁰ Parallel aan deze discussie wordt gepoogd de oude stadsdriehoek te herstructureren tot een grootstedelijk voorzieningencentrum door demping van de Coolingsingel en de bouw van stadhuis en postkantoor.

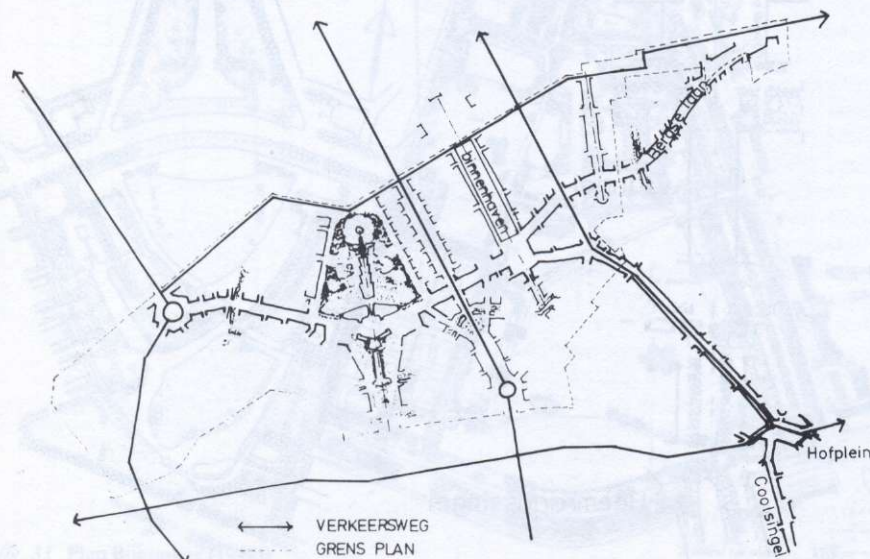
De primaire gerichtheid van de ordening verschuift van woningbouw in een stadsdeel naar de stedelijke infrastructuur. Een nieuwe gemeentelijke dienst stedenbouw wordt opgericht. Witteveen wordt in '26 als stadsarchitect aangenomen en krijgt de leiding over de opstelling van het nieuwe uitbreidingsplan en de herstructureren in de oude stad.

Het programma voor het nieuwe Algemeen Uitbreidingsplan is gebaseerd op statistische gegevens over ontwikkelingen in bevolking, verkeer en economische groei. Doel is een dynamisch planologisch plan waarin ontwikkelingen gestuurd kunnen worden. Met deze wetenschap wordt het plan Kromhout afgekeurd. Het plan Kromhout past niet in een nieuw noodzakelijk geacht wegnetwerk en gedraagt zich volgens Witteveen als een architectonische eenheid waarmee geen harmonische samenvoeging mogelijk is.

Plan Witteveen voor Blijdorp vertoont monumentale vormovereenkomsten met het plan Kromhout. Toch is de ruimtelijke opbouw geheel anders. In plan Kromhout is er sprake van één dominant centraal element. Plan Witteveen is opgebouwd uit een aantal relatief zelfstandige, gelijkwaardige elementen, die onderling verbonden worden door een routing (fig. 28). De routes vormen samen met het park de kern van Blijdorp. Beide zijn een vervolg op ruimtereksen in de bestaande stad. Zij worden gescheiden van de echt drukke verkeerswegen en krijgen een verblijfsfunctie. De hoofdroute in het plan maakt een verbinding met de Bergse laan en de Coolingsingel, het nieuwe centrum van de oude stad. Op deze route worden ruimtelijke verschillen ervaren doordat de beweging haaks op de dominante profielen is georganiseerd. Er zijn vergezichten op een binnenvaart, verkeerswegen, singels en park. Ze zijn alle symmetrisch uitgewerkt. De Spoorsingel wordt onderdeel van een singelreeks, die een rustige wandeling 'parallel' aan de hoofdroute in het plan vormt (fig. 29). Het park is een vervolg op de Heemraadssingel (fig. 30). Witteveen spreekt zelf van een parkway en beschrijft het als een groene wandeling in N-Z-richting waarvan het Blijdorp park het centrale middelpunt vormt.

'Dit park, onderdeel vormend van den belangrijke parkway, stuit tegen het scheepvaartkanaal, zet zich door middel van een breeden gordel voort langs de Rotterdamsche Schie, om in de toekomst zijn beëindiging te vinden in een uitgebreid boscomplex in den Zestienhovenschen polder.'

De romantische taal van de Heemraadssingel maakt in Blijdorp plaats voor een strenge axiale geometrie. Het zuidelijke deel van het park is een groen plein tussen gevels en wegen. In het noordelijke deel overheerst de natuur, wegen en gevels zijn verscholen achter groene wanden van bomen en heesters. Dit deel lijkt een verschoven en gespiegelde versie van het park uit plan Kromhout. Witteveen dacht dat



'(...) de geest van het plan Kromhout – die toch voornamelijk in het symmetrische park zijn uitdrukking vond – kon worden bewaard, mits slechts het park, hoewel in eenigszins gewijzigden vorm, langs de as van de verlengden Heemraadssingel werd gelegd.'

(T. v. V. & S. 1929, p. 175).

De uiterlijke vorm heeft veel overeenkomsten, maar door een andere positie krijgt het nieuwe betekenissen. In Witteveen's ontwerp is een symbolische reeks te zien. De ronde vijver met fontein in de besloten ruimte is symbool voor de bron, oorsprong van natuurlijkheid. Ze maakt van noord naar zuid de reeks van bron, centrale waterpartij, singel en Maas. De brug vormt in zijn ontwerp de overgang tussen stad en natuur. Van open, stenig en druk naar dicht, groen en stil. De symboliek van een brug, het verbinden, wordt hierdoor benadrukt.

De natuurlijke reeks verschillen, die ontstaat door de wisseling van de seizoenen wordt zoveel mogelijk uitgeschakeld door het gebruik van groenblijvende soorten. Zij benaderen de hardheid van de architectuur.

Vergelijking van plan Kromhout en plan Witteveen

Het park in plan Witteveen is een zelfstandig element en geen onderdeel van een arrangement. Het legt echter wel verbandingen. In N-Z-richting door het parkwaystelsel en in O-W-richting door een singelsysteem. De in zichzelf gekeerde hoofdruimte in het park van Kromhout wordt in plan Witteveen opengelegd naar de weg. De weg loopt bij Witteveen door het park i.p.v. erlangs. De positie van de weg in plan Witteveen is gelijk aan die van de halve ellips woningbouw uit plan Kromhout. De woonbebouwing in plan Kromhout omvat echter het park en de weg bij Witteveen is slechts een bewegingslijn door het park.

De brug in plan Kromhout is het snijpunt van zichtlijnen vanuit de stad. Het is een beeldhouwwerk in het midden van het park. Bij Witteveen is de brug een schakel tussen 'stad' en 'natuur'. Witteveen verrijkt de parkwayreeks met een aantal symbolische betekenissen.

De rand van het park is bij Witteveen vergeleken met Kromhout dunner geworden en de nissen zijn verder uitgehold. De onderling verbonden nissen liggen bijna open aan straat. Ze vormen een subsysteem naast het monumentale hoofdsysteem. Ingangen lopen niet enkel meer zoals bij Kromhout langs de symmetrielijnen van het geometrische figuur.

Nieuwe Parkopzet Witteveen ('31)

De opname van het parkontwerp Kromhout in het nieuwe plan is deels een tactische zet van Witteveen om stemmen voor zijn plan te winnen. Het aan de kant zetten van plan Kromhout wordt algemeen gevoeld als het verlies van een mooi ideaal en een concessie aan de eisen van de realiteit. Door de opname van het parkontwerp Kromhout in plan Witteveen wordt voor velen de geest van het ontwerp Kromhout bewaard.

'Drie leden van de Commissie Gemeentewerken zijn tegen, omdat dan het laatste onderdeel, dat nog herinnerde aan het indertijd door de architect Kromhout ontworpen en zeer geprezen uitbreidingsplan voor Blijdorp, zou worden prijsgegeven.'

(Beh. plan in Comm. v.d. Gem.w., 7-6-'32)

Maar in 1931 presenteert Witteveen een wijzigingsplan voor het parkdeel van zijn ontwerp (fig. 31).

Het uitgebreide programma voor dit ontwerp omvat naast ruimte voor wandelen grote speelweides, een kanovijver, een strandbad, plasvijvers en zandbakken. Elementen die binnen programma's voor volksparken zijn ontwikkeld. Het concentratiepunt in het nieuwe ontwerp is geen architectonisch element maar speelweides en het spelen zelf. In de discussie over het nieuwe ontwerp wordt deze landschappelijk genoemd tegenover het oude sierpark van Kromhout. Bewegings- en zichtlijnen zijn in het nieuwe ontwerp uit elkaar getrokken. Tegenover het statische van het ontwerp Kromhout wordt beweging, een route, gezet. Het noordelijke deel laat een spel met symmetrie en a-symmetrie rond de centrale speelweides zien. De water- en padenbelijning wordt diagonaal door de centrale speelweides getrokken.

Het nieuwe ontwerp reageert op verschillen in zijn omgeving en heeft veel toegangen. De westelijke open verkaveling wordt doorgezet met rijen en vrijstaande (solitaire) bomen. De hiermee gevormde begrenzingen van ruimtes zijn transparant. Je kijkt vanaf de verschillende plekken in het park door een aantal lagen heen. Een contrast

fig. 30 Reeks Heemraadssingel-Blijdorpark

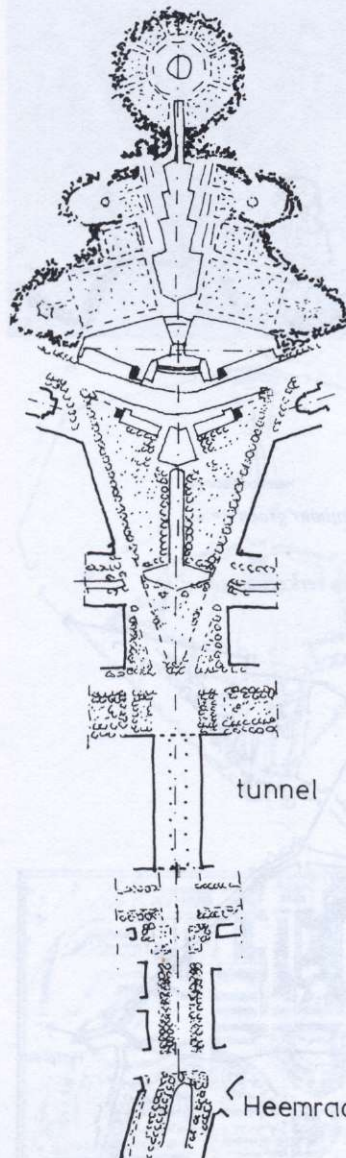
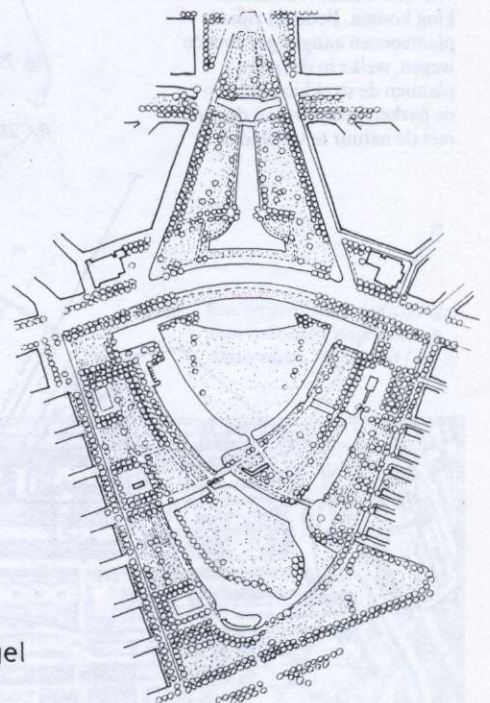


fig. 31 Parkplan Witteveen (1931)



wordt gevormd tussen het doorgaande wandelnet en de speelweides op eilanden met slechts één toegang.

De opbouw van het noordelijke deel is een spel van symmetrie en a-symmetrie. Het zuidelijke deel laat een los gebruik van symmetrie zien. Solitairen en het weglaten van bomen relativeren de symmetrie. De reeks van zuid naar noord is er één van symmetrie naar a-symmetrie, recht naar gebogen en statisch naar dynamisch.

Uitvoering

Vreemd genoeg is het eerste parkontwerp uit plan Witteveen in '34 aangelegd. Bij het nalezen van de stukken van de Commissie Gemeentewerken en de adviezen van de verschillende directeurs (SO, Gem. w., VH) blijkt een duidelijke voorkeur voor het tweede ontwerp van Witteveen. Dit ontwerp is noodzakelijk om het tekort aan ontspanningsgelegenheid in dit stadsdeel op te heffen. Het tegenargument is de verwijzing van het eerste ontwerp naar het geroemde en veelgeprezen oude plan van Kromhout.

Het als centraal element geprojecteerde symmetrische park ligt na aanleg wezensvreemd tegen de ceintuurspoorbaan. Het plandeel westelijk van de spoorbaan ligt op het grondgebied van Overschie en heeft slechts de status van exploitatieplan. De spoorbaan is blijven liggen en dit deel is nooit uitgevoerd. De verbinding met de Heemraadssingel is pas in de 50er jaren tot stand gekomen. Door deze wijzigingen en vertragingen is zowel de centrale positie in het stadsdeel als de betekenis van schakel in het prakwaystelsel verloren gegaan. De centrale monumentale brug is uit het plan bezuinigd. Het park ligt na aanleg periferer en de symmetrie heeft geen betekenis meer.

In '38 wordt de bestemming van het zuidelijke deel van het symmetrische park gewijzigd om ruimte te maken voor de diergaarde. Dit voorstel hangt samen met het nieuwe plan voor het noordelijke deel van centrum en oude westen. Het oude plan van Witteveen uit '29 voor dit deel wordt verlaten. De diergaarde blokkeert in het nieuwe plan een goede O-W-verbinding (Hofplein-Beukelsdijk) en op zijn plaats wordt een nieuw station in de as van de Westersingel gepland. De nieuwe diergaarde, die door Van Ravesteijn ontworpen is, creëert een eigen wereld binnen gesloten groene wanden. De symmetrie van het overgebleven noordelijke parkdeel verwijst alleen nog naar zichzelf.

Dit parkdeel is in '44 door oorlogsschade verloren gegaan. Vanaf '45 is er een serie parkontwerpen voor dit deel gemaakt. Er wordt een nieuwe opzet voor de hoofdwegenstructuur ontworpen. De hoofdroute uit plan Witteveen wordt daarin één van de hoofdtoegangswegen voor Rotterdam en verliest hierdoor veel van zijn bedoelde verblijfs waarde. Het centrum van Blijdorp, de route en het park(waaystelsel), is door alle wijzigingen de mist in gegaan.

Plan Bijhouwer ('49)

In de formulering van een nieuw programma voor het overgebleven noordelijke parkdeel wordt het tekort aan gebruiksgroen in Blijdorp benadrukt. De motivering achter het programma lijkt sterk op die van het plan uit '31. Het nieuwe park voor Blijdorp zal een gebruikspark zijn met veel ruimte voor actieve recreatie. In het zuiden is net als in de vroegere ontwerpen het park opengewerkt naar de weg. De vijver schakelt de weg op een prachtige manier aan het pad. De natuur wordt niet gescheiden en verzelfstandigd, maar direct verknoot met de stad.

Opvallend in de toelichting bij het ontwerp is de



fig. 32 luchtfoto Rotterdam (1935)

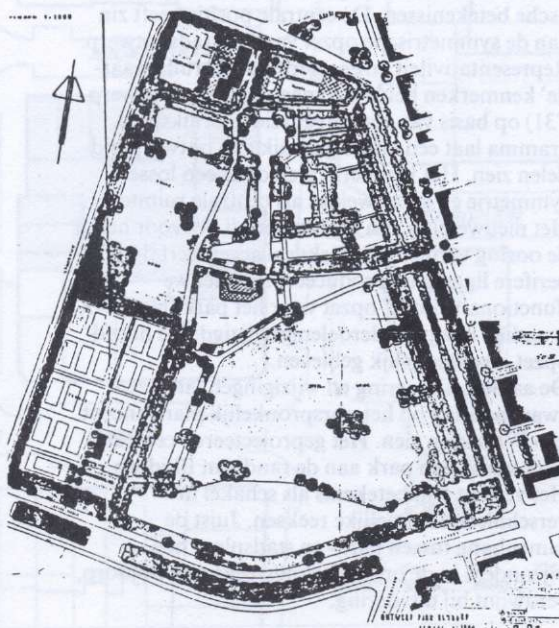


fig. 33 Plan Bijhouwer (1949)

strikte scheiding tussen een speelgedeelte en een wandel- en rustgedeelte. Te benoemen functies worden gescheiden en verzelfstandigd. Een monofunctioneel blok, het tenniscomplex, is van het park afgescheiden. De speelruimtes in het park zijn een speelweide en een speelterrein met zandbakken. Een zonneweide, open ruimtes in dicht beplante gedeeltes ('kamers') en een brede lommerrijke wandeldreef langs de Vroesenlaan vormen het wandel- en rustgedeelte. De aangebrachte scheiding tussen zonne- en speelweide maakt het geforceerde van de functionalistische programma-opvatting duidelijk. Zonnen op je handdoekje en met de bal spelen doe je gescheiden op een daarvoor aangewezen plek. Elk programmeel is uitgewerkt als een afzonderlijk ruimtelijk element. De grote weides zijn onderling verbonden door een route die aansluit op een as in de wijk Blijdorp. De samenhang wordt gezocht in een knooppunt, een theehuis met terras. Vanuit dit rustpunt is er uitzicht op de verschillende ruimtes in het park. De afzonderlijke ruimtelijke elementen zijn niet verbonden door een rondwandeling. Het park geeft hierdoor een gefragmenteerd beeld aan de wandelaar. Routes gaan naar eindbestemmingen, het heen en terug wandelen is sterker uitgewerkt dan het rondwandelen. Want het doel voor een parkbezoeker is duidelijk, dwalen doe je maar ergens anders. Het prikkelen van de verbeelding is romantisch en uit den boze.

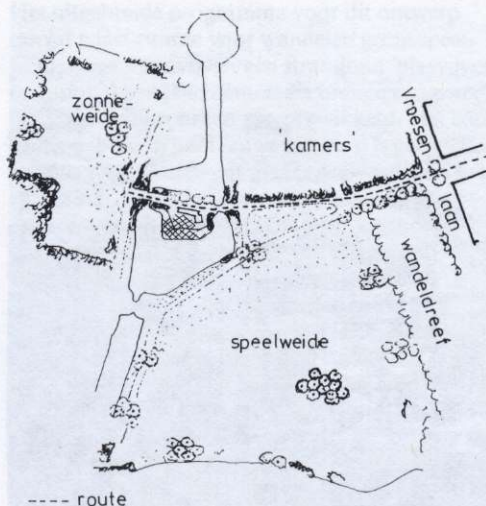


fig. 34 Route en elementen

Het 'stille centrum', een samenvatting

Het geval Blijdorp is een demonstratie van een aantal park- en stedenbouwtradities voor één plek. Een overeenkomst tussen de verschillende stedenbouwconcepten is dat het park als centrum van compositie en verbeelding van gemeenschapszin wordt opgevat, een centrale collectieve ruimte in een natuurdecor.

In het eerste plan van De Jong is een centraal plein met plantsoen, kruispunt van bewegingen, het centrum van de wijk. Als in de oude stad vormt de verzamelplaats van verkeer, handel en mensen de centrale gemeenschappelijke ruimte. De verandering van plein naar park is karakteristiek. Het park is net zoals een plein een verzamelplaats en centrum van vermaak. De waarde van het park ligt echter niet in de drukte van handel en verkeer, maar in de toegedichte ervaring van een harmonische verhouding tussen mens en natuur. Het park vormt nu een 'stil centrum' met immateriële functies.

Het initiatief tot de aanleg van parken wordt genomen door de gezondheidscommissie, die geleid wordt door de veronderstelde preventieve geneeskundige werking en geestelijk reinigende symboliek van het park. Een niet onbelangrijk verondersteld effect is een optimale regeneratie van de arbeidskracht. De verwachte schoonheid van het park zorgt voor een grondwaardevermeerdering van de omringende kavels waardoor het project financieerbaar is.

Het landschapspark in het ontwerp uit 1909 van De Jongh is een stil centrum gescheiden van het verkeer. Het maakt een ruimtelijke continue groene route van singel-park. In het park loopt een wandeling rond de als een slingerende 'rivier' vormgegeven vijvers. Een ideaal en geromantiseerd natuurbild vormt het centrum en decor. In het ontwerp van Burgdorffer is het volksge-

bouw het centrum. De natuur is een ondergeschikt groen decor, die het gebouw zijn representatieve bijzondere plaats geeft. De open ruimtes in het park zijn te lezen als voorruimte en hof van het gebouw.

In het ontwerp van Kromhout is het park een eenduidig, monumentaal en omvattend middelpunt van de stadscompositie. Een 'natuurkathedraal' op de as van het station. Witteveen gebruikt dezelfde parkvorm in een andere stedelijke compositie. Bij Witteveen is het park zowel een schakel in een stedelijke route vanuit het centrum als in een groenroute van zuid naar noord. Witteveen verrijkt het park met symbolische betekenissen. De centrale positie geeft zin aan de symmetrische opzet van het stadsontwerp. Representativiteit en een geringe 'gebruikswaarde' kenmerken beide plannen. Een later ontwerp ('31) op basis van een uitgebreid gebruiksprogramma laat een ander gebruik van ontwerp-middelen zien. Het kenmerkt zich door een lossere symmetrie en grote weides als centrale ruimtes. Het nieuwe plan van Bijhouwer uit '49 voor het in de oorlog vernietigde parkdeel accepteert de perifere ligging en produceert een nieuwe 'functionalistische' opzet voor het park. Het park is nadien in zijn onderdelen gewijzigd. De hoofdopzet is echter gelijk gebleven.

De aanleg, uitvoering en wijzigingen laten een zware aanslag op het oorspronkelijk planconcept van Witteveen zien. Het geprojecteerde centrale park wordt een park aan de rand van Blijdorp. Het verliest zijn betekenis als schakel in verschillende ruimtelijke reeksen. Juist de samenhang tussen park- en stadsplan, het bijzondere in de ontwikkelingsreeks van Blijdorp, verdwijnt bij uitvoering.