

W.G. Witteveen
en Rotterdam

NoorMens

Uitgeverij 010, Rotterdam 2007

- 5 **Directeur van de Gemeentelijke Technische Dienst** 122
- Streekplan IJsselmonde 123
 - Opnieuw: Rotterdam-Zuid 125
 - Het tweede Hofpleinplan van Witteveen 127
 - Het Diergaardeterrein 129
 - De Maastunnel 129
 - Vliegveld 135
 - Optimisme 135
- 6 **Directeur van het Adviesbureau Stadsplan Rotterdam (ASRO)** 138
- De historische stad opgeruimd 141
 - De onzichtbare stad 143
 - Plan-Witteveen 143
 - Stedebouw en architectuur: 'de papieren stad' 147
 - Het Hofplein 148
 - De ontmanteling van het Plan-Witteveen 155
- 7 **Directeur van Stedebouwkundig Advies- en Ingenieursbureau Witteveen en Bos** 156
- 'Senior-director' 157
 - Wederopbouw Zutphen 159
 - Havenverbetering en sluis te Deventer 161
 - Metroplan voor Istanbul 162
 - Plannen voor industrieterreinen en binnenhavens 162
 - Kreekrakplan voor een zeehaven tegen de Brabantse Westwal 165
 - Ontwerpen voor landhuizen in Laren en Blaricum 166
 - De laatste jaren 166
- 8 **Conclusie** 167

Atlas van plannen 171

- Uitbreidingsplan Amsterdam-West, 1923–1926 172
- Uitbreidingsplan Linker Maasoever, Rotterdam, 1926 174
- Ontwerp voor het Zuiderziekenhuis, Rotterdam, 1926 178
- Uitbreidingsplan Dijkzigt, Rotterdam, 1926 180
- Algemeen Uitbreidingsplan, Rotterdam, 1928 184
- Ontwerp tot verbetering van het Hofplein, Rotterdam, 1928 188
- Uitbreidingsplan noordelijk en noordwestelijk stadsdeel, Rotterdam, 1929 190
- Spoorwegplan, Rotterdam, 1929 194
- Richtlijnen voor de ontwikkeling van Groot-Rotterdam, 1930 196
- Doorbraak Van Hogendorpsplein, Rotterdam, 1931–1934 198
- Bos- en Parkplan, Rotterdam, 1933 200
- Uitbreidingsplan Oud-Mathenesse, Rotterdam, 1931 204
- Ontwerp Hofplein, Rotterdam, 1936 208
- Uitbreidingsplan Diergaardeterrein, Rotterdam, 1938 210
- Wederopbouwplan Rotterdam, 1940–1944 212
- Uitbreiding industriehaven Enschede, 1945–1948 216
- Theodorushaven, Bergen op Zoom, 1956–1958 218
- Kreekrakplan, Noord-Brabant, 1959 220

Summary 224

Biografie 231

Bibliografie 232

Register 235

Plattegrond Rotterdam 1933 236

Colofon 240

Inhoudsopgave

Tengeleide 6

Voorwoord 7

Inleiding 9

Internationale 'miljoenenstad' 10
Moderne stedenbouw 11
De stad als politiek slagveld, de stedenbouw als
gemeenschappelijk doel 12
Strijd om de woningbouw 14
De crisisjaren 15
Het einde van de metropool? 16
Dit boek 16

**1 De eerste jaren: van spoorwegingenieur
tot stedenbouwkundige 18**

De ontdekking van de stedenbouw 19
In dienst van de Staatsspoorwegen: een
spoorwegplan voor Rotterdam 21
Een alternatief plan voor Amsterdam-West 30

**2 Chef van Hoofdafdeling III:
Stadsuitbreiding en Gebouwen 34**

Rotterdam in 1924 35
Algemeen Uitbreidingsplan 39
Rotterdam-Zuid 51
Nieuwe beweegbare bruggen 63

3 Stadsarchitect 68

Gewestelijk plan voor de as
Rotterdam-Delft-Den Haag 69
Het uitbreidingsplan voor het Land van Hoboken 70
Blijdorp 78
Het Hofpleinvraagstuk 92

4 Directeur Stadsontwikkeling 100

Richtlijnen voor de ontwikkeling van Rotterdam 102
Spoorwegen 104
Plannen voor de binnenstad 106
Het Van Hogendorpsplein en de Meentdoorbraak 109
Oud-Mathenesse 113
Het Bos- en Parkplan 115

Ten geleide

Nederland is door mensen gemaakt. Alles is ontworpen, elke sloot, alle wegen, er is bijna geen boom die niet op een van tevoren bedachte plek staat. De inrichting van Nederland is, met andere woorden, niet een natuurlijk maar een historisch gegeven. De meest uiteenlopende motieven (de noodzaak zich tegen het water teweer te stellen, het streven naar een optimale opbrengst van de grond) leidden tot de ingrepen die de steden, dorpen en het landschap hebben gevormd, en toen in de jaren vijftig bleek dat het moderne leven nieuwe eisen stelde, werden grote delen van het land op deschop genomen en opnieuw gemaakt. De wijze waarop het landschap en de steden tot stand kwamen verliep, om met Lewis Mumford te spreken, langs een kronkelende weg door een oneindige hoeveelheid mogelijkheden, waarvan steeds maar één werkelijkheid is geworden. Wie wil weten waarom het land de gedaante heeft aangenomen die we nu kennen, is gedwongen deze weg in omgekeerde richting af te leggen, op zoek naar beslissende momenten en, vooral, de motieven daarachter.

Kennis van deze geschiedenis is van onschatbare betekenis voor een beter begrip van het ontwerp van steden en landschappen, voor de sociale, economische en culturele fenomenen die zich hier hebben afgespeeld, en voor de evolutie van de discipline die in het leven geroepen is om zich met de herinrichting van stad en land bezig te houden: de stedenbouw. De afwegingen, de intenties en de methoden die daarbij aan het licht komen, blijken vaak verrassend actueel.

In een land dat zo snel van gedaante verwisselt als Nederland zijn archieven de enige plekken waar deze kennis duurzaam bewaard wordt. Althans, behoort te worden. In de praktijk blijkt dat veel uiterst waardevol archiefmateriaal verdwijnt, niet alleen bij particuliere onderzoeks- en ontwerp bureaus, maar zelfs bij de overheid. Om hierop de aandacht te vestigen werd in 1982 binnen het Nederlands Instituut voor Ruimtelijke Ordening en Volkshuisvesting (NROV) een werkgroep opgericht ter bescherming en ter stimulering van het gebruik van archieven op het gebied van de Planologie, de Stedenbouw en de Volkshuisvesting (PSVA). Samen met het Nederlands Architectuurinstituut en Uitgeverij 010 heeft het NROV het initiatief genomen voor de publicatie van een reeks monografieën over vooraanstaande Nederlandse stedenbouwkundigen.¹ De Van Eesteren-Fluck & Van Lohuizen Stichting heeft dit initiatief steeds ruimhartig ondersteund en dat is ook bij dit deel weer het geval geweest. Doel van de reeks is een breed publiek van het belang van de stedenbouw te doordringen, de stedenbouwkundige discipline te verrijken met onderzoeksresultaten die haar professionele en wetenschappelijk corpus belichamen, en de betekenis van de archieven – waar de wording van Nederlandse steden, dorpen en het landschap besloten ligt – op hun niet geringe verantwoordelijkheid te wijzen.

Cor Wagenaar

¹ Eerder verschenen delen over S.J. van Embden (Joosje van Geest), Jos. Klijnen (Kirsten Schipper en Joosje van Geest) en J.M. de Casseres (Koos Bosma).

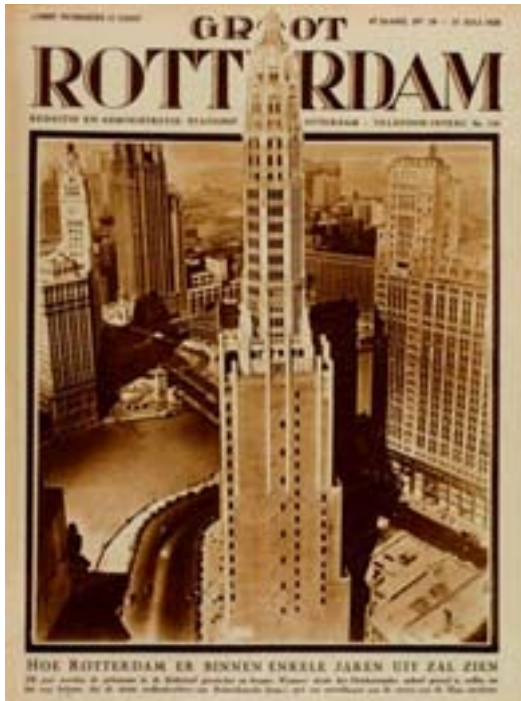
Inleiding

‘Rotterdam vind ik onze stad. Juist omdat ze niet speciaal Nederlands is. Amsterdam is onze nationale hoofdstad, Rotterdam onze internationale. Ik voel voor het internationale, daarom voel ik voor deze stad. En dat stempel heeft hij gekregen van de zee, want de zee gaat over de grenzen, de zee is op de wereld de enige werkelijke kosmopoliet.’

F. Bordewijk, *Karakter*¹

Dit boek heeft twee hoofdpersonen. De eerste is Willem Gerrit Witteveen, civiel ingenieur en bouwkundige, en in de jaren twintig een van de grondleggers van de moderne stedenbouw in Nederland. De tweede is Rotterdam, de stad waar Witteveen in 1924 werd aangenomen en ruim twintig jaar werkte. Rotterdam komt in deze studie naar voren als een eigenzinnig karakter met een vast doel voor ogen: uit te groeien tot de eerste stad van het land. De wens eens en voor altijd een eind te maken aan de suprematie van Amsterdam speelde daarbij een rol, maar meer nog de overtuiging dat Rotterdams ligging aan de monding van Europa's economische slagader de stad voorbestemde Nederlands enige echte metropool te worden: behalve een ambitie was dat bijna een vanzelfsprekendheid. Witteveen gaf er vorm aan. Van hem werd meer verwacht dan de 'opluistering van glanspunten der stad', zoals A. Siebers in *Het behoud van Rotterdam* stelde. 'Oppervlakkige fatsoenering' was niet genoeg, stedenbouw was een werk van 'gezondmaking', de stedenbouwer moest zich inzetten voor de 'karaktervorming van de stad'.² Witteveen tekende een stad die zich kon meten met Hamburg, Berlijn, Londen en Parijs. Dat waren dan ook de steden waaraan in de plandoelstellingen steevast werd gerefereerd. Hier en daar werden Rotterdams grootstedelijke visioenen al werkelijkheid: in 1923 werd niet zonder trots vastgesteld dat de afstand tussen het centrum en de westelijke wijken van Vlaardingen zeven kilometer bedroeg, evenveel als in de wereldstad Londen en zelfs twee kilometer meer dan in Parijs.³ Dat Vlaardingen op dat moment een zelfstandige stad was deed niet ter zake: alle kleinere plaatsen in de buurt werden als onderdeel van Groot-Rotterdam gezien. Toevallige politieke scheidslijnen als gemeentegrenzen deden daaraan niets af, en in zijn stedenbouwkundige plannen ging Witteveen ervan uit dat Groot-Rotterdam één bestuurlijk geheel zou vormen, een grootstad waarvan de lotgevallen samenvielen met die van de internationale handelsstromen door haar haven.

Witteveen, de schepper van deze nieuwe wereldstad, beschikte eveneens over een uitgesproken persoonlijkheid. Zijn alom bewonderde genialiteit werd nooit in twijfel getrokken, maar tegelijkertijd is zijn loopbaan bezaaid met conflicten die zijn opponenten steevast aan zijn moeilijke karakter toeschreven. Die konden niet verhinderen dat hij in amper tien jaar een positie wist te bereiken, alleen vergelijkbaar met die van G. J. de Jongh aan het eind van de negentiende eeuw. Ook zijn plannen zijn in schaal en ambitie vergelijkbaar met die van zijn illustere, maar sinds het begin van de twintigste eeuw zwaar bekritiseerde voorganger: hij



tekende nieuwbouwwijken berekend op tienduizenden inwoners – Blijdorp alleen al was berekend op meer zielen dan Gouda of Delft op dat moment –, parken groter dan het grootste park in Den Haag, gewestelijke plannen voor gebieden groter dan wat later de zuidvleugel van de Randstad ging heten. Opmerkelijker nog zijn de grote infrastructurele werken die hij ontwierp: spoorwegplannen die alles wat er lag deden verbleken, kanalen van 100 meter breed, nieuwe havens die de westelijke groeirichting van de stad ombogen naar het eiland IJsselmonde. Onder zijn bewind werden ontwerpen gemaakt voor bruggen van 60 meter hoog, die in de la verdwenen toen de aanleg van een Maastunnel toch de voorkeur kreeg. De infrastructuur was voor Witteveen de basis van de stad, maar dat de stad ook in artistieke zin een kunstwerk moest zijn sprak voor hem vanzelf. Alleen omdat hij civiel ingenieur was, kon hij ook stadskunstenaar zijn. Toen het huwelijk tussen ingenieurswerk en stadskunst in 1945 op de klippen liep, kwam een eind aan een droom die heel de moderne beweging sinds de jaren twintig had gekoesterd. Anders dan veel van zijn collega's was Witteveen niet bereid tot enig compromis. Hij richtte samen met G.S. Bos een ingenieursbureau op. Een bureau dat anno 2007 nog altijd de naam draagt van de beide oprichters en is uitgegroeid tot een internationaal opererende onderneming met veertien vestigingen en meer dan 700 werknemers.

Internationale 'miljoenenstad'

In 1924 haalden A.C. Burgdorffer, directeur van Gemeentewerken, en A. de Jong, van 1910 tot 1935 wethouder van Plaatselijke Werken, Witteveen naar Rotterdam. Ze waren ervan overtuigd de stad daarmee een grote dienst te bewijzen.⁴ Sinds het vertrek van M.J. Granpré Molière, P. Verhagen en A.J.Th. Kok beschikte Plaatselijke Werken niet meer over krachten die thuis waren in de stedebouw. Rotterdam dreigde hopeloos achterop te raken, en dat was des te funester omdat de kans de stad voor eens en voor altijd klaar te maken voor een nieuwe tijd zich nooit meer zou voordoen. Witteveen vulde een lacune die als noodlottig werd ervaren en dat verklaart zijn stormachtige loopbaan in de Maasstad: in amper twaalf jaar werkte hij zich op tot het hoofd van de Gemeentelijke Technische Dienst, in 1936 ontstaan uit de samenvoeging van alle afdelingen die zich met architectuur, volkshuisvesting en stedebouw bezighielden en het grootste gemeentelijk bedrijf in heel Nederland. Weliswaar namen de spanningen tussen de eigenzinnige Witteveen en het logge, door politieke tegenstellingen geteisterde bestuursapparaat allengs toe, het besef met Witteveen een nauwelijks te vervangen, briljante kracht in huis te hebben, hield steeds de overhand.

Uit al Witteveens plannen spreekt vertrouwen in de toekomst, en dat vertrouwen weerspiegelt de hooggespannen verwachtingen van bestuurders en havenbaronnen na de Eerste Wereldoorlog. Hoe traag de economie zich ook van deze oorlog herstelde, hoe vaak de grootse plannen ook naar

² Omslag Groot Rotterdam, 27 juli 1928

¹ F. Bordewijk, *Karakter, Amsterdam 1995*, 234. (Oorspronkelijke uitgave: 1938).

² A. Siebers, *Het behoud van Rotterdam*, Rotterdam 1923, 14.

³ Bijlage bij brief van de Wethouder van Plaatselijke Werken aan Burgemeester en Wethouders, 24 maart 1923, GAR, archief Plaatselijke Werken, dossier 1923/201⁴, inv.nr. 2212.

⁴ Zie ook R. Geurtsen, H. Berens, M. Provoost, L. Büller, F. den Oudsten, *Timmeren aan Rotterdam. Moderniteit als traditie*, in *Stadstimmeren*, Rotterdam 1990, 33-36.

⁵ Rapport van de Directeur van Gemeentewerken, 16 december 1922, GAR, archief Plaatselijke Werken, dossier 1918/13⁹³, inv.nr. 2051.

⁶ H.P. Berlage en A.C. Burgdorffer aan Burgemeester en Wethouders, 22 december 1922, GAR, archief Plaatselijke Werken, dossier 1918/208⁴⁰, inv.nr. 2064.

⁷ Burgemeester en wethouders, Mededeling in zake de positie van den Stadsarchitect en nader voorstel ten aanzien van de voorziening in de vacature van Directeur van Gemeentewerken, 14 december 1928, GAR, Nieuw Stadsarchief Algemene Zaken, inv.nr. 628.

⁸ Rede van Van Lohuizen voor het debatgezelschap van de Rotterdamsche Kring, 13 november 1924, Nederlands Architectuurinstituut, archief Van Lohuizen, Lohu d57.

realistischer proporties teruggeschroefd moesten worden, de politieke, economische en culturele elite bleef overtuigd van de gouden toekomst van de Maasstad. ‘Rotterdam *blyft* immers liggen aan den hartader van West-Europa en het herstel na den oorlog moge langer duren dan velen hebben verwacht, dat het komen zal, kan toch niemand betwyfelen’, postuleerde A. C. Burgdorffer in 1922.⁵ Het rapport over Berlages ‘eerste’ Hofpleinplan, dat in hetzelfde jaar het licht zag en alleen door de peperdure grond in de nieuwe *city* te betalen zou zijn, ademt dezelfde sfeer: ‘Wie echter de drukkende stemming van het oogenblik voorbijziet en let op de plaats, die deze havenstad in het wereldverkeer zal blijven innemen, zal niet twyfelen, of voor dergelijke gunstig gelegen terreinen in het hart van het verkeer der langzamerhand tot een millioenenstad groeiende Gemeente, zal vraag zijn.’⁶ Het perspectief van een nauwelijks te beteugelen groei vormde het kader waarbinnen de stedenbouw opkwam. Ongeordende groei zou tot een slecht functionerende metropool leiden en alles wat van waarde was – natuur, stadschoon – wegvagen. ‘Was men zich tot vóór betrekkelijk korten tijd de groote beteekenis van het vraagstuk der stadsontwikkeling ternauwernood bewust’, zo stelden B en W in 1928, ‘de laatste jaren geven blijk van een snel groeiend inzicht. Het besef, dat in het achter ons liggende tijdvak veel is bedorven, dat niet of slechts ten koste van groote offers nog zal zijn te herstellen, neemt allerwegen toe; de overtuiging, dat dergelijke fouten voor de toekomst moeten worden vermeden, wint steeds meer veld.’⁷ Politici en kopstukken uit het bedrijfsleven steunden Witteveen voortdurend bij het streven bij de uitleg van de stad niet dezelfde fouten te maken als in het verleden, en dat veronderstelde in de eerste plaats een visie op de stad op grote schaal en lange termijn. Met grote regelmaat werd verwezen naar de noodzaak de stad *aus einem Guß* te maken en niet langer op te vatten als een gecompliceerde puzzel van deelproblemen die een voor een, zonder verband met het grotere geheel, konden worden opgelost. Witteveens eerste taak was het maken van een algemeen uitbreidingsplan en nog terwijl hij daarmee bezig was, besloot het stadsbestuur samen met de collega’s in Den Haag dat er een gewestelijk plan nodig was voor de as Den Haag – Rotterdam (Zuid-Holland-West). Niet veel later werden de plannen voor Rotterdam-Zuid – een nieuwe stad voor niet minder dan 400.000 mensen – opgenomen in een regionaal plan voor IJsselmonde. Witteveen rekende af met het samenstellen van de stad uit kleine deelplannen en draaide het stedenbouwkundig werk 180 graden om door van de grote naar de kleine schaal te werken. Een van de redenen voor deze strategie was het besef dat men nu de kans kreeg de hoofdlijnen voor de toekomstige ontwikkeling van stad en land voor lange tijd vast te leggen. Meer dan enkele tientallen jaren verwachtte men er niet voor te zullen krijgen; dat de in het midden van de negentiende eeuw ingezette groei niet eindeloos zou kunnen voortduren, was een overtuiging die bij veel planners en politici leefde. Heel het culturele leven lijkt doordrongen te zijn geweest

van het besef in een overgangstijd te leven. Dit besef verleende het werk van de stedenbouwkundige extra urgentie. Zoals de Gouden Eeuw de Nederlandse stad voor eeuwen gefixeerd had – in Rotterdam bijvoorbeeld door de aanleg van de ‘waterstad’ – zo zou de aanblik van de stad van morgen voor eeuwen worden bepaald door Witteveens beslissingen van nu. Reden te meer om de stad eerst als geheel te bezien, en dan pas de verschillende onderdelen vast te leggen. Zou men de stad als een optelsom van haar uitbreidingsplannen beschouwen, dan liet het eindresultaat zich onmogelijk voorspellen.

Moderne stedenbouw

Het leven van de twee hoofdfiguren in dit boek greep ruim twintig jaar in elkaar. In deze twee decennia ontstond niet alleen het beeld van een nieuw Rotterdam, maar ook een nieuwe visie op het vak stedenbouw. Wat de moderne stedenbouw onderscheidt van de manier waarop de stad in de negentiende eeuw en daarvoor werd uitgelegd en verbeterd, is de ambitie rekening te houden met toekomstige veranderingen op de meest uiteenlopende gebieden: bevolkingsgroei, samenstelling van de bevolking, sociale verhoudingen, ontwikkelingen in de industrie en de havens, veranderingen in de vervoers- en communicatietechniek, vernieuwingen in de woningbouw. Alles was in beweging, overal waren de tekenen van een overgangsfase te bespeuren. Vooral de techniek, de verkeerstechniek voorop, stelde nieuwe eisen aan de stad. Toen Witteveen in Rotterdam begon, werd het stadsbeeld gedomineerd door het ‘gehoop van arbeiders’ (de fiets veroverde de straat pas in de decennia daarna), sleperskarren en allerlei andere door ‘paardentractie’ voortbewogen voertuigen, een bijzonder druk tramverkeer en steeds meer auto’s, zelfs al was het bezit daarvan voorbehouden aan de rijke bovenlaag; bovendien werd de stad overal doorsneden door kanalen met druk verkeer van binnenvaartuigen, die bij de bruggen steeds voor oponthoud zorgden. Het spoor was verreweg het meest geavanceerde vervoermiddel, en het zal Witteveens reputatie geen kwaad gedaan hebben dat hij als expert gold bij het verwerken van de stedenbouwkundige consequenties ervan. De burgerluchtvaart begon aan een lange opmars (maar Rotterdam kon de suprematie die het in de jaren twintig op dit gebied had niet vasthouden). Zolang verreweg de meeste arbeiders de afstand tussen woning en werk te voet aflegden, zat er niets anders op dan arbeiderswijken zo dicht mogelijk bij de fabrieken en de havens onder te brengen. Satellietsteden waren ongeschikt voor hen: bij de doorgaans lange werkdagen kostte het woon-werkverkeer te veel tijd, en het openbaar vervoer was te traag, te weinig frequent en vooral te duur. Th. K. van Lohuizen, bijvoorbeeld, groot voorvechter van het wetenschappelijk onderzoek in de stedenbouw en jarenlang Witteveens collega, was aanvankelijk vierkant tegen tuin- en satellietsteden; hij vond het ‘min of meer gekunstelde ideaal-oplossingen waarvan de mogelijkheid nog bewezen en voorshands sterk betwyfeld moet worden’.⁸

Toen Witteveen Rotterdam verliet was alles anders. De verhoudingen zoals we die ook nu nog kennen, hadden zich in amper twintig jaar doorgezet. Een complete omwenteling voltrok zich en in dat opzicht is het Interbellum inderdaad een overgangsfase gebleken. De auto verdrong trein en tram, het openbaar vervoer richtte zich niet langer op de meer gegoede reiziger, maar vooral op de grote massa, paard en wagen werden schaars, de fiets groeide uit tot het meest populaire vervoermiddel in de stad.⁹ Deze omslag ging veel sneller dan in het begin van de jaren twintig voor mogelijk werd gehouden en onderstreepte dat de stedenbouw, anders dan voorheen, niet kon uitgaan van groei zonder meer, maar rekening moest houden met ingrijpende veranderingen met grote gevolgen voor de samenhang van de stad. Witteveens Rotterdam is bestemd voor een *andere* maatschappij, voor de samenleving van morgen. Dat verklaart ook waarom het voorwerk van anderen – veel van Witteveens plannen borduren voort op ontwerpen van Granpré Molière, Verhagen en Kok – door de gemeentelijke planningsautoriteiten slechts als ideeënsets werden beschouwd, en niet meer dan dat. Goede plannen waren gebaseerd op onderzoek, ze moesten uitvoerbaar zijn, de mogelijkheden om grond uit te geven om de feitelijke bouw mogelijk te maken diende terdege te zijn voorbereid – kortom: stedenbouw speelde zich af op een ander niveau dan dat van de ‘architecten plannen’, waaraan in Rotterdam geen gebrek was.¹⁰ De professionalisering van de stedenbouw is mede te danken aan Witteveen.

Tegelijkertijd kijkt Witteveen ook terug. Toen De Jongh het in 1879 voor het zeggen kreeg in Rotterdam markeerde dat het eind van een traditie, een breuk die samenviel met het verdringen van de oude, traditionele koopmansstad, die in de zeventiende eeuw haar gloriejaren beleefde, door de stad van de nouveau riche die alle kaarten op de transitohaven zette. Daarmee kwam, om P. van de Laar te citeren, een eind aan de ‘directe relatie tussen de welvaart van de elite en de ruimtelijke ordening van de stad’.¹¹ Behalve weergalozes groei en de uitbouw van de wereldhaven met bekkens die nog steeds de grootste ter wereld zijn, viel deze periode samen met de vernietiging van veel van Rotterdams stadsschoon en de bouw van arbeiderswijken die alleen aan de meest minimale eisen voldeden. De schoonheid van de stad van De Jongh is die van de haven, het spoor en het rangeerterrein, waarover hij zich in lyrische bewoordingen uitliet. Voor de historische stad en de volkshuisvesting waren de verhoudingen waarbinnen de haven gedijde funest – maar dat kan men De Jongh bezwaarlijk verwijten. Witteveen werkte in een compleet andere maatschappelijke context, die was ontstaan in de nadagen van de Eerste Wereldoorlog, toen om zich heen grijpende revolutionaire sentimenten het politieke, economische en culturele bestel in heel Europa op zijn kop zette. Gesteund door nieuwe politieke machthebbers streefde Witteveen ernaar van Rotterdam een gezonde, groene en vooral ook *mooie* stad te maken. Daarmee knoopte hij aan bij de schoonheidsidealën van de oude koopmansstad, maar hij verbond die met De Jonghs fascinatie voor de techniek – een

combinatie die typerend was voor de moderne beweging in de jaren twintig. Dat de mooie stad ook modern moest zijn, daaraan twijfelde hij geen moment. Hij was lid van het comité van aanbeveling van de tentoonstelling ‘De functioneel stad’, van 1 tot 23 juni 1935 gehouden in het Stedelijk Museum in Amsterdam; Le Corbusier, S. Giedion, W. Gropius en J. J. P. Oud hielden er voordrachten.¹² Hij ging op aanraden van Oud op bezoek bij Mondriaan in Parijs. ‘Kort geleden heb ik bezoek gehad van den architect Witteveen die met de Hoyacks bij me kwam en waardoor ik ook van jelui hoorde dat je weer in Rotterdam was’, berichtte Mondriaan. ‘Je zult hem nu al wel gesproken hebben. Hij voelde veel voor mijn interieur en ik vond hem wel sympathiek.’¹³ Van conservatisme is Witteveen moeilijk te betichten en het is geen toeval dat Rotterdam onder zijn bewind uitgroeide tot een bakermat van het internationale modernisme. Groei en radicale transformatie gingen in de Maasstad hand in hand, maar steeds bleef de infrastructurele ‘onderlegger’, het natuurlijke object van de civiele ingenieur en het samenbindend element van de nieuwe wereldstad, het uitgangspunt.

De stad als politiek slagveld, de stedenbouw als gemeenschappelijk doel

‘Het blijft te betreuren, dat de eerste en enorme aanwas der bevolking van onze stad en de daarmee gepaard gaande eerste, snelle uitbreidingen hebben plaats gevonden, toen ongebreidelde vrijheidsbegrippen tot de ergste verwaarloozing voerden. Het zegevierende liberalisme, dat ruim een halve eeuw in Nederland en vooral in Rotterdam de bestuursmacht in handen had, heeft krachtens zijn beginselen nu eenmaal het stempel der leelijkheid bij de eerste groote uitbreidingen op de stad gedrukt. Het leidende beginsel dezer richting: vrijheid en ongebondenheid, heeft een verpestenden invloed op de stadsontwikkeling van Rotterdam gehad.’¹⁴ Aldus typeerde het sociaal-democratische raadslid J. Brautigam Rotterdam zoals dat zich sinds het laatste kwart van de negentiende eeuw had ontwikkeld. Zijn kritiek was even verwoestend als typerend, en tekenend voor de ambities van de sociaal-democraten om de ‘zweren op het lichaam, die elk schoonheidsgevoel geweld aandoen’ zo snel mogelijk te genezen. Gebeten hond was, uiteraard, de stad van de liberalen, die de schone koopstad opofferden voor het snelle geld van de transitohandel. Deze omslag werd in de binnenstad gemarkeerd door het spoorwegviaduct, waarvoor de Rotte, die door de stad liep, eenvoudig werd gedempt, en even later door de aanleg van Plan C – het grote hybride gebouw met de kenmerkende zakelijke naam, uit de opbrengsten waarvan de overkluizing van enkele oude havens werd bekostigd.¹⁵ Buiten de oude stadsdriehoek slokten de havens enorme arealen land op, met alles wat erop stond: de historische buitens van de oude elite, complete dorpen, sommige van de meest idyllische landschappen – precies de ontspanningsgelegenheden waaraan de grote arbeidersstad zo dringende behoefte had. Overal waren de vruchten van de economische

⁹ Zie: M. Provoost, *Asfalt. Automobilité in de Rotterdamse stedenbouw*, Rotterdam 1996.

¹⁰ Brief Th. K. van Lohuizen aan D. Hudig, oktober 1922, archief Van Lohuizen, Nederlands Architectuurinstituut, archief Van Lohuizen, Lohu 3.

¹¹ P. van de Laar, *Stad van formaat. Geschiedenis van Rotterdam in de negentiende en twintigste eeuw*, Zwolle 2000, 8.

¹² *Zie de 8 en Opbouw*, 6 (1935) 12, 115–118.

¹³ Brief van P. Mondriaan aan J. J. P. Oud, 14 maart 1929, Parijs, Fondation Custodia, 1972-A-448.

¹⁴ J. Brautigam tijdens de Algemene Beschuwingen, 28 november 1929. *Handelingen van de Gemeenteraad van Rotterdam*, 1929, 800. Zie ook: R. Geurtsen, H. Berens, M. Provoost, L. Büller, F. den Ouden, ‘Timmeren aan Rotterdam. Moderniteit als traditie’, in *Stadstimmeren*, Rotterdam 1990, 31–32.

¹⁵ W. Vanstiphout, *Maak een stad. Rotterdam en de architectuur van J. H. van den Broek*, Rotterdam 2005, 95.

¹⁶ W. van Ravesteijn, *Handelingen van de Gemeenteraad van Rotterdam*, 1926, zitting van 8 november 1926, 868.

¹⁷ R. Mees, *Rotterdam*, [s.l.], 1924, 11.

¹⁸ P. van de Laar, *Stad van formaat. Geschiedenis van Rotterdam in de negentiende en twintigste eeuw*, Zwolle 2000, 318.

¹⁹ J. Schouten, *Handelingen van de Gemeenteraad van Rotterdam*, 1918, zitting van 25 juli, 708.

²⁰ B. J. Gerretson, *Handelingen van de Gemeenteraad van Rotterdam*, 1918, zitting van 29 oktober, 719.

²¹ J. ter Laan, *Handelingen van de Gemeenteraad van Rotterdam*, 1927, zitting van 3 november, 986.

krachtpatserij uit deze jaren te bewonderen – en bewonderd werden ze – maar nu moest het roer om. Rotterdam was lelijk geworden, het was een ‘leelijke rommelstad’.¹⁶ Dat de stedenbouw wordt bepaald door de politiek-maatschappelijke context ligt voor de hand. Niet alleen omdat de stedenbouw er in zekere zin vorm aan geeft, maar vooral omdat het een onderdeel van het openbaar bestuur is, en dus onder de verantwoordelijkheid van de politiek valt. Zelfs in normale omstandigheden veranderen politieke verhoudingen soms grondig en snel, maar sinds de laatste decennia van de negentiende eeuw maakte ook het politieke bestel waarbinnen die verhoudingen tot uitdrukking komen ingrijpende vernieuwingen door. ‘Vroeger’, zo memoreerde R. Mees, vooraanstaand lid van de Rotterdamse elite in 1924, ‘werd in een stad als Rotterdam om zo te zeggen op de sociëteit Amicitia uitgemaakt wie lid van de gemeenteraad zou worden, en uit die leden kwam dan tegelijk het dagelijks bestuur voort. Het was een regering van de “heren”.’¹⁷ Sindsdien waren de wissels in de richting van het algemeen kiesrecht gezet. De hegemonie van de klassieke liberalen liep ook in Rotterdam al voor 1900 ten einde. Ze moesten de macht delen met de confessionelen, waarvan vooral de Anti-Revolutionaire Partij (ARP, later opgegaan in het CDA) een groot stempel op het bestuur drukte. De tegenstelling tussen liberalen en confessionelen verbleekte echter bij die tussen de ‘rechtse’ en de ‘linkse’ partijen: de grote SDAP (voorloper van de PvdA) en de CPN, de kleine communistische partij. Zolang er geen algemeen kiesrecht was, waren de linkse partijen in de gemeenteraad sterk ondervertegenwoordigd. Linkse raadsleden werden uit de belangrijkste raadscommissies geweerd, waaronder die van Plaatselijke Werken, waar de uitleg en transformatie van de stad werd voorbereid. Sinds 1917 veranderde het politieke spectrum drastisch: het algemeen mannenkiesrecht, in 1922 uitgebreid met het actief kiesrecht voor vrouwen, garandeerde de SDAP ruim 40% van het aantal stemmen. Daarmee was het onmogelijk de sociaal-democraten nog langer van deelname aan het dagelijks bestuur en het werk in de raadscommissies uit te sluiten. Voortaan zouden ze ook een stempel op de stadsontwikkeling drukken. Dat de kloof tussen ‘links’ en ‘rechts’ zo bijzonder diep was had verschillende oorzaken. Allereerst kende Rotterdam een traditie van arbeidsonrust, stakingen en opstootjes, en het ligt voor de hand om te veronderstellen dat de aanstichters ervan zich voornamelijk aan de linkerkant van het spectrum bevonden. De angst voor het rode gevaar zat er bij de ondernemers goed in. Meer dan in welke andere stad ook werd die in Rotterdam aangewakkerd door de dramatische gebeurtenissen van november 1918: toen bereikte de golf van socialistische revoluties, die in oktober 1917 in Rusland was begonnen, via Oostenrijk-Hongarije en Duitsland ook Nederland, en wel in de eerste plaats Rotterdam, de grote arbeidersstad. Even stak de internationale politiek haar tentakels uit tot in de Maasstad – niet voor het laatst. In een poging de consequenties van de socialistische omwenteling, die heel even onvermijdelijk leek, al bij voorbaat te beperken, besloten

burgemeester A. R. Zimmerman en H. P. Nijgh, voorman van de Rotterdamse werkgevers, met de leiders van de vakbeweging en de SDAP in overleg te treden; kennelijk werd daarbij zelfs al over het toekomstige staatsbestel onderhandeld (de koningin hoefde nergens bang voor te zijn).¹⁸ De stap van de lokale politiek naar de landelijke in Den Haag, voorbereid bij een bezoek van Troelstra aan Rotterdam, mislukte echter deerlijk. Hoewel het beraad in Rotterdam na de in de kiem gesmoorde opstand in de doofpot werd gestopt, zal het toch niet hebben bijgedragen de vrees voor de socialisten te verminderen. Ten slotte schiep de Eerste Wereldoorlog nieuwe sociaal-economische verhoudingen. Dat zich ook in dat opzicht grote veranderingen aftekenden was duidelijk, hoe die zouden uitpakken niet. Vlak voor de oorlog beëindigd werd meende J. Schouten (ARP) ‘dat het leven in de laatste dagen zoo buitengewoon snel is gegaan, dat wij eigenlijk niet in staat zijn om op een eenigszins juiste wijze voor onszelf vast te stellen, welke beteekenis de feiten hebben, die dagelijks plaatsvinden’.¹⁹ Drie weken voor Troelstra’s mislukte opstand voorspelde een van de raadsleden het einde van de verhoudingen zoals die tot op dat moment hadden bestaan. ‘De demografische vloedgolf, die thans over de wereld gaat, brengt nu reeds hier en daar in arbeiderskringen beroering te weeg’; er gingen stemmen op ‘die verlangen, dat de verhoudingen gansch anders zullen worden, hoe weten we nog niet; iedere profetie moet hier falen. Wij weten dus niet, hoe straks de eischen zullen zijn, zoowel van de terugkeerende strijders als van degenen, die in de oorlogsindustrie werkzaam zijn geweest, die hebben leeren werken voor een loon, dat in geen enkel opzicht in verhouding staat tot het resultaat van hun arbeid.’²⁰ Het stranden van de opstand kon niet verhinderen dat de sociaal-economische verhoudingen inderdaad over de kop gingen, ook in het neutraal gebleven Nederland. Hoewel Nederland neutraal gebleven was, zouden die ook hier hun invloed doen gelden en die bestond vooral uit verbeterde levensomstandigheden voor de arbeiders. De achturige werkdag werd ingevoerd, en voor het eerst werden de mogelijkheden van de Woningwet, die al ruim vijftien jaar oud was, volledig benut. Veel later, midden in een periode van ‘felle reactie’, keek J. ter Laan, gemeenteraadslid en voorman van de SDAP, terug op de jaren 1918, 1919 en 1920 als een periode waarin de positie van de arbeidersklasse als het ware met een sprong verbeterd was.²¹ Opmerkelijk is hoezeer de beroepsethiek van de moderne stedenbouw, een vak in wording, niet alleen samenviel met de politieke desiderata van vooral de ‘linkse’ partijen, maar ook met die van de moderne liberalen, althans voor zover die de stedenbouw als een voorwaarde zagen voor het optimaal functioneren van de stad. Aangezien ook de confessionele partijen nut en noodzaak van de moderne stedenbouw onderschreven, was het draagvlak ervoor zeer solide. Over veel zaken bestond volkomen overeenstemming: de havens moesten groeien, de infrastructuur, in de eerste plaats het spoorwegstelsel, behoefde verbetering, en dat ook aan de woonomstandigheden veel schortte werd alom erkend. De

meeste fracties steunden het streven van Rotterdam een echte metropool te maken, zij het dat vooral bij de confessionele partijen er veel zorgen waren over het morele en zedelijke peil van de wereldstad; de SDAP deelde die bezwaren, maar schreef ze toe aan het kapitalistisch bestel; juist in de grote arbeidersstad zou daaraan iets te doen zijn.²² Als elk onderdeel van het openbaar bestuur is ook de stedenbouw ingebed in de ambtelijke organisatie met al haar protocollen en procedures. Verantwoordelijk voor de stadsontwikkeling was de afdeling Plaatselijke Werken. Tot 1935 zwaaide A. de Jong hier de scepter. Hij was van ARP-huize en tot wethouder benoemd in 1910, in de nadagen van de liberaal-confessionele suprematie. Alles wat met straataanleg, uitbreidingsplannen en infrastructuur te maken had viel onder hem en dat maakt het nauwelijks overdreven om in hem een van de grondleggers van het moderne Rotterdam in het Interbellum te zien. Weliswaar zag hij niets in de moderne architectuur – die noemde hij ‘sigarenkistjesbouw’ – hij was ervan overtuigd dat de stadsaanleg voor het welzijn van de Rotterdammers van het grootste belang was.²³ Bezoeken aan achtereenvolgens het noorden en het zuiden van de stad bevestigden hem daarin. ‘Ik ben (...) gekomen in het noorden van de stad en het is mij opgevallen, in verschillende kleinere straten, dat de kinderen daar waren bleek en mager en betrekkelijk klein. Ik ben daarna gekomen in het zuiden van de stad, op het Afrikaanderveld en die omgeving en inderdaad, ik heb het aan de hoofdonderwijzers gevraagd, hoe het toch kwam, dat hun kinderen er zoo rood en blozend uitzagen, hoe het toch kwam dat hun kinderen er zooveel gezonder uitzagen dan die kinderen in het noorden van de stad en in de oude stad. Daarop is mij geantwoord: dat komt van de lucht, dat komt van het licht en dat komt hier van de ruimte.’²⁴ Ruim opgezette wijken vond hij van levensbelang, en toen het annexatievraagstuk en het algemeen uitbreidingsplan aan de orde kwamen, keerde hij zich tegen de opvattingen van zijn partijgenoten en bleek hij een van de meest uitgesproken voorstanders. Zijn bevoegdheden strekten zich echter niet uit tot de woningbouw. Die vormde een apart domein, dat in Rotterdam werd beheerd door de in 1917 opgerichte Woningdienst. Met de afdeling Bouwpolitie ressorteerde dat niet onder Plaatselijke Werken, maar onder het departement van Sociale Zaken. Bij het maken van zijn plannen had Witteveen in de eerste plaats te maken met de plaatselijke politieke verhoudingen: het voorbereiden en uitvoeren van uitbreidingsplannen en reconstructievoorstellen behoorden tot de taken van de gemeentelijke overheid, die bij dit beleidsterrein moest opereren binnen de wettelijke kaders van de Woningwet. Het initiatief voor het maken van plannen ging formeel uit van het college van burgemeester en wethouders; de wethouders maakten deel uit van de gemeenteraad en hadden daar ook stemrecht. Het college droeg het maken van plannen gewoonlijk op aan de eigen ambtelijke dienst, maar omdat daar vooral in de jaren twintig te weinig ontwerpers in dienst waren, werden enkele plannen ook wel uitbesteed aan parti-

culiere bureaus, zoals dat van Granpré Molière, Verhagen en Kok. Elk stedenbouwkundig plan doorliep een vaste procedure door de gemeentelijke administratie. Een hoofdrol was weggelegd voor de leden van de gemeenteraad. Wanneer een stedenbouwkundig plan het stadium had bereikt waarin het onderwerp van de besluitvorming kon worden, werd het eerst getoetst door een aantal ‘commissies van bijstand’. In Rotterdam werd elk plan beoordeeld door de commissie van Plaatselijke Werken, de commissie van de Woningdienst en de Bouwpolitie, en de commissie van Financiën. Deze werken bemand door raadsleden. Aangezien de Dienst van Gemeentewerken ressorteerde onder de wethouder van Plaatselijke Werken zat die de commissie van Gemeentewerken voor. Voorzitter van de commissie voor de Volkshuisvesting was de wethouder voor de Sociale Belangen, die verantwoordelijk was voor de Woningdienst en de Bouwpolitie. De directeurs van de verschillende diensten rapporteerden rechtstreeks aan de wethouder onder wie ze vielen; tot 1931 bereikten Witteveens voorstellen het college door tussenkomst van de (adjunct-)directeur van Gemeentewerken; daarna werd stadsontwikkeling een zelfstandige dienst met Witteveen als directeur, wat hem de bevoegdheid gaf rechtstreeks aan burgemeester en wethouders te rapporteren. Daarnaast schreef de Woningwet voor dat elk plan beoordeeld moest worden door de gemeentelijke gezondheidscommissie, een niet-politiek orgaan dat in Rotterdam bijzonder veel invloed had. In specifieke gevallen kon daarnaast aan bepaalde deskundigen, bijvoorbeeld de havenmeester, advies worden gevraagd. Omdat de commissies van bijstand uit raadsleden bestond, was het inwinnen van adviezen een goede graadmeter voor de kans op succes in de gemeenteraad. Het college diende voorstellen die daarvoor rijp waren, al dan niet na een redactieronde, bij de raad in, die de plannen vervolgens tijdens een of meerdere raadszittingen besprak. Bij ingewikkelde voorstellen vond men het soms nuttig alle meningen, zowel die van de verschillende commissies als de opinies uit de voorbereidende raadszittingen, te bundelen in een zogenaamd centraal rapport. Het lot van elk voorstel lag, ten slotte, in handen van de gemeenteraad. Goedgekeurde voorstellen werden in eerste instantie voorlopig, en na een termijn van inzage, waarbij belanghebbenden bezwaarschriften mochten indienen, definitief vastgesteld. Het laatste woord was echter aan Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland. Bij onteigeningen en grenswijzingen lag het eindoordeel bij de regering.

Strijd om de woningbouw

Dat de uitleg en verbetering van de stad ook politieke splijststof opleverde, ligt voor de hand. Grootste twistappel was de woningbouw. Van oudsher vormde die een speerpunt in het beleid van de sociaal-democraten. ‘De volkswoningbouw is een der factoren, die sterk inwerkt op de zedelijke waarde, de huiselijkheid en de ontwikkeling der bevolking. En wij zullen in de toekomst niet kunnen volstaan met die kazernes-

²² J. ter Laan, *Handelingen van de Gemeenteraad van Rotterdam*, 1929, zitting van 11 januari, 50.

²³ A. de Jong, *Handelingen van de Gemeenteraad van Rotterdam*, 1927, zitting van 14 november, 1274.

²⁴ A. de Jong, *Handelingen van de Gemeenteraad van Rotterdam*, 1929, zitting van 11 januari, 80.

²⁵ J. ter Laan, *Handelingen van de Gemeenteraad van Rotterdam*, 1918, zitting van 25 juli, 693.

²⁶ L. de Klerk, *Particuliere plannen. Denkbeelden en initiatieven van de stedelijke elite inzake de volkswoningbouw en de stedenbouw in Rotterdam*, 1860–1950, Rotterdam 1998, 112–113.

²⁷ J. Verheul, *Handelingen van de Gemeenteraad van Rotterdam*, 1932, zitting van 24 februari, 396.

²⁸ E. Taverne, C. Wagenaar, M. de Vletter, J. J. P. Oud 1890–1963, *Poëtisch functionalist. Compleet Werk*, Rotterdam 2001, 304–311.

²⁹ *Handelingen van de Gemeenteraad van Rotterdam*, 1932, zitting van 11 januari, 3.

³⁰ G. van Burink, *Handelingen van de Gemeenteraad van Rotterdam*, 1936, zitting van 28 april, 333.

gewijze gebouwde blokken van huizen, waarin de arbeidersklasse wordt weggestoken', hield Ter Laan, raadslid van de SDAP, zijn gehoor in 1918 voor.²⁵ Dat de woningbouw voor de stadsontwikkeling van bijzondere betekenis is, hoeft geen betoog: het is de grootste bouwstroom, die het meest direct verband houdt met de opbouw en groei van de bevolking. Om die reden viel het verrichten van demografische studies, waaronder het doen van prognoses over de toekomstige bevolkingsgrootte, onder de Woningdienst, waar Th. K. van Lohuizen naam maakte als onderzoeker. Het belang van de Woningdienst voor de stedebouw was daarmee gegeven. Veel plannen werden door beide diensten gezamenlijk voorbereid. In de praktijk deelden de Woningdienst en de afdeling Stadsontwikkeling bij Plaatselijke Werken de verantwoordelijkheid voor het stedebouwkundig werk in Rotterdam, en in het college was naast De Jong derhalve de wethouder voor Sociale Zaken deels aanspreekbaar; met een korte onderbreking kwam deze bestuurder uit de gelederen van de SDAP. Pas toen de afdeling Stadsontwikkeling tot een zelfstandige dienst werd gepromoveerd, met Witteveen aan het hoofd, en de tot samenwerking genegen A. Heijkoop als wethouder van Sociale Belangen werd opgevolgd door de polariserende Ter Laan in 1929, gaf dat aanleiding tot een hoog oplopend conflict. Ter Laan wilde zijn bevoegdheden uitbreiden tot de Dienst Stadsontwikkeling, maar een groter twistpunt was de invloed van de overheid op de woningbouw. Hier waren twee met elkaar samenhangende strijdpunten te onderscheiden: allereerst de altijd sluimerende vraag of het primaat bij het particuliere bouwbedrijf dan wel bij de woningbouwverenigingen en de Woningdienst moest liggen, en daarnaast de kwestie van het woningtype. Tegen de woningbouw door verenigingen, en meer nog tegen die door de Woningdienst zelf, bestonden diepgewortelde bezwaren. In 1921 leidden die tot wat nog jaren later als het grote woningbouwdebat werd aangeduid.²⁶ Heijkoop werd daarbij tot aftreden gedwongen en alkoofwoningen, die in de praktijk vooral door particuliere bouwers en niet door bijvoorbeeld de Woningdienst werden ontworpen, zouden daarna nog jaren het toonaangevende type vormen. Vertegenwoordigers van de particuliere belangen bestreden uiteraard dat dit achterbleef bij wat de gemeente en de verenigingen presteerden. Vooral het werk van J. J. P. Oud, architect van de Woningdienst, kwam regelmatig onder vuur te liggen van collega-architect en raadslid J. Verheul, bijvoorbeeld in 1932. 'Het werk van dezen architect werd onophoudelijk in buitenlandse vakbladen bewierookt. Van praktische zijde bekeken verdiende het m. i. niet dien lof. Men oordeelde daarbij naar verschaften gegevens en foto's en niet naar de werkelijkheid, zoals zij zich voordoet. Daardoor vergat men er bij te vermelden dat die bouwwerken door genoemden functionaris voor onze gemeente uitgevoerd, o.a. aan den Kiefthoek, scheuren vertonen en blijven scheuren, dat de gemeentewoningen omtrek Taanderstraat eveneens scheuren en erg verzakken, niettegenstaande alle omliggende woningcomplexen, door particuliere bouwers uitgevoerd, geen gebreken vertonen, hetgeen inderdaad

“opvallend” is en dat de gemeentelijke woningbouw te Hoek van Holland, die, in weerwil van het feit dat hij zeer kostbaar is geweest, al veel reparaties moest ondergaan en hier en daar reeds een andere bestemming moest krijgen.' Verheul sprak deze woorden toen de economische crisis om zich heen greep en liet niet na een opmerking te maken over het hoge salaris van Oud: 'Het bouw talent, dat dit tot stand bracht, trekt zich van dat alles niet veel aan en wordt maar kalmpjes op zijn post van f 7700 gehandhaafd.'²⁷ De boodschap was duidelijk: particulieren leverden beter werk. De bom barstte toen in het uitbreidingsplan voor Blijdorp alleen het 'moderne' woningtype werd toegelaten. Dat was overigens geen stijlkwesitie: modern was een woning als alle woonvertrekken ramen of deuren aan de buitenkant hadden en dus niet van het beruchte alkooftype waren. Toen wethouder Ter Laan bovendien met vertegenwoordigers van een aantal woningbouwverenigingen en zonder particuliere bouwondernemers, op reis ging om van de Duitse ervaringen te leren was de ruzie compleet. Particulieren weigerden in te schrijven op de grond in Blijdorp, en pas toen Ter Laan plaats maakte voor Brautigam lukte het de rust te herstellen. Tot de bouw van grote moderne complexen arbeiderswoningen is het in Blijdorp niet meer gekomen. Ouds laatste grote project voor de Woningdienst, het fameuze woningcomplex voor dat stadsdeel, bleef onuitgevoerd.²⁸ De crisis maakte dat onmogelijk en Oud zag zich genoodzaakt de Rotterdamse woningdienst de rug toe te keren. Ook Van Lohuizen verliet de dienst, hij vertrok naar Amsterdam, waar hij C. van Eesteren bijstond bij het voorbereiden van het Algemeen Uitbreidingsplan. Zijn taak werd van de Woningdienst overgeheveld naar de Dienst Stadsontwikkeling, die sinds het midden van de jaren dertig onder de wethouder van Sociale Zaken viel. De jaren van de grote uitbreidingsplannen waren toen allang voorbij.

De crisisjaren

De crisis trof Rotterdam zwaar. Volkomen afhankelijk van de internationale conjunctuur was de stad een speelbal van krachten die ze niet kon beheersen en nauwelijks beïnvloeden. Tussen januari en december 1931 nam het aantal uitkeringen toe van 538.000 tot 1.268.000.²⁹ In 1936 stonden 1.400 winkels en 400 cafés leeg.³⁰ Tijdens het dieptepunt van de depressie was bijna de helft van de Rotterdamse bevolking aangewezen op sociale ondersteuning, een aantal waarbij vergeleken alle latere periodes van economische malaise verbleken. Feitelijk was er niet één crisis, maar een complex samenstel van verschillende, die elkaar versterkten en die hun oorsprong buiten de landsgrenzen hadden. In de Rotterdamse raad werd dan ook uitvoerig over de meest uiteenlopende internationale vraagstukken gedebatteerd: de wenselijkheid de Sovjet-Unie te erkennen, bijvoorbeeld, omdat de haven daarbij baat zou kunnen hebben, of de oorzaken van het opkomend fascisme, die volgens de communistische raadsleden door angst voor de arbeiderspartijen

werd gevoed; voor de burgerij zou het fascisme een middel zijn om dat gevaar te bezweren met rechtse totalitaire dictaturen.³¹ Veel haalden deze debatten niet uit, maar ze vormen wel een sprekende illustratie van de oplopende spanningen. Deze vormden voor de SDAP aanleiding het plansocialisme te omhelzen. Verschillende keren werd in de raad gewezen op het succes van dit systeem in de Sovjet-Unie – al moest de SDAP van dit voorbeeld niets hebben. Dat er een werkbaar alternatief nodig was voor het falende kapitalisme was voor deze partij even duidelijk als de ontoereikendheid van de klassenstrijd om dat doel te bereiken. Nadat de partij een periode lang alle wethouders leverde, keerde de vroegere coalitie terug, nu zonder al te grote onderlinge conflicten. De strijd tussen de ‘linkse’ en ‘rechtse’ partijen had zijn scherpe kanten verloren.

In de Rotterdamse stadsontwikkeling markeerde de crisis de overgang van de grootschalige uitbreidingsplannen naar enerzijds de nog grootschaliger gewestelijke plannen voor IJsselmonde en anderzijds de reconstructie van de oude stadsdriehoek. Vergeleken bij de werkelijkheid van de jaren twintig was de crisis een schok, vergeleken bij de grote metropolitane stadsvisioenen van toen leek de depressie zelfs het eind van de stad te markeren. Toch kwam de uitbouw en verbetering van Rotterdam niet tot stilstand – integendeel. Maar anders dan in de jaren ervoor werd de stad bij het uitvoeren van haar plannen volkomen afhankelijk van het Rijk, en met name van het Werkfonds. Gelden uit dat fonds zorgden ervoor dat tienduizenden werklozen aan het werk werden gezet. Het Bos- en Parkplan, het grondwerk in Blijdorp, voorbereidingen voor de Maastunnel en tal van andere plannen werden op deze manier met staatssteun gerealiseerd. De ontwikkeling van de stad ging onverdroten voort, maar in de politieke arena maakte men zich ernstig zorgen over de gemeentelijke autonomie. In Blijdorp werden vooral middenstandswoningen gebouwd door particulieren, die vermoedelijk geld afroemden dat op de aandelenbeurzen toch niet meer rendeerde. Blijdorp is een van de prestaties die de stad aan het eind van de jaren dertig, toen de economie aantrok en men zich rekenschap gaf van de ontwikkeling van de afgelopen jaren, met trots vervulde. De stad was nog verwijderd van de realisatie van haar grootstedelijke visioenen, maar toch was ontstellend veel bereikt en dat alles onder de supervisie van Witteveen. Bijna alle problemen waarvoor hij zich gesteld zag waren opgelost. Er restte nog slechts een groot werk: de sanering van de binnenstad.³²

Het einde van de metropool?

Tot de reconstructie van de oude stadsdriehoek, die de kroon op Witteveens werk had moeten vormen en de kwaliteiten van de moderne metropool met die van de historische city had moeten verenigen, is het nooit gekomen. De plannen lagen klaar toen het bombardement op 14 mei 1940 heel het hart van de stad met de grond gelijkmaakte. Binnen enkele weken maakte Witteveen een wederopbouwplan, maar ook

dat plan zou niet worden uitgevoerd. Toch vormt dit wederopbouwplan, ingebed in het netwerk van een algemeen uitbreidingsplan dat de hele infrastructurele basis inclusief spoorwegen, snelwegen en havens omvatte en het raamwerk vormde van een aantal eveneens bijzonder grootschalige uitbreidingsplannen, het ultieme voorbeeld van de stedebouw van het interbellum in Nederland. Toen het van tafel werd geveegd, verdwenen ook de principes die voor deze manier van stedebouw typerend waren voor lange tijd naar de achtergrond: overwegingen die samenhangen met de artistieke zijde van het vak waren tientallen jaren taboe en de wens de stad als een compacte metropool vorm te geven, gold voortaan als onverenigbaar met de eisen van de luchtbescherming en de voordelen van een modulaire stadsuitleg met woonwijken die van hun eigen centrum werden voorzien. Anders dan de vooroorlogse moderne stedebouw is de naoorlogse uitgesproken antistedelijk en antimetropolitaan, en dat verklaart wellicht waarom het bombardement in 1940, achteraf beschouwd, het definitieve einde van Rotterdam als metropool inluidde. Begrippen als metropool en wereldstad behoorden daarmee nog niet tot het verleden, maar hun inhoud refereert niet meer aan de zeer compact gebouwde stad die alle facetten van het alledaagse leven samenbalt, maar aan het *imago* van wereldstad. De stedebouw van Witteveen bereikte in zijn wederopbouwplan zijn hoogtepunt, maar ook zijn eindpunt. Tekenend is dat hij zijn loopbaan niet als stedebouwkundige voortzette, maar als civiel ingenieur. Stedebouw nam in de opdrachtenportefeuille van bureau Witteveen en Bos hooguit een ondergeschikte plaats in. Zo werd in de nadagen van de Tweede Wereldoorlog op beide hoofdpersonen van dit boek een poging tot karaktermoord ondernomen. Omgebracht werd uiteindelijk geen van beiden, maar vergeleken bij de jaren ervoor veranderden de kenmerken van hun leven en werk voorgoed.

Dit boek

Doel van deze publicatie is Witteveen in de geschiedenis de plek terug te geven die hem toekomt, in de stedebouw aandacht te vragen voor de vakinhoudelijke uitgangspunten die nog altijd, en misschien juist nu actueel zijn, en de stad waar hij het langst gewerkt heeft te wijzen op het belang van stedebouw boven architectuur, grondexploitatie en imagovorming. In het nawoord van zijn vertaling van Camillo Sittes *De stedebouw volgens zijn artistieke grondbeginselen* maakt Auke van der Woud gewag van de vergeten hoofdstroom van de Nederlandse stedebouw van voor 1940. ‘Door de uitstekende propaganda die het Nieuwe Bouwen voor zichzelf maakte, is de vooroorlogse stedebouwkundige hoofdstroom in de geschiedschrijving teruggebracht tot een traag onaantrekkelijk watertje naast de schuimende rivier van het Nieuwe Bouwen.’³³ Witteveen is een van de hoofdpersonen in deze hoofdstroom en van hem kan men inderdaad met recht beweren dat hij bijna met geweld van zijn vooroorlogse voetstuk is getrokken. Dat Witteveen als antimodernist de

³¹ A. Menist, *Handelingen van de Gemeenteraad van Rotterdam*, 1932, zitting van 12 januari, 18.

³² P. van Ulzen, *Dromen van een metropool. De creatieve klasse van Rotterdam 1970–2000*, Rotterdam 2007.

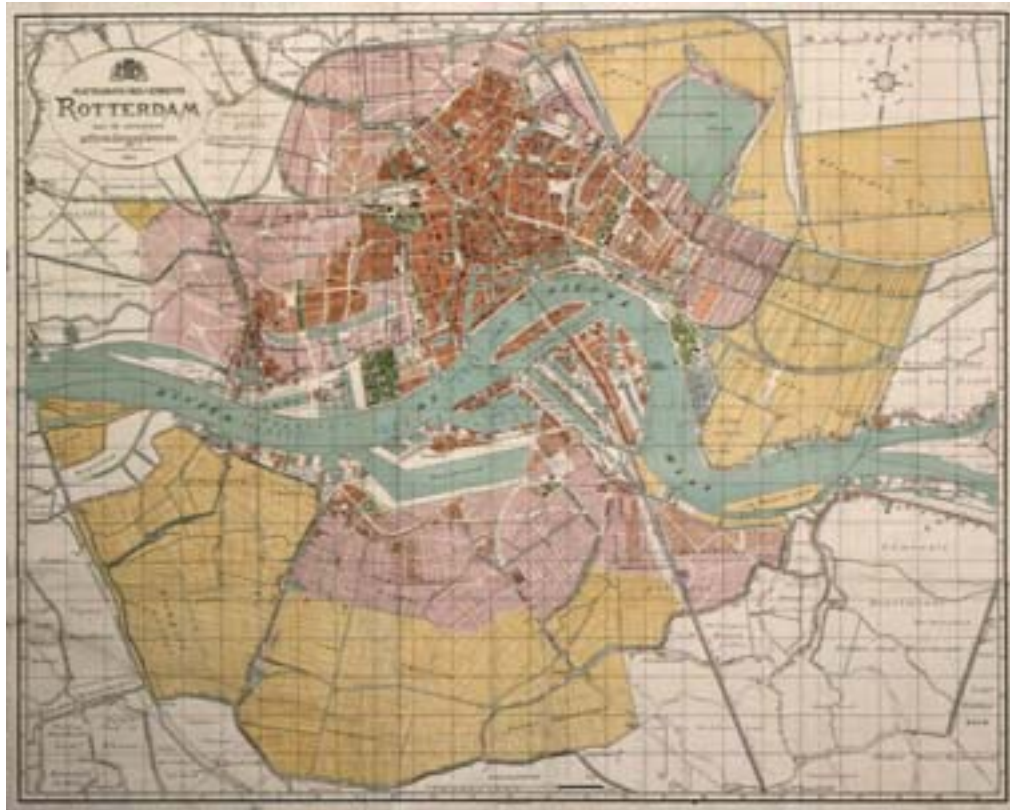
³³ A. van der Woud, ‘De kunst van het stedebouwen’, navoord in zijn vertaling van Camillo Sittes, *De Stedebouw volgens zijn artistieke grondbeginselen*, Rotterdam 1991, 195–221.

³⁴ C. Wagenaar, ‘Modernisme, Amerikanisme en Avant-Garde’, *Feit & Fictie*, 1999, nr. 2, 73–88; C. Wagenaar, ‘Modernisme, Amerikanisme en geschiedschrijving’, *Architectuurbulletin*, 2006, nr. 2, 11–18.

³⁵ A. van der Woud, ‘De kunst van het stedebouwen’, navoord in zijn vertaling van Camillo Sittes, *De Stedebouw volgens zijn artistieke grondbeginselen*, Rotterdam 1991, 195–221.

geschiedenis is ingegaan, is inderdaad aan de inspanningen van de naoorlogse moderneren te danken. Dat zegt meer over hen dan over Witteveen. Dankzij hun retorische exercities werd vanaf de jaren vijftig de mythe gecreëerd van het modernisme als een beweging die aan het eind van de Eerste Wereldoorlog opkwam en zich toen in een ononderbroken rechte lijn doorzette tot het in de vorm van de *International Style* in heel de westerse wereld dominant werd. Klaarblijkelijk bedoeld om de plotselinge dominantie van de *International Style* vanzelfsprekend te maken, verhult deze constructie de fundamentele tegenstellingen tussen voor- en naoorlogse modernisme, tussen het werk van de pioniers en dat van het naoorlogse establishment.³⁴ Van het vooroorlogse modernisme was Witteveen een typische representant, in het naoorlogse 'Amerikaanse' modernisme van de *International Style* hoort zijn werk niet thuis. Breekpunt was zijn wederopbouwplan, in veel opzichten een typische manifestatie van de vooroorlogse stedenbouw. Met het wederopbouwplan werd ook heel zijn vooroorlogse werk veroordeeld. In de geschiedenis van de Nederlandse architectuur en stedenbouw werd hem sindsdien slechts een bijrol toegekend. Wat Witteveen vooral kwalijk werd genomen, is dat hij bleef vasthouden aan het samengaan van stadsbouwkunst en ingenieurskunst. Dat illustreert hoezeer voor- en naoorlogs modernisme van elkaar verschillen. Karakteristiek voor de moderne stedenbouw na 1945 is de scheiding van kunst en ingenieurskunst en de bevrijding van de architectuur uit de kluisters van het op vorm gerichte stedenbouwkundige plan. Niet langer geeft de openbare ruimte, het publieke domein, de plaats van de architectuur aan, de relatie werd omgekeerd en daarmee verdween het artistieke element uit de stedenbouw.³⁵ Het kan nauwelijks toeval zijn dat dit vooral in de binnenstad het geval was. Die werd immers gedomineerd door banken, winkels en kantoren, de representatieve gebouwen van het particuliere bedrijfsleven dat de belangrijkste mecenas van de moderne architectuur was, waarbij men Amerika niet zelden zag als het land van belofte. Deze gebouwen drukken een stempel op de openbare ruimte, het omgekeerde is nauwelijks het geval. Hier is geen plaats meer voor de opvatting die de hoofdstroom van de stedenbouw in de jaren ervoor typeerde en dat bleek nergens duidelijker dan bij Witteveens wederopbouwplan. Dit boek is grotendeels gebaseerd op primaire bronnen, voornamelijk bewaard in het Gemeentearchief van Rotterdam en het bureau-archief van Witteveen+Bos in Deventer. Het bombardement van de Maasstad in 1940 trok ook in de archieven een spoor van verwoesting. Veel materiaal van Afdeling III van Gemeentewerken, waar Witteveen zijn Rotterdamse loopbaan als chef begon, is bewaard, maar de bestanden van de Dienst Stadsontwikkeling, die in 1931 van Gemeentewerken werd afgesplitst, gingen grotendeels verloren. Uit de periode na 1936, toen Stadsontwikkeling in het nieuwe verband van de Gemeentelijke Technische Dienst werd opgenomen, is meer bewaard gebleven. Een bron die voor de hele Rotterdamse periode in gelijke mate beschikbaar was, is die

van de *Handelingen van de Gemeenteraad* en de *Verzameling gedrukte stukken* die daarbij horen. Deze bestanden vormden de ruggengraat van het onderzoek over deze voor Witteveens carrière zo cruciale periode. Bestaande literatuur is in dit boek aanvullend gebruikt. De opbouw van het boek volgt Witteveens opmars binnen het ambtelijk apparaat van Rotterdam. Behalve het eerste en laatste begint elk hoofdstuk met een plan op grote schaal. Dat komt overeen met de manier waarop Witteveen de stad in zijn greep probeerde te krijgen: van groot naar klein. Citaten zijn niet vermeden, vooral uit de plantoelichtingen is uitvoerig geput. Deze bieden veel meer dan technische beschrijvingen: ze toveren het leven tevoorschijn waarmee de nieuwe stadsdelen zich moesten vullen. Nu de suprematie van het beeld, al dan niet terecht, alom wordt erkend, lijken ontwerpers nauwelijks nog in staat zich hierin te onderscheiden – wellicht inspireert de verbale stad, die in dit boek zo nadrukkelijk aanwezig is, hen tot de herontdekking van het woord. De verwoorde stad van morgen leest als een roman, zelfs zonder de tekeningen wordt een levendig en soms uiterst aantrekkelijk beeld geschilderd van de vitale metropool-in-wording die uiteindelijk nooit gebouwd is...



15
Plattegrond van Rotterdam met de
ontworpen uitbreidingsplannen, 1903



16
Spoorwegplan A. Plate, 1909
17
Spoorwegplan
W.F.H. van Rijkevorsel, 1912

Eerdere verbeteringsplannen

Vanaf het begin van de twintigste eeuw werden tal van verbeteringsplannen gemaakt. Het bekendst is dat van De Jongh, die het ontwierp als onderdeel van zijn algemeen uitbreidingsplan uit 1903. In het plandeel tussen de Beukelsdijk, de ceintuurbaan en de Schie vormde de laaggelegen spoorbaan een hinderlijke barrière. De Jongh stelde in zijn plan voor om in het verlengde van de Heemraadssingel een acht meter hoge verkeersbrug over de spoorbaan aan te leggen. Dit voorstel is bekend geworden als het 'kegelplan', omdat De Jongh een grote kegelvormige verhoging nodig vond. 'Wanneer men (...) voorstelt den Heemraadssingel, die over een 25tal jaren verrukkelijk mooi zal zijn, langzaam oplopend totdat hij op het hoogste punt bij de brug den omtrek beheerscht, waar een portiek van de brug zich scherp tegen de lucht kan afteekenen, het stationsterrein in de diepte latende, een uitzicht openend naar 4 zijden langs geplante weteringen, die den spoorweg begrenzen (...), dan kan voor iemand die iets voelt voor het schoon van stedenbouw, de keuze niet moeilijk zijn', stelde De Jongh in zijn rapport.²⁰ De Jongh was fel tegen de aanleg van een viaduct over de Goudsesingel. Wel zou het spoorviaduct moeten blijven bestaan, omdat snel-trein- en personenverkeer langs de kortste weg door de stad moest worden geleid. Op de plaats van het station Delftse Poort zou een nieuw station moeten komen.

Op 4 november 1904 werd in de NRC een plan gepresenteerd waarin zowel het spoorviaduct als het Maasstation zou worden opgeheven. In plaats daarvan werden een station Oost en een station West geprojecteerd. Al het treinverkeer zou met een grote boog om de stad geleid worden via de ceintuurbaan, die bij het nieuwe station Oost in zuidelijke richting zou worden voortgezet. Het plan van de wethouder van Financiën, S. Muller Hzn (1906), was hiermee vergelijkbaar. Het belangrijkste verschil was dat Muller het station Delftse Poort wilde opheffen en van het station Hofplein een centraal station wilde maken. Verder projecteerde Muller een nieuwe spoorbrug over de rivier ten oosten van de Esch.

Ir. A. Plate projecteerde in zijn plan (1909) een nieuw hooggelegen station Delftse Poort ten noordwesten van het Diergaardsterrein (dus meer naar het westen ten opzichte van het bestaande station) en een nieuw en vergroot Maasstation, wat oostelijker gelegen dan het bestaande Maasstation. Een viaduct over de Goudsesingel verbond beide stations. De ceintuurbaan zou alleen bestemd worden voor goederenverkeer. Ook voor het goederenvervoer moest op de rechter Maasoever een nieuw station komen, waarbij gedacht werd aan de Coolpolder.²¹

Ir. W.F.H. van Rijkevorsel verzette zich met zijn plan (1912) tegen het plan van Plate. Hij vond een verbinding tussen het station Delftse Poort en het Maasstation niet noodzakelijk, omdat die het Maasstation tot een onbeduidende halte zou degraderen. Hij stelde een tweede viaduct voor, dat van station Delftse Poort – dat ter plekke gehandhaafd bleef – in noordoostelijke richting liep naar de ceintuurbaan ten noor-

den van de Kralingse Plas. Er zou een nieuwe spoorlijn worden aangelegd door de Prins Alexanderpolder in de richting van Gouda – de oplossing die Witteveen veel later in zijn wederopbouwplan zou voorstellen. Wanneer de verbinding Delftse Poort – Gouda gerealiseerd zou worden, kon het Beursstation verdwijnen.²²

Geen van de tot dusver gemaakte plannen bood een bevredigende oplossing. In 1914 greep de Raad van Toezicht op de Spoorwegdiensten in en stelde voor om een staatscommissie in te stellen die de Rotterdamse spoorwegsituatie opnieuw onder de loep zou nemen.²³ De Staatscommissie ter bestudering van het Rotterdamse spoorwegvraagstuk werd ingesteld bij Koninklijk Besluit van 19 maart 1914.²⁴ Witteveen werd toegevoegd lid van deze commissie.

Het plan van de Staatscommissie

Pas in 1921 verscheen het rapport van de Staatscommissie onder de titel Mededeelingen der Staatscommissie betreffende verkeerstoestanden in en nabij Rotterdam. De brochure was typografisch verzorgd door Witteveen. Ook het ontwerp van de houtsnede op het omslag van was van zijn hand. Het plan had alleen betrekking op de rechter Maasoever. Hiervoor stelde de commissie een volkomen splitsing voor tussen het goederenvervoer en het personenvervoer. Van het plan van Plate nam de commissie de verplaatsing van het station Delftse Poort naar het westen (tussen Heemraadssingel en de Henegouwerlaan) en het Maasstation naar het oosten over. Verplaatsing van het Maasstation zou het mogelijk maken een 'wandeling' langs de Maas te maken – de oorsprong van het idee van de Maasboulevard. Station Delftse Poort en Maasstation zouden met elkaar worden verbonden door middel van een viaduct over de Goudsesingel. In de buurt van de twee stations voor personenvervoer zouden twee goederenstations moeten komen. Het ene werd geprojecteerd in het westen van Rotterdam, ten zuiden van de bestaande spoorweg en ten oosten van de Delfshavense Schie, en zou de naam Beukelsdijk krijgen. Het andere was gedacht in het oosten van de stad, in de polder Kralingen, waaraan ook de naam ontleend zou worden. De spoorlijn van de z.h.e.s.m. (de Hofpleinlijn) kon blijven bestaan. Het was een populaire forensenlijn en ten opzichte van het groeiende zakencentrum lag het station zeer gunstig.²⁵ Het hoofdgebouw van het bijbehorende station Hofplein werd doorsneden door het nieuwe viaduct en moest daarom iets naar het noorden worden opgeschoven. Er zou slechts één groot rangeerterrein worden ingericht, ten noordwesten van de Poldervaart in de gemeente Kethel.

De bocht die de ceintuurbaan om Blijdorp maakt, zou meer naar westelijke richting verplaatst worden. Dit was nodig om een ongelijkvloerse kruising te kunnen realiseren voor de doorgaande lijnen Den Haag – Dordrecht en Vlaardingingen – Gouda. De meest geschikte plaats daarvoor was ten westen van Schiedam, tussen de Schiedamse Schie en de Poldervaart. Ook aan de oostzijde van de stad werd de ceintuurbaan een

²⁰ G.J. de Jongh, *Spoorwegen in en om Rotterdam*, 1907.

²¹ A. Plate, 'Spoorwegverbindingen te Rotterdam', *De Ingenieur*, (1909) 39, 738.

²² W.F.H. van Rijkevorsel, 'Stationsinrichtingen te Rotterdam', *De Ingenieur*, (1912) 30, 649–653.

²³ P. van de Laar, *Stad van formaat. Geschiedenis van Rotterdam in de negentiende en twintigste eeuw*, Zwolle 2000, 280.

²⁴ De commissie bestond uit: ir. E.H. Stieltjes (oud-voorzitter van de Raad van Toezicht op de Spoorwegdiensten), ir. A.H.W. van der Vegt (voorzitter van de Raad van Toezicht op de Spoorwegdiensten), ir. P.H.A. Rosenwald (administrateur bij het Departement van Waterstaat), A.C. Burgdorffer (directeur Gemeentewerken Rotterdam), ir. J.L. Huysinga (oud-chef van de Dienst van het Vervoer van de Nederlandse Spoorwegen), mr. A. de Jong (Wethouder Rotterdam), ir. J.A. Kalff (lid van de Directie van de Nederlandse Spoorwegen), ir. A.B. Marinkelle (hoofd-ingenieur-directeur van Rijkswaterstaat).

²⁵ *Mededeelingen der Staatscommissie betreffende verkeerstoestanden in en nabij Rotterdam*, Den Haag 1921, 7.

1926

Uitbreidingsplan Linker Maasoever, Rotterdam



176

Uitbreidingsplan Linker Maasoever

174

