

STADSONTWIKKELING VAN ROTTERDAM IN HET BEGIN VAN DEZE EEUW

DOOR L. J. C. J. VAN RAVESTEYN

I. DE JONGH'S UITBREIDINGSPLAN VAN 1903

ER is in het Rotterdamsch Jaarboekje reeds zóó veel belangrijks medegedeeld uit de oudere geschiedenis van deze stad en haar omgeving, dat het mij goeddacht ter afwisseling eens een greep te doen in de dichterbij liggende historie en wel uit een tijdperk dat háást nog geen historie is – iets te zeggen over de stadsontwikkeling in het begin van deze twintigste eeuw.

Wie dit wil doen, begint te zeggen De Jongh, zooals men Rose zegt als men spreekt over de uitbreiding van Rotterdam in een voorafgaande periode, in de midden-decennia van de vorige eeuw.

Toch is er een cardinaal verschil tusschen beiden.

Rose, al heeft hij óók voor de haven gewerkt, is toch vóór alles de stedebouwer. De Jongh geeft alleen stedebouw als aanvulling bij zijn haven-concepties.

Als Rose in onderzoek krijgt het vraagstuk van een betere verbinding tusschen Maas en Schie, dan begint hij de oplossing te zoeken in het daaraan dienstig maken van wateren welke in het bebouwde stadsplan reeds een plaats hadden, een historische functie vervulden, de oude westelijke vesten – nu Coolsingel en Schiedamschesingel. Dat was in 1853 en de Kamer van Koophandel kon zich met deze nieuwe doorvaart aan den rand van de toenmalige stad zeer goed vereenigen; maar het plan liep gelukkig op niets uit.

Als De Jongh dertig jaar later, in 1883, dezelfde kwestie krijgt op te lossen, sluit hij zich eerst weliswaar aan bij een gewijzigd plan van Rose uit 1865 – een kanaal van den Westzeedijk ten westen van „De Heuvel” tot den Beukelsdijk, met een aftakking naar de Delfshavensche Schie¹⁾; na genoeg het geheele terrein tusschen den Westersingel en de kom van Delfshaven behoorde tot het gebied van deze toen

1) Zie Bijlage in Rotterdam in de 19de eeuw, plattegrond van 1881.

nog zelfstandige gemeente, zoodat het voorbarig en misschien onnut zou zijn daarvoor een uitbreidingsplan te ontwerpen. Maar als hij na de annexatie van 1886 de vrije beschikking over het grootendeels nog maagdelijk gebied van den Coolpolder krijgt en daarop nu een nieuwe stad moet ontwerpen, dan is van deze toch het hoofdmoment de haven. Lang niet naar den zin van alle vroede vaderen, zooals De Jongh zelf later erkent in een vertrouwelijk rapport van 17 Februari 1903. Een ruim havenbekken aanvankelijk 70 meter breed, breedte door hem in 1903 zelfs opgevoerd tot 100 meter, zal de gezochte nieuwe waterverbinding geven en een zijtak loopt in het oosten uit op een groot plein achter de tegenwoordige Remonstrantsche kerk, een plein van ongeveer 100 bij 200 meter, waarvan naar het westen uitgaat de hoofdader van zijn plan, de Mathenesserlaan, de 40 meter breede nieuwe verkeersweg in de richting Schiedam.

En op dat plein, ziende over het water naar het westen, naar andere havens, naar de rivier, naar de zee, denkt hij zich dan het raadhuis van Groot-Rotterdam, symboliseerend als het ware de levenwekkende kracht van het water voor deze groeiende stad. Het is anders gegaan, maar vooruitlopende op deze plaatsing van een nieuw stadhuis in den Coolpolder kon hij in 1897 het nieuwe archief reeds in dezelfde omgeving gebouwd krijgen.

Een tweede hoofdweg in De Jongh's oudste uitbreidingsplan voor het westen raakt evenzeer de haven.

Deze, de 40 meter breede 's-Gravendijkwal-Henegouwerlaan, was voornamelijk bedoeld als gordelweg welke de wijken in het noorden en oosten, waar de arbeiders zouden wonen, moest verbinden met de rivier en de kaden waar zij werkten. Was ook zoo breed gedacht, opdat die tevens zou kunnen opnemen de spoorverbinding tusschen de havens aan den Rechteroever en het goederenstation D. P. In een handelsstad als Rotterdam moest men andere eischen stellen aan de uitbreiding dan in een luxestad als Den Haag, had De Jongh verklaard in zijn rapport van 1887: breng er water, maak er spoorwegverbindingen¹⁾.

1) Vergelijk Rotterdam in de 19de eeuw blz. 172.

De stedenbouw was bij hem, aanvankelijk althans, zoo niet ondergeschikt dan toch dienstbaar gemaakt aan den havenbouw.

En in die dagen van opkomst was deze opvatting verklaarbaar. Want het havenbelang was een levensbelang, waaromheen alles draaide en waarvoor desnoods alles moest zwichten. Er was waarheid in het geveugeld woord van een mopperend medicus uit dien tijd, den ouden Dr. Minderop, dat men in Rotterdam niets beteekende als men geen stoomschip was. Alles stond in het teeken van de scheepvaart. Men groef havens om de schepen te ontvangen, ook al kwamen er nog lang niet voldoende om die te vullen, maar men was sterk in het geloof dat ze komen zouden. En ze kwamen.

Maar met de schepen uit de zee stroomden van het land in wijden omtrek, in het bijzonder uit Brabant en van de Eilanden, óók menschen toe; zeker als die waren aan de haven hun arbeid te vinden, op een weekloon dat vaak f 10.— zelfs f 20.— hooger was, dan wat ze toen verdienden als boerenarbeiders. Want de haven kon deze krachtige gezonde menschen van buiten uitnemend gebruiken. Immers bij den eenvoudigen opzet van de mechanisatie — een stoomlier aan boord, hier en ginds een lichte hijschkraan aan den wal — had men veel menschenmaterieel noodig, ook als reserve voor plotseling opkomende behoefte, want graan en kolen werden nog met mandjes overgeslagen en op primitieve wijze gewogen en gemeten. De Holland-Amerika Lijn (N.A.S.M.) nam niet vóór 1896 den eersten graanelevator in gebruik, iedere scheepston méér vroeg méér handen: van 1890 tot en met 1904, dus in vijftien jaar, steeg de bevolking van Rotterdam, als men de vermeerdering door annexatie van gebied buiten beschouwing laat, met rond 130.000 zielen.

Er moesten dus huizen zijn, veel huizen, huizen en straten. En ook die kwamen, zonder eenige stagnatie, in een tijdperk waarin — bedenk dit wel — geen woningwet zich nog bemoeide met uitbreiding of bouw en waarin ook de openbare meening op dit stuk zich nog weinig of niet uitte.

Tot op zekere hoogte liepen haven- en woonbelangen

samen, maar hoe groote tegenstelling is er niet tusschen de havenpolitiek welke de Gemeente in die jaren voerde en haar grondpolitiek. Met ruimen blik werd gezien welke terreinen in de toekomst voor het havenbedrijf noodig zouden zijn, wáár ter wille daarvan geen bebouwing geduld kon worden, wáár de groote toegangswegen moesten komen. Maar als het havenbelang ontbrak, dan was de belangstelling dadelijk geringer, ook al omdat men dan geen groote kapitalen kon vastleggen, noodig als die waren voor de haven. De overheid bepaalde in dat geval zich in hoofdzaak ertoe om voor de Gemeente de beschikking te verkrijgen over die perceelen en perceeltjes welke zij beschouwde als de sleutels ter ontsluiting van meer uitgestrekte oppervlakten; waarop straks particulieren de grondexploitatie zouden ondernemen, straten zouden doen aanleggen – ieder op zijn eigen terrein.

De begrenzingen van deze terreinen waren veelal wel héél grillig, want zij vielen bijna zonder uitzondering samen met de kadastrale grenzen die uit den historischen toestand waren voortgekomen, waardoor deze dan ook vaak nog bleef af te lezen uit het stratenplan. Typische voorbeelden daarvan leveren 's Gravendijkwal, Claes de Vrieselaan, Middellandstraat, Lusthofstraat, die geheel of voor een groot deel het beloop van kaden of wateringën volgden.

Al die plannen en plannetjes moesten zoo goed mogelijk geperst worden in iets wat eenigermate geleet op een uitbreidingsplan, maar dan zonder steun van de wet, alleen door onderhandeling en bedreiging. Bedreiging dat de exploitant, indien hij zich niet schikte naar de wenschen van de Gemeente, ook niet behoefde te rekenen op aansluiting aan de kanalisaties van deze – riolen, gas, water; onderhandeling in dien zin dat daarbij betwisting van uitweg, met weigering van de Gemeente om de aan te leggen straten over te nemen als somber perspectief, een zeer krachtig wapen voor de overheid was. Want de aanleggers van de straten waren in den regel alleen grond-exploitanten, niet de bouwers van de huizen en dezen zouden nooit grond koopen aan de nieuwe straten, als zij niet de zekerheid hadden dat deze straten door de Gemeente in eigendom en onderhoud

werden overgenomen; immers zonder deze zekerheid zouden zij geen koopers voor hun huizen vinden.

De Gemeente maakte van deze omstandigheid een dankbaar gebruik, maar aan de andere zijde kon zij haar eischen niet al te hoog stellen omdat de duizenden, die de geweldige ontwikkeling van de haven hierheen trok en die zij noodig had, toch gehuisvest moesten worden, onderkomen moesten vinden in woningen die niet te duur mochten zijn. Vandaar een loven en bieden: de Gemeente beoogde, zooals ik zei, een aanleg zooveel mogelijk passend bij haar plannen, zoo ruim mogelijk doch met zoo min mogelijk bezwaar voor de gemeentelijke schatkist en de exploitant wilde de voor hem meest gunstige verkaveling met zoo min mogelijk straatbezwaar. En géén exploitant wilde bij voorkeur zijn grond uitsluitend bestemd zien voor een beter soort bebouwing, omdat nu eenmaal de aanwas van de bevolking voor het overgroot gedeelte, misschien wel voor 80 pct. uit arbeiders bestond of daarmede gelijk te stellen lieden. Toch zijn er door louter onderhandeling, al dan niet met bedreiging, over particuliere terreinen straten en wegen gekomen van 25, 30, 40 meter breed, zelfs singels met plantsoenstrooken, maar ook – en dit was één concessie – onmiddellijk daarbij aansluitend straten van slechts 10 en 12 meter met de verlangde arbeiderswoningen¹⁾. Zoo zijn óók ontstaan – en dat was weer een concessie – straten met zóó geringe perceelsdiepte dat bij een zeer gebrekkige bouwverordening, die eerst in 1906 een minimum afstand van slechts 6 meter tusschen de achtergevels eischte, de onbebouwde ruimte ten eenenmale onvoldoende werd. Ondanks dat is er nog veel bereikt wat lang niet onverdienstelijk is en heel goed kon passen in een algemeen plan van uitbreiding.

Tusschen 1885 en 1900 waren er op deze wijze meer dan veertig stratenplannen door particulieren tot uitvoering gebracht en in 1897 waren er zelfs 15 exploitaties gelijktijdig in gang. Er was dan ook bij de ongekenne toeneming der bevolking toch voortdurend ruim aanbod van bouwrijp

1) Bij de behandeling van het uitbreidingsplan op 29 Maart 1906 had ook het raadslid F. van Beers hiertegen stelling genomen – maar zonder resultaat.

terrein en, wat daarmede synoniem was, allerwege ruime keuze in niet te dure woningen. Allerwege. Want niet op een enkel punt van de stad maar op tal van plaatsen aan de periferie had de uitbreiding plaats; zij het dan dat de natuurlijke groei hier en daar door bijzondere omstandigheden werd tegengehouden.

Zoo lag daar in Cool, tusschen Westzeedijk en Nieuwe Binnenweg, nog altijd als een landelijke idylle tegen de opdringende stad het bezit der familie Van Hoboken, meer dan 50 H.A. sappig weiland tegen den donkeren achtergrond van het zware geboomte op de buitenplaats Dijkzigt; bezit waarvan de onteigening door De Jongh herhaaldelijk was bepleit maar steeds vergeefs. En in het noordwesten maakten tot in de eerste jaren van de 20ste eeuw de heel ver uit de kom gelegen grenzen van de buurgemeenten Overschie en Hillegersberg, welke, in ruwe trekken geschetst, langs of op korten afstand van de noordzijde van Beukelsdijk, Walenburgerweg en Bergweg liepen, uitbreiding vrijwel onmogelijk; zelfs wanneer daar niet de plannen voor een nieuw station, de servituten van een weinig toeschietelijk eigenaar en de windrechten van een poldermolen deze bemoeilijkt hadden ¹⁾).

De uitvoering van den aanleg op al deze stratenplannen hield de Gemeente, behoudens een heel enkele uitzondering, aan zich ²⁾. Dit had ongetwijfeld een groot voordeel voor deze in zooverre het haar ontsloeg van intens toezicht, wat anders toch noodig was, waar zij in de toekomst voor het onderhoud zou komen te staan. Maar bovendien gaf het ook een dadelijk geldelijk voordeel. Niet alleen omdat bij ontbreken van mededinging de prijsopgave niet scherp concurrerend behoefde te zijn – ik vond f 2.25 per M². klinkerbestrating, f 12.– en f 15.– per geplante boom – maar vooral omdat het een nuttig emplooi gaf voor de geweldige grondmassa's, welke geborgen moesten worden uit de in aanleg zijnde havens: de aannemer van havenwerken was vaak bereid met 50 tot 60 cent per M³. genoeg te nemen voor het

1) Rapport der Commissie van onderzoek uit obligatiehouders der N.V. Bouwgrondmaatschappij Nieuwerschie, 1904.

2) Vergelijk Rotterdam in de 19de eeuw blz. 181.

opbrengen van grond, die den grond-exploitant berekend was tegen f 1.—. Toen in 1900 de Schiehaven werd gegraven, kwam men met den aannemer overeen den grond te bezigen niet alleen voor de opspuiting van het terrein achter Woudestein, waar het nieuwe ziekenhuis moest komen, maar ook voor de ophooging van het particuliere stratenplan van Van Oosterum, tusschen Claes de Vrieselaan, Rochussenstraat en Schoonebergerweg, en voor gemeentelijken aanleg als het doortrekken van den Heemraadssingel tot den Oude Binnenweg (Robert Fruinstraat), van den 's-Gravendijkwal en van de Middellandstraat tot de Bellevoysstraat.

Moge er bij dezen en anderen, toch slechts sporadisch voorkomenden, gemeentelijken aanleg al sprake kunnen zijn van initiatief aan de zijde van de Gemeente, in het algemeen gaf deze slechts leiding, zich daarbij veelal tegen wil en dank schikkend naar de omstandigheden. Eerst omstreeks 1905 beginnen de groote grond-aankopen voor andere dan haven-doeleinden, lang niet naar den zin van alle raadsleden, van wie verscheiden daarin zagen een ongeoorloofde grond-speculatie. Toen de Raad 6 April 1905 niettemin besloot tot aankoop van de boerderij Veelzicht aan Beukelsdijk met daarbij behorende landerijen in Blijdorp, tegen f 1.50 per c.a., was dit tegen het advies van de commissie voor de Financiën en van haar voorzitter wethouder Muller. Dat men even tevoren de daarnaast gelegen boerderij Werkhoeve, ongeveer tegenover den Heemraadssingel, in publieken afslag had aangekocht voor f 1.10 per c.a., mocht niet als precedent worden beschouwd; dit was een sleutelkoop, zooals men ook vroeger vaak had gedaan. Maar al deze aankopen hadden slechts waarde in de toekomst, want de meeste daarbij verworven terreinen kwamen, om redenen die niet altijd geldig mogen heeten, eerst vele jaren later in exploitatie.

En zoo was er in 1911 aan den Rechteroever, dus aan den omtrek van het oude Rotterdam, waarheen de trek wel voornamelijk uitging, voor niet te dure arbeiderswoningen geen bouwrijp terrein van eenige beteekenis meer beschikbaar; met uitzondering dan van het terrein in den Boschpolder, aanvankelijk bestemd voor abattoir en veemarkt,

doch onverwacht vrijgevalen voor woningbouw. Ik kom daarop nader terug.

De particuliere ondernemers waren zich gaan terugtrekken. De toenemende moeilijkheid om geschikte objecten te vinden, waarbij men medewerking van de Gemeente op niet al te bezwarende voorwaarden redelijkerwijs mocht verwachten, de hoogere eischen welke deze aan de plannen stelde, de duurdere kosten van uitvoering en de willekeurige retributie, welke de Gemeente was gaan vorderen als tegemoetkoming in de algemeene kosten van stadsverbetering en van bemaling, eerst f 0.30 per M². bouwterrein bedragende, later opgelopen tot f 1.30, f 2.40 en f 3.—, waren even zoovele factoren om het particuliere initiatief van de bouwgrond-exploitatie te vervreemden. Maar de Gemeente, voor wie dit toch geen geheim kon wezen, had niet aanvaard de consequentie die daaruit voor haar, die weldra monopoliste zou zijn, onafwendbaar moest voortkomen. Er volgde zoo al geen absoluut, dan toch een relatief gebrek aan bouwterrein, al werd dit zoolang mogelijk verdoezeld; totdat uit het debat in de Raadszitting van 13 Februari 1913 de naakte waarheid eindelijk naar voren trad.

Ik sprak hierboven van een algemeen uitbreidingsplan. Er was inderdaad, en ik zou haast zeggen als vertelde ik een sprookje, er was ééns zulk een algemeen plan, deels in kaart, deels in den genialen kop van den man die juist tijdens den geweldigen groei van deze stad in het stadstimmerhuis en ver daarbuiten den scepter had gezwaaid. Toen de nieuw tot stand gekomen woningwet dan ook een uitbreidingsplan eischte en de Raad op 8 Januari 1902 tot dit doel f 7000.— beschikbaar had gesteld, kon De Jongh reeds een jaar later zulk een plan bij de Commissie voor Plaatselijke Werken indienen. De belemmerende deelen van Hillegersberg en Overschie waren intusschen geannexeerd.

Dit algemeen plan, schreef hij in de begeleidende nota, bestaat uit een bijeenvoeging van al de verschillende plannen die alle reeds een of meer malen een punt van overweging bij Uw Commissie, de Commissie van Financiën en Burgemeester en Wethouders hebben uitgemaakt. En iets

verder: „Zoo dit algemeen plan in hoofdlijnen de instemming van den Raad mag verwerven is het mijn voornemen achtereenvolgens de verschillende stadskwartieren in behandeling te nemen.”

In volgorde naar het belang, want niet alle deelen achtte hij even urgent. Het geheele plan omvatte, zij het dan ten deele schetsmatig, de volgende gebieden:

1. Coolpolder.
2. Boschpolder, Nieuw Mathenesse en Spangen.
3. Nieuw stadsgedeelte tusschen de Ceintuurbaan en de oude grens, van de spoorbaan Rotterdam-Schiedam af tot de Rotte.
4. Terrein van den voormaligen reserveboezem van Schie-land.
5. Kralingen binnen de Ceintuurbaan.
6. Stratenplannen aan den Linkeroever.

Op 29 Maart 1906 werden de meest urgente deelen van dit plan, het Westen en het Noorden, door den Raad voorloopig vastgesteld, nadat, als gevolg van in den Raad gezeten bezwaren tegen de voorgestelde hooge spoorweg-overbrugging tusschen Cool en Blijdorp en van een daaruit voortgekomen motie van het lid Van Oordt, de betrokken strooken buiten het plan waren gehouden ¹⁾. Voorloopig. En daarom was er dan ook geen ernstige oppositie meer tegen het plan: de geheele behandeling vult slechts zes bladzijden van het Raadsverslag. De raadsleden P. van Rossem c.s., die van het havencomplex in Cool hinder duchtten voor de bestaande woonwijk – Westersingel c.a. – en daarom althans den oostelijken uitlooper van de haven uit het plan wilden lichten, namen hun daarop gericht amendement terug na verzekering van den voorzitter, Burgemeester s'Jacob, dat het plan slechts zou dienen als algemeene leiddraad en dat er zonder nader Raadsbesluit niets definitiefs vaststond omtrent den aanleg van wegen en havens. En Mr. Ledeboer ondersteunde tevergeefs den wensch van de Gezondheidscommissie, die liever minder breede straten maar meer park-aanleg gezien had.

Zoowel ter wille van de historie als om latere plannen

1) Verzameling 1905 Volgn. 3 en 78 litt F.

beter te kunnen begrijpen, is het goed hier in korte trekken aan te geven hoe dit plan van 1903, zooals de Raad het in 1906 aannam, eruit zag.

Voor den Coolpolder, het groote gebied tusschen het oude Rotterdam en het geannexeerde Delfshaven, dat reeds van De Jongh's komst in Rotterdam af diens volle opmerkzaamheid had, was in hoofdzaak behouden het plan van 1887¹⁾, door De Jongh in 1891 herzien en reeds als richtsnoer aangenomen in de geheime Raadszitting van 17 Maart 1892.

De voornaamste wijziging betrof de uitbreiding aan de rivierzijde, het buitendijsche havengebied.

Het plan van 1887 liet nog geheel ongerept de ellipsvormige vóór Delfshaven gelegen Ruigeplaat. Deze, op welker meest westelijken oever een van de toen nog veelvuldig voorkomende zalmvisscherijen haar bedrijf uitoefende, was oorspronkelijk door den rivierarm de Kous van den vasten wal gescheiden, doch in de 19de eeuw verbonden met de Havenstraat in het oosten en de Schans in het westen door den boogsgewijs aangelegden Kousdijk, welke Delfshaven moest beveiligen tegen hooge vloed en; de in het midden doorgegraven nieuwe Schiemond kon met vloeddeuren gesloten worden. Behalve de gasfabriek en de drinkwaterleiding van Delfshaven vond men hier ook enkele particuliere bedrijven: de houtkooperij van Van de Wetering, de betonfabriek van Van Waning e.a. Maar de normalisatie van de rivier eischte een wijziging van de oeverlijn en wat daarbinnen viel kwam uitnemend te stade aan de scheepvaart van de staag groeiende havenstad.

De z.g. lijnbooten, die voornamelijk stukgoed vervoerden, zagen een belang erin om aan den Rechteroever ligplaats te behouden, maar konden toch ook niet langer ontberen de spoorwegaansluiting die aan Boompjes, Willems- en Westerkade ontbrak en daar nu wel nooit meer komen zou. Toen nu op 2 December 1898 met de Holl. IJzeren Spoorweg Mij. een overeenkomst was tot stand gekomen krachtens welke deze den Rechteroever zou bedienen, zooals de Staatsspoor dit den Linkeroever deed, kon met vrucht gedacht worden

1) Bijlage Rotterdam in de 19de eeuw.

aan het uitbreiden van de havenwerken ook aan deze zijde van de rivier op dit voormalig Delfshavensch gebied. Met loslating van vroegere, inderdaad verwerpelijke denkbeelden om de spoorwegverbinding over de geheele lengte dwars door de woonwijken te maken, nam men nu het tracé van den havenspoorweg zooals die nog aanwezig is, echter met dit verschil dat toen niet gerekend was op een haven-rangeerterrein langs de Hudsonstraat.

De uitvoering vroeg zeer aanzienlijke aankopen, die reeds omstreeks 1894 waren ingezet met de verkrijging van voor dien tijd vrij kostbare objecten als de kistenmakerij van Dubbelman, onderhands voor f 72.000,—, de Rotterdamsche suikerraffinaderij later in publieke veiling voor f 221.912,— aangekocht; aankopen welke al weer doen uitkomen niet enkel den vooruitzienden blik maar ook het doortastend handelen van De Jongh als het de haven gold.

De Parkhaven, als het dichtst bij de stad, had eigenlijk het eerst aan de beurt gelegen om te voorzien in de behoefte aan havenruimte op den Rechteroever en in 1893 was dan ook reeds besloten tot het uitbouwen van een kade in de nieuwe normaallijn van de rivier, vóórlangs het Park, gekoppeld aan het graven van een haven langs de westzijde daarvan (Parkhaven).

Dat leek eerst een onherstelbare schade aan het weinige natuurschoon van deze stad, maar gelukkig ging ermede gepaard de aanleg van het bekende Parkterras, terwijl de Raad verder in 1896 f 20.000,— beschikbaar stelde voor parkaanleg op het heel rommelige terrein tusschen het oude heerenhuis van den Heuvel en den Westzeedijk.

De Parkhaven kon echter niet voltooid worden. Want de buitendijks gelegen terreinen aan de westzijde waren onder Delfshaven's regime in erfpacht uitgegeven aan vrij belangrijke bedrijven: een palmoliefabriek, de fabriek de Maas — voorgangster van de Rotterdamsche Droogdokmaatschappij — en de firma Wilton, die hier haar oudste werf had. Die erfpachten zouden over eenige jaren afloopen en De Jongh besloot dus te laten vóórgaan wat anders zou volgen. Hij zou zijn eerste moderne haven op den Rechteroever meer westwaarts graven, onder Schoonderloo, en zóó traceeren

dat hij desnoods de suikerraffinaderij nog kon laten staan (Schiehaven).

De Raad bewilligde 19 November 1899 de gelden voor den aanleg. Door de zooeven gememoreerde omstandigheid zou het echter 1908 worden eer het goederenstation Rechter Maasoever in gebruik kon komen, maar dank zij het crediet van vier millioen op 7 Maart 1907 door den Raad verleend en den arbeid welke reeds verricht was op het beschikbaar terrein, mocht toch in 1909 het geheele complex Park-, St. Job- en Schiehaven voltooid heeten.

Zooals ik hiervoor reeds opmerkte was in het latere plan de breedte van de binnenhaven in Cool opgevoerd tot 100 meter en de oostelijke tak, welke tot dicht bij den Westersingel zou doorloopen, was na de intrekking van het amendement Van Rossem c.s. in het plan behouden.

Even ten oosten van den Schoonebergerweg, tegenover den Heemraadssingel, had De Jongh de schutsluis ontworpen die de scheiding vormde tusschen binnen- en buitenwater, want de sluizen in den Westzeedijk zouden in den regel openblijven. In verband daarmee moesten de straten die als kaden dienst deden, zooals het oostelijk deel van de Rochussenstraat op 2.50 M. + R.P. komen¹⁾, terwijl die in de overige westelijke polderstad op 0.40 - R.P. liggen, en bij den aanleg van de Saftlevenstraat had men daarmee dan ook reeds rekening gehouden. Toen men echter bij het later uitgevoerde plan den oostelijken tak toch liet vervallen en alleen sluizen in den Westzeedijk maakte, verlaagde men voor zooveel dit nog mogelijk was het straatpeil, omdat de kaden van de binnenhaven geen dijk-functie meer te vervullen hadden.

Een andere niet minder belangrijke aanvulling van De Jongh's plan uit 1887, die later heel wat stof zou opwerpen en de oorzaak zou worden van zeer langdurige maar achteraf gelukkig gebleken vertraging, was de tweede verbinding met het gebied ten noorden van de spoorbaan naar Schiedam door middel van een hooggelegen overbrugging van de sporen.

„Een tunnel” had De Jongh geschreven in een rapport

1) Overeenkomst tot straataanleg met H. van Oosterum Jr., Raadsverg. 23 Nov. 1899.

aan de Commissie voor P. W. „zou met ontzettende kosten gepaard gaan, is een somber, tochtig náár geheel, terwijl een hooggelegen brug een frisch, vroolijk en schoon uitzicht zal opleveren als men zich, zooals het plan aangeeft, de spoorlijn begrensd denkt door weteringen met plantsoenaanleg.” De bestaande overweg, gelijkbaans $\pm$ 450 meter meer oostelijk tegenover de Henegouwerlaan gelegen, bleef gehandhaafd; alleen was er ten dienste van de voetgangers daarnaast een trappenbrug met glijgoten voor rijwielen ontworpen.

Die tweede hooggelegen overbrugging vormde een belangrijk, eigenlijk het meest belangrijke knooppunt tusschen Cool en Blijdorp, tusschen zuid en noord. In het zuiden gingen uit dit punt naar alle richtingen hoofdwegen, waarvan de voornaamste was de toen reeds gedeeltelijk aangelegde Heemraadssingel, welke een aanvang zou nemen aan den Westzeedijk tusschen Park- en Schiehaven.

„Die weg,” dus alweer De Jongh, „is zoo breed ontworpen geworden omdat ik hem dadelijk gedacht heb als een begin van een hoofdceintuurweg die de gansche stad zal omvatten en zal doorloopen tot het ziekenhuis-terrein Woudestein, elf kilometer lang.”

Dat zou dus de buitenste gordelweg worden.

Om niet te vervallen in de fout Rosestraat-Oranjeboomstraat, waar het eerste aspect dat de vreemdeling van deze stad krijgt, op de rommelige achterzijden van leelijke huurkazernes, weinig opwekkend is, had de ontwerper ter weerszijden van den spoorweg een singelaanleg gedacht. Het aansluitend deel ten zuiden van het spoorweg-emplacement zou, zooals ook Rose dit reeds gewild had, met een straatbreedte van 20 meter in oostelijke richting doorloopen tot het Stationsplein, om een korte verbinding te geven tusschen het noordelijk centrum en het nieuwe westen.

Verder was er in het noordwesten, ten noorden van den spoorweg, een plein ontworpen van 140 bij 155 meter, waaruit straalsgewijs de hoofdwegen zouden gaan; in het westen naar een, op het officieele plan zorgvuldig gecamoufleerd, bosch binnen de verbindings-spoorbaan, door De Jongh in zijn vertrouwelijke toelichtingen bij voorkeur als „wald” aangeduid en waarvoor de terreinen reeds vóór de vast-

stelling van het plan gedeeltelijk in bezit van de Gemeente waren.

De hooge overbrugging van de spoorbaan, als schakel in den grooten gordelweg, was een nieuw element in het plan van 1903: noch in het Coolpolderplan van 1883, noch in dat van 1887 kwam het voor, maar de voortschrijdende bebouwing, zoowel in Cool als in het noorden, en de voorgenomen exploitatie door een bouwgrondmaatschappij van groote oppervlakten in Blijdorp, schiep de noodzakelijkheid om voor de betrokken stadsdeelen naar een betere verbinding te zoeken dan de zeer gebrekkige en herhaaldelijk gesloten overweg over het rangeerterrein D. P. vermocht te geven.

De Jongh meende de oplossing gevonden te hebben in dezen hooggelegen overgang circa 500 meter meer naar het westen, in 1903 op ± 5.50 meter + R.P. geschetst maar bij de uitwerking gekomen op 6.50 meter boven R.P. of 6.90 boven het straatpeil van de omringende polderstad, wat gelijkstond met ± 8 meter boven het maaiveld.

Om deze hoogte te kunnen bereiken moest over ± 80 Hectare, zoowel in Cool als in Blijdorp, ophooging plaats vinden en op het plateau van den dus verkregen afgeknotten kegel kwam dan de overbrugging te rusten. Met het oog op de groote diepte van fundeering welke anders gevorderd zou worden, konden slechts de laagste gedeelten van het opgehoogde terrein voor bebouwing in aanmerking komen, het overige was als plantsoen gedacht.

Tegen dit kegelplan, zooals de tegenstanders het doopten, kwam al dadelijk bij de indiening ernstige oppositie uit den Raad, weldra ook uit andere kringen.

Het waren met name de deskundige raadsleden Jac. van Vessem, F. van Beers en R. D. Ketelaar die een krachtige bestrijding voerden en hun bezwaren neerlegden in een nota van 7 October 1904, om enkele maanden later – 17 Januari 1905 – een motie voor te stellen waarbij de Raad aan Burgemeester en Wethouders opdroeg, ten einde aan de gewraakte ophooging te ontkomen, met de Regeering en de betrokken spoorwegmaatschappijen onderhandelingen aan te knopen om te geraken tot zoodanige verhooging van de spoorbaan tusschen Pompenburg en de Delfshavensche Schie dat een

voldoend aantal onderdoorgangen gemaakt kon worden. Daaruit is voortgekomen de hiervoor reeds aangehaalde motie Van Oordt, waarna de uiteindelijke oplossing van het vraagstuk is blijven rusten¹⁾.

Dat vermeerdering van het aantal verkeerskruisingen bij het kegelplan, dat de spoorbaan laag liet, niet mogelijk was en dat men zich daardoor voor onafzienbaren tijd zou moeten behelpen met twee overwegen voor algemeen verkeer, Heemraadssingel en Schiekade, op een afstand van 1500 meter uit elkander met daartusschen den hoofdzakelijk voor voetgangers bestemden secundairen overweg aan Beukelsdijk²⁾, leek inderdaad een sterk argument voor de tegenstanders; maar men vergete niet dat het plan geheel paste in het kader van het in 1902³⁾ door de Spoorwegen opgemaakte plan voor een nieuw station meer naar het westen (Henegouwerplein), waardoor dit argument veel van zijn waarde verloor.

Het andere bezwaar, de uitgebreide ophooging ter weerszijden van de spoorbaan, gevoelde De Jongh niet als zoodanig. Integendeel. Hij zag daarin juist een groote verdienste van zijn project. Hij zou een monumentale brug slaan hoog over de sporen en daarheen zouden zacht glooiende plantsoenwegen het verkeer van verschillende kanten toeleiden, samenkomend op het vóórplein, den afgeknotten top van den kegel. En als de ontwerper sprak over het uitzicht dáár, en van deze viaduct, over zijn nieuwe stad en over zijn park in Blijdorp, dan raakte hij bijna in vervoering, dan was hij niet meer de nuchtere schrijver van het rapport uit 1887, de man van het „breng er water, maak er sporen.”

Het plan voor wat toen als uiterste westen gold, Boschpolder, Nieuw-Mathenessepolder (Tusschendijken) en Spangenschepolder binnen den havenspoorweg, had als hoofdmoment een nieuwen verkeersweg met Schiedam (Schiedamscheweg), welke met doorbraak van de oude bebouwing aan de Aelbrechtskolk tegenover de Aelbrechtssluis, een belangrijke verkorting en verbetering bracht vergeleken bij

1) Verzameling 1905 Volgn. 3 litt. a en b.

2) Advies Gezondheidscommissie 19 Feb. 1904.

3) Verzameling 1914 n°. 33 blz. 193.

den ouden weg deels over, deels onderlangs den bochtigen Mathenesserdijk. De straatweg op den dijk was indertijd aangelegd door een particuliere onderneming, die als retributie in de kosten van aanleg en onderhoud tolgelden hief aan de Noordschans en bij Schiedam; de stoomtram die de verbinding Rotterdam-Delfshaven-Schiedam onderhield, wrong zich eerst door het nauwe, zuidelijk einde van den dijk in de kom van Delfshaven en nam vervolgens vóór het tolhuisje den benedenweg, waartoe, om de helling te overwinnen, een heel primitieve houten viaduct was gebouwd. Natuurlijk zou deze tram straks langs den nieuwen verkeersweg geleid moeten worden.

Geheel in de lijn van wat De Jongh elders had voorgesteld, zou ook hier het terrein buiten den ouden zeedijk (Mathenesserdijk) tot dijkshoogte worden opgespoten; alleen de bouwterreinen zouden $\pm$ 1 meter lager blijven liggen, maar bij den bouw waakte men er voor dat niet bij hooge rivierstanden het water de huizen en tuinen kon binnendringen.

De havenspoorweg, welke het plan aan de zijde van Schiedam afsloot, boog bij de spoorbrug over de Schie naar het zuiden, kruiste bij de boerderij de Hoogeboomen¹⁾ op straatpeil den weg naar Schiedam, liep dan in zuidoostelijke richting over een 40 meter breeden weg (Hudsonstraat) en over een groot plein halverwege, dat diagonaalsgewijs gesneden werd, naar den Schiemond en verder naar de havens ten westen van het Park. Langs de bocht aan de binnenzijde van den havenspoorweg ten noorden van den dijk, was ook in Spangen een wetering met singelweg ontworpen welke door een brug over de Schie, terzijde van de spoorbrug, zou aansluiten op den singelweg langs den spoorweg in Cool (Essenburgsingel).

Tusschen deze noordelijkste brug en de brug in den Binnenweg zouden nog komen bruggen tegenover de Vierambachtstraat en tegenover de Hooidrift, alle zóó hoog gelegen dat ze als vaste bruggen gebouwd konden worden. Inderdaad een voortreffelijk denkbeeld dat echter niet voor

1) Reeds in 1903 kocht de Gemeente deze boerderij, groot 7.76.21 H.A. voor f 116.000.-.



11. DE BUITENPLAATS WALENBURG OMSTREEKS 1900.

verwezenlijking vatbaar was. Drie hoofdwegen, die samen kwamen op het punt van den dijk waar de havenspoor deze kruiste (Marconiplein), beheerschten het plan voor dit nieuwe kwartier tusschen Delfshaven en Schiedam; het waren de beide hierboven reeds genoemde wegen (Hudsonstraat, Schiedamscheweg) en een derde welke dit punt verbond met de ontworpen brug tegenover de Vierambachtstraat (Mathenesserweg). Behalve een paar speelpleintjes kwamen in het plan twee groote pleinen voor: een van 200 bij 140 meter, dat echter de havenspoorweg ongelukkigerwijs in twee driehoeken sneed, een van 130×105 in Mathenesse, ongeveer halverwege den Mathenesserweg.

Het plan voor het noordwesten¹⁾, dat de geannexeerde deelen van Overschie en Hillegersberg behandelde, den polder Blijdorp en den Bergpolder, had vooral belang voor het tot standkomen van den grooten buitensten gordelweg van 11 K.M. welke, aan den Westzeedijk begonnen, via de hooge spoorweg-overbrugging door deze polders in oostelijke richting zou gaan, verder langs de noordzijde van den Reserveboezem en de zuidzijde van den Kralingscheplas, om bij de verbindingsbaan de westelijke aftakking daarvan te houden tot aan Woudestein en daar te eindigen.

De Beukelsdijk en zijn oostelijk einde óver de spoorbaan, de Walenburgerweg, hadden omstreeks 1897 nog een volkomen landelijk karakter.

Langs den Beukelsdijk, van de Delfshavensche Schie tot den meer besproken spoorwegovergang, stonden in bijna ongebroken reeks welverzorgde boerderijen, omgeven door schaduwrijk geboomte, sommige met 18de-eeuwsch zomerhuis van den steedschen eigenaar en met inrijhekken van mooi smeedwerk. Voor en achter gingen kostelijke weiden uit: vóór, over den breeden vliet welke langs den weg liep, tot den Zeedijk of de vooruitgeschoven bebouwing in den Coolpolder, àchter tot Overschie toe. Langs den Walenburgerweg lag aan de noordzijde, over groote breedte maar met geringe diepte, de buitenplaats Walenburg, de oude hofstede van het naar deze genoemde geslacht Walenburg dat in de 17de eeuw ook langen tijd het huis Engelen-

1) Verzameling 1904 Volgn. 47.

burg aan de Hoogstraat in bezit had. Een latere eigenaar van Walenburg had in de 18de eeuw de oude woning vervangen door een deftig heerenhuis, ziende naar het zuiden over de weilanden achter de tuinkoepels en zomerverblijven langs de westzijde van de Schie, naar het noorden over de landerijen die eens de eigen bezittingen waren van vroegere bewoners; de eenige bebouwing tot op verren afstand bestond daar uit een tweetal boerenwoningen met stallen, één kort bij de Schie schuin over de Heulbrug, één meer landwaarts in.

Toen dan ook in 1854 de toenmalige eigenares, mevrouw Van der Dussen van Beeftinck geboren Mees, deze boerderijen ter grootte van $\pm$ 26 H.A. verkocht aan den bouwman Pieter Dijkshoorn Wz., had zij bij de koopakte, op 12 September van dat jaar voor Notaris Kley verleden, geheel in den geest van wat ook haar voorvaderen gedaan zouden hebben, uitdrukkelijk een beding gemaakt dat het landelijk vergezicht althans uit de achterraamen van haar huis moest waarborgen. De koper mocht buiten schriftelijke toestemming van de Vrouwe verkoopster of haar opvolgers in den eigendom van de plaats Walenburg op het gekochte land nimmer eenige meerdere of andere bebouwing doen dan de toen bestaande woningen en stallen op de werven en bijzonder nimmer eenige boomen planten anders dan op die werven, ter beschutting van de woningen en stallen.

Deze boerderijen, welke enkele jaren te voren nog geacht werden een landbouwwaarde te hebben van $\pm$ f 85.000,- d.i. ruim 30 cent per c.a., waren echter in 1899, niet meer als landelijk bezit maar als speculatie object, voor f 3,- per centiare verkocht aan de Bouwgrondmaatschappij Immobilia, die zich met enkele andere eigenaren in de omgeving verstond om gezamenlijk aan de Gemeente Overschie te betalen het bedrag van $\pm$ f 75.000,- dat deze eischte om harerzijds een grenswijziging te bevorderen, waardoor al de terreinen binnen de verbindingsbaan onder Rotterdam zouden komen.

Zoodra deze grenswijziging haar beslag had gekregen, wendde zich de nieuwe vennootschap, aan welke intusschen op 10 April 1900 de belangen van Immobilia waren over-

gegaan, de Bouwgrondmaatschappij Nieuwerschie, tot de Gemeente Rotterdam teneinde de medewerking van deze te verkrijgen met betrekking tot het door haar ontworpen stratenplan, waarin zij rekening had gehouden met de gewenschte doortrekking van den 40 meter breeden ceintuurweg ook over haar terrein¹⁾.

Vlot ging het met de onderhandelingen niet, vooral tengevolge van de onzekerheid welke geschapen was door de toen juist aanhangig gemaakte plannen voor een nieuw centraalstation. Als B. en W. eindelijk in Juli 1903 een voorstel inzake de verlangde medewerking aan den Raad doen, spreken zij echter alleen van langdurig overleg als gevolg van de eischen die zij zich verplicht hebben gerekend voor de exploitatie van dit nieuwe gebied te moeten stellen en die door de betrokken maatschappij „niet zonder ernstig bezwaar” werden geoordeeld. Maar ten slotte was men het toch eens geworden. Behalve de kosten van aanleg, neerkomende op $\pm$ f 7.50 per M². straat, zou zij f 1.30 voor elken M². bouwterrein moeten afstaan als retributie voor kosten van bemaling en ruimer aanleg, terwijl haar vergoed zou worden f 2.— per M². voor hetgeen meer dan $\frac{1}{3}$ van haar bezit voor straat en plantsoen bestemd werd; echter met deze bepaling dat de maatschappij f 10.— per M². bijbetaald zou krijgen voor zoover eventueel de tot plantsoen bestemde grond aan het stationsterrein toegevoegd mocht worden. Verdwijnen moesten in elk geval de beide huizen, welke Immobilia bij wijze van proefbouw onder het Overschiesch regime reeds had gesticht en die met den achtergevel naar de spoorbaan gericht waren.

Maar met de uitvoering vlotte het nog minder dan met de onderhandelingen.

De Bouwgrondmaatschappij verkeerde al spoedig in financiële moeilijkheden en zooals blijkt uit het rapport eener commissie van onderzoek uit obligatiehouders, ingesteld in 1904, was de oorzaak noch uitsluitend te zoeken in den hoogen kostprijs van het weiland, noch in de hooge kosten van aanleg door de Gemeente gevorderd, noch in de afkoop-som van het windrecht dat op een deel der terreinen rustte

1) Zie b.v. plattegrond van Rotterdam 1902, uitgave Bazendijk.

ten behoefte van een naburigen watermolen van Schieland, al was hiermede dan ook weer f 30.000.— gemoeid. Er was een andere oorzaak die veel zwaarder offers had gevraagd, offers die de maatschappij wel moest brengen, wilde zij inderdaad van haar terreinen ooit bouwgrond kunnen maken. Want het servituut van niet bebouwing of beplanting dat de hiervoor genoemde eigenares van Walenburg in 1854 had gemaakt om haar landelijke genoegens te kunnen bevredigen en dat haar landbouwer-kooper niet deerde, was nu een kostbaar wapen geworden in handen van een lateren opvolger in den eigendom, voor wien het alleen ging om geldelijke belangen. Deze, de bouwondernemer C. J. van Tussenbroek, wilde na langdurige en moeizame onderhandelingen bedoelde toestemming ten slotte wel verleenen, maar op voorwaarden welke voor de bouwgrondmaatschappij ruïneus waren: deze toch moest van haar bezit groot circa 29 H.A. bijna 6 H.A. kosteloos afstaan aan Van Tussenbroek.

De bedoelde commissie uit obligatiehouders wist dan ook geen beter advies te geven dan het faillissement van Nieuwerschie aan te vragen om dan, zoo mogelijk, met medewerking van den curator het bezit door obligatiehouders te doen overnemen; wat dezen echter weinig aantrekkelijk voorkwam. Men wilde liever afwachten en voorloopig bleven dus de koeien rustig grazen op het landelijk bezit in Blijdorp tot de Gemeente zelf de exploitatie ter hand zou nemen. Maar door een samenloop van omstandigheden gebeurde dit eerst meer dan een kwart eeuw later, hoewel zij toch reeds in 1920 tegen f 4.— à f 4 50 per c.a. daar perceelen had aangekocht en in 1923 de laatste particuliere terreinen binnen de verbindingsbaan in eigendom had verkregen.

Wat den Bergpolder betreft, sloot het uitbreidingsplan voor het noordwestelijk stadsdeel geheel aan bij het stratenplan Zaayer en Kurpershoek, dat reeds in 1904 incidenteel was voorgesteld ten aanzien van het gedeelte ten oosten van een straat in het verlengde van de Zwart Janstraat (Rodenrijische laan). Het zorgde ervoor dat de gedachte buitenste gordelweg, welke fragmentarisch ook voorkwam in dit stratenplan als de 40 meter breede Bergschelaan, naar het oosten in Blommersdijk kon worden doorgetrokken over

de terreinen van de Bouwgrondmaatschappij Bergweg, tusschen Bergweg en Rotte. In Crooswijk, waar het vrij uitgestrekte terrein van Schieland's voormaligen reserveboezem reeds eigendom van de Gemeente was, zou deze weg dan worden voortgezet langs den Rotteboezem, waar de breedte tot 50 meter werd opgevoerd ten einde een spoorwegverbinding met het gemeentelijk slachthuis mogelijk te maken; ook voor de uitbreiding van deze inrichting had De Jongh in het plan het noodige terrein gereserveerd. Toch gaf hij slechts enkele jaren later, in 1909, het project voor een geheel nieuw abattoir met veemarkt in den Boschpolder, ten westen van Delfshaven.

Het plan voor Kralingen, zooals dit in het uitbreidingsplan 1903 voorkomt, heeft groote beteekenis voor de latere vorming van betere woonwijken in het oosten, al dacht De Jongh die ongetwijfeld van mindere orde dan zijn nieuwe kwartier in westelijk Rotterdam, zijn quartier Léopold, zooals hij zelf het wel noemde.

Het plan geeft een rij- en wandelweg rond den geheelen Kralingsche Plas van het type dat later alleen tot uitvoering kwam in de Kralingsche Plaslaan ten zuiden van den Plas als deel van den bekenden gordelweg, die zich zou voortzetten in de richting van het op Woudestein te stichten ziekenhuis waarvoor de noodige grond-aankopen reeds plaats vonden in 1896 en 1899.

Voor den Linkeroever, waar de Gemeente, zooals De Jongh in zijn nota schrijft, èn door haar groot grondbezit als gevolg van de uitgebreide onteigening voor de Maashaven èn door met particulieren gesloten contracten, vrijwel meester was van de wijze van aanleg, verwees het uitbreidingsplan naar de bestaande stratenplannen en in het bijzonder naar het goedgekeurde plan Maasland, dat het uitgestrekte terrein ten oosten van den spoorweg naar Dordrecht omvatte.

Door financieele moeilijkheden der betrokkenen kwam dit laatste plan echter nooit tot uitvoering¹⁾. De overige

1) Vergelijk Rapport der Commissie van onderzoek inzake Maasland uitgebracht door den secretaris Mr. H. M. A. Schadee in de vergadering van obligatiehouders 27 Februari 1904 en Verzameling 1902 n°. 118.

stratenplannen naar welke De Jongh hier verwijst, wel incidenteel vastgesteld en ten deele ver uit elkander gelegen maar toch passende in het geheel dat hij zich voor den Linkeroever had gedacht, waren klaarblijkelijk de volgende: ¹⁾

- plan Moerman c.s. Beverstraat c.a., 1899.
- plan Kloos, Frans Bekkerstraat, 1900.
- plan Immobilia, Beukelaarstraat c.a., 1902.
- plan Jungerius, Klaver- en Papaverstraat, 1899.
- plan Henkemans, Carnissebuurt, 1899.
- plan Gemeente, Maashaven Oz. en Wz., 1900.
- plan Verschoor, Spa-, Ploeg- en Veldstraat, 1900.
- plan Van der Hoeven c.s. Eg-, Reep- en Veldstraat, 1900.
- plan Eendenburg, Borselaar- en Millinxstraat, 1901.
- plan Veldhuizen, Zwijndrechtschestraat c.a., 1904.

Aan de uitvoering van dit, zij het dan slechts voorloopig, vastgestelde algemeene plan uit 1903, stonden allerlei kwesties in den weg. Er zat aan vast de oplossing van verscheiden buitengemeen belangrijke maar ook uiterst moeilijke vraagstukken met betrekking tot verkeer, spoorweg en binnenvaart; oplossingen die noodwendig moesten voorafgaan, maar welke een later stadsbestuur huiverig was te aanvaarden zooals De Jongh die had voorgesteld.

Eigenlijk was het plan ook niet voor uitvoering bestemd; het moet gezien worden als een proforma plan in 1906 aangenomen om te voldoen aan de nieuwe woningwet. Ook B. en W. in hun latere samenstelling zijn het zoo blijven beschouwen. Want toen de Gezondheidscommissie in Mei 1908 gevraagd had om een exemplaar ervan en in Maart 1909 eindelijk het antwoord kwam, bleek dit ontwijkend: B. en W. memoreerende dat alleen voor het westelijk en noordelijk stadsdeel het uitbreidingsplan was vastgesteld, gaven als hun meening dat ten opzichte van de overige stadsgedeelten de mogelijkheid niet was uitgesloten dat het ontwerp niet ongewijzigd zou worden gevolgd.

1) Vergelijk o.a. het rapport van Directeur Burgdorffer aan Comm. voor Pl. werken van 14 April 1917.

Toen dan ook 1 Augustus 1910 de ontwerper was afgetreden ¹⁾, nadat Rotterdam sedert 1 Mei 1906 stond onder het burgemeesterschap van Mr. A. R. Zimmerman, krachtige figuur die echter zijn eigen opvattingen ook krachtig naar voren bracht en die aan het tot stand komen van het plan niet had medegewerkt, zocht men naar andere oplossingen, waarmede het echter niet vlot verliep.

II. LOSSE STRATENPLANNEN AAN DEN RECHTEROEVER 1901-1913

Wat werd van De Jongh's plan op den Rechteroever uitgevoerd?

Voor hem die Rotterdam's stedenbouwkundige geschiedenis uit den tijd der groote uitbreiding kent, zal de vraag niet vreemd klinken en het antwoord zal hij reeds weten: alleen dàt wat met de methode van geven en nemen bereikbaar was en wat de omstandigheden van het oogenblik geboden.

Men ging voort, óók na de aanneming van het plan uit 1903, zooals men tot dan gedaan had. Incidenteel stelde men stratenplannen vast, zoowel op terreinen van de Gemeente als op die van particulieren, voor zoover althans de vermoedelijke oplossing van hangende vraagstukken zich niet daartegen verzette en voor zoover dit mogelijk was zonder groote offers uit de gemeentekas.

Zoo kwamen aan den Rechteroever tusschen 1901 en 1913, dus deels kort vóór, deels na de proforma vaststelling van De Jongh's algemeen uitbreidingsplan, een aantal partieele plannen tot stand, die tezamen een zeer belangrijke oppervlakte van het nieuwe Rotterdam besloegen.

Het begint in 1901 met een straataanleg voor rekening van de Zuid-Hollandsche Electriche Spoorwegmaatschappij op de terreinen tusschen Zomerhofstraat en Bergweg ter zijde van de door haar gebouwde viaduct, in welke zij de noodige onderdoorgangen had uitgespaard; de bebouwing

1) De Jongh was al 27 Januari van dat jaar voor een heel vereerende opdracht naar Soerabaya vertrokken en diende gelijktijdig zijn ontslag in. Hij werd opgevolgd door den adjunct-directeur Ir. A. C. Burgdorffer.

zou in hoofdzaak bestaan uit z.g. maandwoningen voor den kleinen middenstand, iets duurder type dan dat gebouwd werd op het plan in 1902 voor rekening van den heer E. Dulfer uitgevoerd op een deel der voormalige buitenplaats Jeruzalem, ten noorden van den Oudedijk.

In 1903 ging de Gemeente over tot den aanleg van de Sophiakade met het aansluitend stratencomplex aan het Jaffa, geschikt voor den bouw van arbeiderswoningen, terwijl zij gelijktijdig voortging met den verderen aanleg van de Mathenesserlaan, den hoofdweg van het nieuwe westen.

Merkwaardig is hierbij dat een bouwblok ter grootte van 1.20.00 H.A. ten zuiden van deze laan en ten noorden van den Nieuwe Binnenweg op initiatief van De Jongh en niet dan onder protest van enkele raadsleden buiten elk bestaand plan om nu tot plantsoen bestemd werd (Heemraadsplein). Het volgend jaar gelukte het hem in verband met een aanvraag om grond, even incidenteel en nu tegen den zin van den wethouder Muller, gedaan te krijgen dat in aansluiting bij dit plantsoen een breede gazonstrook met bloemperken noordwaarts zou uitgaan langs den Heemraadssingel westzijde.

In 1903 sloot de Gemeente nog overeenkomsten met de heeren Van der Pluym c.s. betreffende straataanleg voor den bouw van werkmanswoningen ter zijde van het Schuttersveld, met den heer B. Hooykaas Jr. voor de doortrekking van de Voorschoterlaan tot den Oudedijk, met den heer J. A. M. van der Ven voor den aanleg van de Roovalk- en de Vrouw Jannastraat, bestemd voor middenstandsbouw en werkmanswoningen, op een deel van diens buitenplaats Vijverhof¹⁾ aan de Schiekade o.z.

De doortrekking van de Voorschoterlaan typeert wel zeer bizonder hoe men te werk ging. Men beschouwde ieder plan op zich zelf en in dit geval kreeg de verlengde Voorschoterlaan, om de zelfstandige exploitatie op het terrein van den betrokken eigenaar mogelijk te maken, een wrong, zonder welke dit onmogelijk zou geweest zijn en die nu aan het bouwterrein langs de westzijde nog een minimale, onvoldoende diepte liet.

1) Afgebeeld in Rotterdam in de 19de eeuw blz. 266.

Omtrent de overeenstemming door de Gemeente in dien zelfden tijd verkregen met de Maatschappij Nieuwerschie voor de exploitatie van haar terreinen in Blijdorp en met de Maatschappij Insulinde (Zaayer c.s.) voor aanleg in den Bergpolder heb ik hiervoor reeds een en ander gezegd. Ongeveer te gelijker tijd, in 1904, verleende de Gemeente nog haar medewerking aan de Bouwgrondmaatschappij Polder Cool voor gedeeltelijke exploitatie van de terreinen van deze en wel alleen voor een deel ten zuiden van de Middellandstraat en ten noorden van de Robert Fruinstraat; het deel ten noorden van de Middellandstraat zat vast aan de oplossing van den spoorweg-overgang.

Het volgend jaar, 1905, besloot de Gemeente tot doortrekking van den Heemraadssingel westzijde tot aan de Middellandstraat, met handhaving van voorbedoelde, door sommige raadsleden aangevallen, gazon- en bloemstrook aan de zijde van de huizen; waardoor inderdaad een aanleg van breeden opzet is ontstaan die zeker meer tot zijn recht ware gekomen, indien men de architectonische verzorging der bebouwing op hooger peil had gehouden. In het uiterste noorden van toen verleende de Gemeente aan de betrokken eigenaren medewerking voor den verderen aanleg of beter gezegd afwerking van de in 1898 reeds begonnen Raephorst- en Zoomstraat, bescheiden arbeidersstraten, waarmede de legkaart van het oude noorden zoo goed als af was.

Den stoot voor den verderen aanleg in het westen ten noorden van de Middellandstraat gaf zeker wel het besluit, dat de Raad 26 November 1903 op initiatief van het lid J. Verheul Dz. nam, om niet het bestaande naargeestige Armhuis aan den Schiedamschedijk te herstellen, maar een nieuw, meer menschwaardig gesticht te bouwen in vroolijker omgeving, en wel op het gemeentelijk terrein ten westen van den door te trekken 's-Gravendijkwal (Henegouwerlaan). De uitvoering van het besluit verliep vlug en de doortrekking kwam in 1906 tot stand, ging gepaard met den aanleg van eenvoudige straten rond het nieuwe gebouw (Duivenvoordestraat c.a.).

Ten zuiden van de Middellandstraat – tot nog toe alleen op halve breedte, voor de zuidelijke helft, aangelegd – verleende

de Gemeente in 1907 haar medewerking aan de Bouwgrondmaatschappij Polder Cool tot het maken van twee arbeidersstraten, de Van der Poelstraat en de Hendrik Sorchstraat, aan de Bouwgrondmaatschappij Onder Ons tot dien van een soortgelijke straat, de Nozemanstraat; wat de Gemeente weer aanleiding gaf in het volgend jaar de aansluitende straatvakken over haar terreinen tevens aan te leggen, met verdere verlenging van de Mathenesserlaan tot de Hooi-drift. Deze laatste straat werd nu in verbinding gebracht met de Aelbrechtskade op het bestaande peil van deze, waarmede men blijkbaar losliet De Jongh's plan om ook op dit punt een hooge, vaste brug te leggen over de Schie; alleen behield men voor dit westelijk deel van de Hooi-drift de nu uitzonderlijk groote straatbreedte. Wilde men de mogelijkheid misschien openhouden, later op het middenpad toch een brug-oprit te kunnen maken?

In het oosten gaf de Gemeente in 1908 aan den eigenaar van een buitenplaats aan den Oudedijk, den heer Hellebrekers, toestemming tot aanleg van een straat ten westen van de Jericholaan, bestemd voor den bouw van werkmanswoningen.

Het volgend jaar geeft behalve de meer negatieve beslissing omtrent slachthuis en veemarkt, die nu krachtens 's Raads uitspraak niet in het westen zullen komen, wat voortwerken aan den reeds begonnen gemeentelijken straat-aanleg in den Coolpolder, ten westen van den Heemraads-singel (Davidstraat c.a.), de voorbereiding van particulieren aanleg in die omgeving en in het noorden, de voortzetting in het oosten van den uitleg tusschen Crooswijkscheweg en Boezemstraat (Tamboerstraat c.a.) en eindelijk, wat misschien wel het belangrijkste gebeuren was, de overeenkomst met de Bouwgrondmaatschappij Bergweg tot aanleg van haar terreinen tusschen Rotte en Bergweg¹⁾.

Met dit laatste toch ging niet alleen gepaard een plaatselijke verbreeding van dezen weg, hoofdader in het noorden, maar de overeenkomst schiep ook de mogelijkheid om eenige verbetering te brengen in de doorgaande verbinding tusschen het noorden en het oosten.

1) Raadsbesluit 14 October 1909.

Boven de hooge brug over de Rotte (Noordplein) bestond deze eigenlijk in het geheel niet. Er waren een paar overzetschouwttjes, bereikbaar door sloppen, maar de ceintuurweg uit het oudste plan van De Jongh¹⁾ was ergens in het noorden blijven steken en de dichterbij gelegen Zaagmolenstraat, in het laatst van de 19de eeuw aangelegd, komende van den Bergweg, liep in den Zwaanshals dood tegen den zaagmolen de Zwaan van de firma A. van Stolk & Zoonen.

Hier was het toen nog de buurt van de houtzaagmolens; in 1896 trof men daar bij elkaar de Zwaan, de Ooievaar en de Arend. Naast de Ooievaar lag een terrein dat in bezit was gekomen bij de Rotterdamsche Electriche Tramwegmaatschappij, die nu in 1909 haar 3000 M². voor circa f 39.000.— aan de Gemeente verkocht terwijl ook de firma Van Stolk wel wilde verhuizen, mits de Gemeente haar elders aan de Rotte maar een gelijk terrein verschaft. En daartoe bood zich nu de gelegenheid aan door de overeenkomst met de Bouwgrondmaatschappij Bergweg: het van deze voor f 11.30 per c.a. overgenomen deel van haar bezit ter grootte van 6950 c.a. kreeg Van Stolk, met een toegift van nog f 185.500.—, in ruil voor de Zwaan, wiens lot daarmee beëindigd was.

Zijn dagen waren geteld, maar de Zaagmolenstraat kon in 1910 op een breedte van 15 meter worden doorgetrokken en met een brug over de Rotte was nu, onder het motto „tijdelijk”, een doorgaande verbinding geschapen, niet met een hoofdweg maar met de smalle Crooswijkschestraat. En door deze met het noordoosten van de stad.

't Was zeker geen royale oplossing.

De Bouwgrondmaatschappij Insulinde verkreeg in 1909 de verlangde medewerking voor de exploitatie van haar terrein ten noorden van den Bergweg, oostelijk van den Bergsingel en ten westen van het verder van de stad gelegen deel harer terreinen, dat in 1904 was vóórgegaan. Voor de $\pm$ 8 H.A. bouwterrein moest zij nu een retributie betalen van f 1.30 per centiare.

Ook in het noordelijk westen ging de uitbreiding stuksgewijs en met sprongen. In hetzelfde jaar 1909 brengt de

1) Rotterdam in de 19de eeuw, blz. 183v.

Wester bouwgrondmaatschappij, nadat zij overeenstemming heeft verkregen met de Gemeente, nu éérst het meest van de stad verwijderde deel van haar gronden in exploitatie, het driehoekig terrein tusschen Vierambachtstraat, Oosterzeestraat en Burgemeester Meineszlaan, omvattende circa 6 H.A. bouwterrein. Behalve een retributie daarvoor, die nu f 1.65 per c.a. beloopt, hoewel twee jaar te voren de Bouwgrondmaatschappij Onder Ons (Nozemanstraat) slechts f 0.50 had betaald, moest zij nog opbrengen een bedrag van f 12.830.— voor vervroegden aanleg van de Middellandstraat, tusschen de Van der Poelstraat en den westelijken weg van den Heemraadssingel, op volle breedte, wat noodig was voor het verkrijgen van een beteren toegang tot het ontworpen kwartier. Immers anders zou de Gemeente voor háár exploitatie van de terreinen aan den breed opgezetten Heemraadssingel ten zuiden van de Middellandstraat zich nog wel wat beholpen hebben met de halve breedte van deze straat, al was deze ook de hoofdverkeersweg in het noordelijk westen!

Hier lagen altijd nog ongerept de strooken ter weerszijden van de spoorbaan, welke ingevolge de motie Van Oordt uit 1905 tijdelijk uit het uitbreidingsplan waren gelicht, het terrein voor den altijd nog hangenden stationsbouw en voor de uitvoering van De Jongh's befaamde kegelplan.

De stationsbouw was geheel op den achtergrond geraakt, maar het vraagstuk van den spoorweg-overgang aan Beukelsdijk niet. Integendeel. Hier liep de eenige rechtstreeksche verbinding tusschen twee stadsgedeelten waar niet alleen in snel tempo de bebouwing toenam, maar waarvan het een de uitgesproken taak had te huisvesten de menschen die in het andere deel werkten. De klachten over onmogelijk lange wachttijden voor gesloten boomen namen met den dag toe en ten slotte was er iets als een openbare meening dat er op korten termijn verbetering moest komen.

En die zou komen, op bijna simpele wijze, maar dan ook weer als tijdelijk bedoeld. Helaas, tijdelijk heeft een taai leven.

Het is vermoedelijk Burgemeester Zimmerman geweest, aan wien men de eer voor de vondst moet toekennen

overigens het ei van Columbus. De dubbele waterloop welke naast den overweg, onder het spoorweg-emplacement door, het water van Diergaardesingel en Spoorsingel verbond, zou verbouwd worden tot tunnel voor rij- en voetgangersverkeer en het water kon zelfs nog blijven stroomen onder den zoo-veel lager dan de straat liggenden vloer.

Op 20 April 1911 sprak de Raad zich ten gunste van dit plan uit en toen na moeizame onderhandelingen met de Spoorwegen toch eindelijk in 1915 dit gemetamorfoseerd riool voor het publiek geopend kon worden, had het vraagstuk van den „grooten” spoorweg-overgang alle urgentie verloren. Maar ook was daarmee, althans voorloopig, verkeken de kans op verwezenlijking van een doortrekking van den ontworpen singel naar het Stationsplein.

Om het plan te kunnen uitvoeren had men noodig gehad een stukje grond, dat, omringd door breede slooten, als een eilandje tusschen Diergaarde en Overweg lag en evenals het terrein ten westen van dezen overweg in eigendom toebehoorde aan de Bouwgrondmaatschappij Essenburg.

Typeerend voor de wijze van onderhandelen waarover ik hierboven schreef, is wel de exploitatie-geschiedenis van deze maatschappij.

In den tijd van snel oplopende prijzen, toen aan den Rechteroever op Rotterdamsch grondgebied maar weinig maagdelijk terrein meer beschikbaar was en aan den Linkeroever, als gevolg van de omvangrijke onteigening voor de Maashaven, een wilde speculatie in grond was ontstaan, culmineerend in de Maasland-zaak, had de maatschappij de boerderij Essenburg, welke toen nog onder Overschie ressorteerde, aangekocht voor $\pm$ f 6.— per c.a., een prijs die niet zoo heel laag was. Zij kreeg van Overschie in 1901 vergunning om te bouwen, maar de Rotterdamsche directie van Gemeentewerken had bij „minnelijk overleg” weten te bereiken dat de maatschappij haar exploitatieplannen opborg totdat de grenswijziging tot stand zou zijn gekomen. Toen deze er wàs, moest weer gewacht worden op het uitbreidingsplan en dit vroeg een zóó groot deel van het bezit der maatschappij voor straat- en singelaanleg dat B. en W. in 1905 toegaven de uitvoering bezwaarlijk mogelijk te achten

zonder minnelijke regeling of onteigening. Maar de onderhandelingen schoten niet op; de voorwaarden waren voor de betrokken maatschappij onaannemelijk. Alvorens iets toe te geven, wilde de Gemeente afstand van het bewuste eilandje waarvan zij het bezit noodig had om de verbinding met het Stationsplein tot stand te kunnen brengen.

Wachtensmoede heeft de maatschappij in 1911 de voorwaarden, toen iets gunstiger geworden, toch aangenomen. Het eilandje kwam aan de Gemeente tegen f 7.50 per M²., maar het kreeg een andere bestemming: een deel ervan was nu onontbeerlijk voor bovenbesproken tunnelaanleg¹⁾. De Jongh en Rose's weg langs den spoorweg kwam als gezegd in het gedrang en bleef tot heden achterwege.

Een van de meest belangrijke uitbreidingen kort na de vaststelling van het algemeen uitbreidingsplan in 1906 is zeker wel die op de terreinen van de Bouwgrondmaatschappij Boschpolder ten westen van Delfshaven. Belangrijk, niet alleen om de cijfers. Aanvankelijk zou de Gemeente in 1906 slechts een gedeelte aankopen – 22.75.22 H.A. voor f 1.137.610,— – en het overige voor rekening van de maatschappij aanleggen, maar het volgend jaar kocht zij voor f 1.726.464,— ook dit deel, ter grootte van ± 29 H.A. Ook belangrijk, omdat daaruit duidelijk werd hoe weinig men zich gebonden achtte door het in 1906 vastgestelde generale plan. Immers de aankoop van het eerste deel van den Boschpolder was voornamelijk geschied met de bedoeling om dáár, vlak achter de kom van Delfshaven en over groote lengte langs den Schiedamscheweg, een plaats te vinden voor een royaal opgezet, modern slachthuis met veemarkt, op een terrein van $15\frac{1}{2}$ H.A. met spoorwegaansluiting en met een loswal aan de Voorhaven; terwijl toch de toelichting op het uitbreidingsplan niet alleen een breedte van 50 meter voor den hoofdweg langs den Rotteboezem motiveerde met de opmerking dat daarmede mogelijk gemaakt werd een spoorwegverbinding met het bestaand abattoir, maar óók aangaf de noodige ruimte voor uitbreiding van deze inrichting. Dat was slechts drie jaren tevoren! Doch

1) Adres van de N.V. Bouwgrondmaatschappij Essenburg aan den Gemeenteraad 14 Dec. 1910 en Verzameling 1911 volgn. 84 litt. a.

hoe dit zij, het denkbeeld van een slachthuis met veemarkt in het westen ontketende onder leiding van de buurtvereeniging het Westen een hevige oppositie bij de burgerij, een oppositie door Burgemeester Zimmerman niet ongaarne gezien.

Immers deze was, toen hij zich in de locale toestanden ernstig had ingewerkt, met de meerderheid van het College van B. en W. tot de conclusie gekomen, dat de verplaatsing naar het westen, zoowel voor de veemarkt als met het oog op het slachthuis, een verkeerde oplossing moest geacht worden¹⁾. Dit was dus in strijd met het gezamenlijk rapport van De Jongh en den directeur van het algemeen slachthuis Dhondt en steunde op een nader bij den directeur van het bouwtoezicht Struyk ingewonnen advies. Deze ambtenaar, in wien Zimmerman blijkbaar een tegenwicht tegen de technische overheersching van De Jongh zag en wiens adviezen door hem zeer werden gewaardeerd, kwam tot de conclusie, dat de ligging in het westen bij de hier te lande heerschende westelijke winden in hooge mate bedenkelijk zou zijn; de stank, veroorzaakt door de nevenbedrijven, zooals vetsmelterijen, bloeddrogerijen enz., was zelfs bij de meest moderne inrichting niet geheel weg te nemen.

Dit argument was wel geschikt om indruk op den Raad en op het publiek te maken, want jarenlang had de stank dier nevenbedrijven aanleiding gegeven tot klachten in de pers en in den Raad, maar ondanks alle toezeggingen was het euvel niet opgeheven. Latere technici hebben echter anders gedacht omtrent de mogelijkheid tot onschadelijk maken van die hinderlijke dampen en gassen, waarbij de praktijk hen in het gelijk heeft gesteld. En daarom was van meer blijvende waarde een ander argument, ook aangestipt door de vereeniging het Westen, dat de eigenaardige omgeving van een abattoir en veemarkt schade zou toebrengen aan het als woonstad bedoelde westen, terwijl daarentegen deze inrichtingen nu eenmaal waren saamgegroeid met de wijk waarin zij zich bevonden. Verplaatsing zou dus deze wijk zeker ernstig schaden en werd door de onmiddellijk

1) Vergelijk A. Voogd: Personen, feiten en cijfers, L., in Rotterdamsch Weekblad 18 Sept. 1926.

belanghebbenden bij slachthuis en veemarkt niet gewenscht.

De tegenstanders wonnen het pleit en de Raad aanvaardde 16 November 1910 de motie Dutilh c.s. om B. en W. uit te noodigen plannen in te dienen voor een nieuw slachthuis met veemarkt aan water en spoor gelegen, doch elders dan in den Boschpolder of op de tegenwoordige plaats.

Men moest dus herhalen het spelletje uit de 19de eeuw¹⁾, slechts voor betrekkelijk korten tijd onderbroken door de plaatsing van het abattoir waar het nu nog staat. Met dat al was niet alleen de stadsontwikkeling met dit besluit zeer gebaat maar ook de volkshuisvesting, want er was toen aan den Rechteroever nagenoeg geen rijpe bouwgrond voor arbeiderswoning-bouw meer beschikbaar. En zoo was dan ook in 1911/1912 ongeveer het geheele terrein dat nu vrij viel reeds verkocht tegen prijzen van f 16.- tot f 35.- per c.A.; het gemeenteverslag over 1912 sprak terecht van den spoedigen verkoop van den gemeentegrond in den Boschpolder en moest tevens vaststellen dat de aanbouw van nieuwe woningen op den Linkeroever toenam. Dit laatste was teekenend: zoolang er op den rechter oever terrein te koop was, ging men niet naar den linker. Dat in 1916 ook op dezen oever de Gemeente zoo goed als geen bouwrijp terrein meer over had, was te danken aan de groote vraag naar grond in dit stadsdeel mede als gevolg van een andere omstandigheid: gebrek aan heipalen in de oorlogsjaren. Immers de kleibodem aan gene zijde van de rivier maakte daar lagen bouw zonder heifundeering mogelijk.

In het oosten kreeg de uitbreiding een ander karakter.

De Gemeente kocht daar in 1911, nadat het stratenplan dat de Bouwgrondmaatschappij Vredenhof had ontworpen op de voormalige buitenplaats van dien naam aan den Oudedijk, was afgekeurd, van deze voor de som van f 330.000 haar geheele bezit aan, $\pm$ 65 H.A. inclusief een deel water van den Plas, grenzende aan het gemeentelijk terrein Rozenburg, het vroegere buiten van de familie Madry. En door dezen aankoop kon nu de Gemeente niet alleen beletten dat op de terreinen van Vredenhof een ongewenschte bebouwing tot stand kwam, maar zij kon ook Rozenburg ver-

1) Vergelijk Rotterdam in de 19de eeuw blz. 22.

grooten en dit tot openbaar park bestemmen met terrein voor villabouw, als waardige afsluiting naar het zuiden voor het mooie stuk natuur dat Rotterdam nog bezat in zijn Kralingsche Plas.

Daarmede was de beslissende stap gezet voor het karakter der verdere uitbreiding in het oosten, die nu nagenoeg geheel zou gaan in de richting van het woonhuis voor den maatschappelijk beter gesitueerde. Overigens was daar in 1911 nog tot stand gebracht een heel typische reguleering van een buitengewoon rommelige bebouwing langs een van de oorspronkelijke lanen in den Kralingsche Voorpolder, de Adamshoflaan aan den Oostzeedijk. Deze was niet veel meer dan een voetpad, waarop een aantal hofjes uitkwam. De Gemeente nu werkte mede met de eigenaars om in plaats daarvan een straat te verkrijgen van weliswaar slechts 10 meter breedte en met bouwterreinen van slechts 14 meter diepte, maar zij bedong dat de bebouwing niet hoger mocht gaan dan beganegrond met een verdieping.

De politiek van geven en nemen, waarmede toch nog wel eens iets bereikt werd!

Verder valt er in het tijdvak tot 1913 niet veel omtrent de uitbreiding op den Rechteroever te constateeren. Volledigheidshalve wil ik nog noemen twee kleine stratenplannen die opengebleven vakjes vulden: in 1911 dat tusschen de Blommerdijkschelaan en de terreinen van de Maatschappij Bergweg in het noorden, in 1912 dat op de voormalige buitenplaats van de familie Van der Willigen aan de Schiekade oostzijde, waarbij het voornamelijk ging om de gewenschte uitbreiding van het aangrenzende St. Franciscus Gasthuis.

III. GEDEELTELIJKE UITBREIDINGSPLANNEN AAN DEN RECHTEROEVER ¹⁾

Het uitbreidingsplan dat eindelijk onder leiding van De Jongh's opvolger Burgdorffer tot stand kwam en dat stuks-gewijs gepubliceerd werd, was in den grond der zaak een verzameling, naar veranderde omstandigheden en vooral

¹⁾ Vergelijk Ir. Van Dijk, Beknopt overzicht in Rotterdamsch Jaarb. 1914 e.v.

naar gewijzigde inzichten, pasklaar gemaakte plannen uit den tijd van De Jongh.

Voor Cool was misschien de belangrijkste wijziging dat men in het noorden prijs gaf het kegelplan, al liet men veiligheidshalve aan het noordelijk einde van den Heemraadssingel tegen de spoorbaan een stuk grond braak liggen: kwam tijd, kwam raad. Maar ook het loslaten van het centrale plein aan het oosteinde van de ontworpen haven achter den Westersingel, waar De Jongh zijn raadhuis gedacht had voor Groot-Rotterdam, beduidde een wijziging van weinig minder beteekenis.

Voor Blijdorp was zeker verheugend dat men terugkeerde tot het oorspronkelijk denkbeeld van De Jongh om in het westen van dezen polder een park aan te leggen, waarbij Burgdorffer nu, als eisch van een nieuwen tijd, sportterreinen ontwierp. Maar het gaf weinig reden tot vreugde, dat hij aan den rand van Blijdorp en Bergpolder een gordel van fabrieksterreinen projecteerde langs verbindingskanalen tusschen de Schievaarten en de Rotte.

De industrie vroeg terreinen aan spoor en binnenwater, de zeer welgestelde vroeg villaterrein en de onder dezen volgenden vroegen, ieder naar zijn gesteldheid, passende woningen. Maar aan deze billijke wenschen van de burgerij kon niet naar behooren voldaan worden, want met de grondpolitiek was het verkeerd geloopt en dus ook met de woningvoorziening.

Niet zonder reden was het dat de Gezondheidscommissie in 1915 in een voortreffelijk studierapport¹⁾ erop wees, hoe een goede grondpolitiek moet omvatten het geheele gebied waarop in een afzienbare toekomst de stad zich zal uitbreiden, hoe deze erop gericht moet zijn om op elk oogenblik, althans binnen zeer korten termijn, te kunnen voldoen aan de vraag naar bouwterrein voor verschillende doeleinden.

Noch het een, noch het ander was hier het geval, al had de Gemeente vooral in de jaren tusschen 1904 en 1914 omvangrijke grondaankopen gedaan ook voor andere dan havendoeleinden. Er ontbrak systeem.

1) Jaarverslag Gezondheidscommissie 1915, bijlage IX.

Zoowel in den Raad als daarbuiten was herhaaldelijk aangedrongen op het overleggen van een algemeen plan van uitbreiding en dan natuurlijk van een dat kans had uitgevoerd te worden, omdat door het ontbreken daarvan de exploitatie van bouwterrein en dientengevolge ook de woningvoorziening geheel dreigde vast te loopen, in het bijzonder die voor den arbeider en den kleinen burger, die te zamen een zoo groot deel van de bevolking vormden.

Om dan toch iets te doen, hadden B. en W. in Nov. 1913 als eerste gedeeltelijk plan van uitbreiding bij den Raad ingediend dat voor den voormaligen reserveboezem van Schieland, onderdeel van het uitbreidingsplan voor Crooswijk, door welk laatste 75000 M². bouwgrond beschikbaar zou komen.

De Gemeente bezat hier onder meer in eigendom het terrein van bedoelden boezem dat bij uitstek geschikt was voor den bouw van goedkoope woningen, niet alleen door zijn ligging maar ook omdat het de Gemeente niet veel gekost had, want het was haar op zeer voordeelige condities toegevallen bij een regeling met het Hoogheemraadschap, toen dit in 1897 zijn bemaling ging wijzigen en het krachtige gemaal aan de Admiraliteitskade stichtte.

In 1914 volgde het volledige uitbreidingsplan voor Crooswijk en kort daarna dat voor den Spangenschen polder binnen den kwartcirkel van den havenspoorweg – een terrein toen nog volkomen geïsoleerd. Want de Mathenesserbrug kwam er eerst in 1923 en Nieuw-Mathenesse, tusschen Spangen en den Schiedamscheweg ('Tusschendijken'), was nog onaangelegd, bevond zich in handen van particulieren die dit laag gelegen stuk grond wel hadden opgespoten voor grondberging, maar voorloopig afzagen van aanleg.

Spangen lag dus wel een kilometer uit de naaste bebouwing.

Maar het ging de laatste jaren ook niet meer erom welke terreinen het eerst aan de beurt behóórdten te komen, maar welke in exploitatie konden komen, zonder dat vooraf eenig nevenvraagstuk opgelost behoefde te worden. En Spangen verschaftte 180.000 M². bouwterrein.

Door dit stelselloos aanpakken had de kaart van het

nieuwe Rotterdam in die dagen een zonderling aanzien gekregen. Zij geleek op een legkaart waaraan ongeduldige kinderhanden bezig zijn, aanvattend wat het meest voor het grijpen ligt.

Inplaats van geleidelijk voort te schuiven volgens een vast plan, had de bebouwing zich bewogen met sprongen: wat reeds jaren rijp was, bleef liggen, wat nog lang niet aan de beurt behoefde te komen, ging vóór.

Van deze wonderlijke grondpolitiek ondervonden de grondprijzen natuurlijk wel zeer ongewenschte gevolgen. Zoo moest de Gemeente, toen zij tenslotte in 1920, nadat het meer afgelegen Spangen was vóórgegaan, het hierboven bedoelde terrein van de Bouwgrondmaatschappij Tusschendijken aankocht, daarvoor $\pm$ f 8.— per M². onaangelegden grond betalen; het aangelegd terrein van Spangen, hoewel duur voor de toenmalige ligging, had nog maar $\pm$ f 10.— per M². gekost.

Maar zelfs daar waar de prijs van den ruwen grond niet zóó hoog was opgelopen als in Tusschendijken, waren toch reeds in 1908 de prijzen aan straten, bestemd voor werkmanswoning-bouw, gestegen tot f 18.— à f 20.— per c.A., terwijl die tien jaar tevoren, dat is in den tijd van ruim aanbod bij groote vraag, niet hooger waren geweest dan f 10.—, f 12.— of ten hoogste f 15.— naar gelang van diepte en ligging.

Met korte tusschenpoozen verschenen nu de uitbreidingsplannen, noodig om de aanvankelijk overgeslagen deelen van de legkaart aan te vullen en daarbij was wel het merkwaardigste dat men de oplossing van de vraagstukken, welke zoo lang de plannen hadden tegengehouden, nog evenmin had gevonden, maar die eenvoudig ontliep. Wat natuurlijk vele jaren eerder evenzeer had kunnen gebeuren.

Zoo kwam dan in Maart 1914¹⁾ het plan Beukelsdijk dat een oppervlakte van $\pm$ 80 H.A. besloeg, het terrein van het kegelplan ten zuiden van den spoorweg, tusschen de Schie en de Henegouwerlaan.

De bebouwing was hier, zooals ik hierboven reeds uiteenzette, jarenlang stopgezet, ook nadat het ophoogingsplan

1) Verzameling 1914 n^o. 33.

van De Jongh in ongenade was gevallen en dit gebied door de motie Van Oordt uit 1905 wit papier geworden. Maar niet alleen de bebouwing was tegengehouden, ook de overbrugging van de Schie en de noodige verbetering ten dienste van de binnenvaart, in het bijzonder de reeds lang gewenschte ruimere verbinding tusschen de Maas en het binnenwater ter vervanging van de bestaande door Delfshaven; met welk laatste dan al weer samenhang het plan voor het oostelijk deel van den Coolpolder, tusschen den Nieuwe Binnenweg en den Westzeedijk, met het netelig vraagstuk van de onteigening der bezittingen van een tweetal van Rotterdam's meest vermogende burgers. En het was bekend dat een dier twee, de bewoner van Dijkzigt, zoo zeer daaraan gehecht was dat men bij onteigening diens vertrek uit de gemeente moest vreezen, al was hij bereid gevonden, toen het toenemend verkeer langs den Nieuwe Binnenweg voor dezen smallen weg te machtig was geworden en tot zeer ongewenschte verkeerstoestanden leidde, in 1906 op billijke voorwaarden een strook van zijn bezit af te staan tot verbreding.

Het Beukelsdijkplan nu, dat den middenstand tamelijk dure woningen gaf, verschaft de binnenvaart, in afwachting van het tot stand komen der nieuwe sluizen bij het Park, en van de mogelijke demping van grachten in de oude stad, ten minste een ruim kanaal als toegang en breede kaden voor ligplaatsen; het water van de Schie verbreedde het plan met ± 10 meter, de oostelijke kade bracht het op 25 à 30 meter. De Jongh's denkbeeld van een overbrugging aan het einde van de Middellandstraat (Vierambachtstraat) had men in het plan behouden, maar niet in den vorm van een vaste brug. Daardoor ontging men een nòg sterker opheuging aan de oostzijde (Mathenesserplein) dan nu reeds noodig was en die toch nog over aanzienlijke uitgestrektheid een belangrijke rijzing van straten en bouwterrein medebracht. Het geweldige zanddepot dat bij voorbaat reeds was opgetast aan het noordelijk einde van den Heemraadsingel had zijn beteekenis verloren en het Dagelijksch bestuur overwoog daarom in de eerste weken van den wereldoorlog dit zand bij wijze van werkverruiming te doen af-

graven en het te benutten voor den aanleg van de straatbanen in het plan Beukelsdijk, waaromtrent met de eigenaars van een deel der terreinen in dit plan begrepen, reeds overeenstemming was bereikt. En zoo geschiedde¹⁾.

Na Beukelsdijk komt het uitbreidingsplan voor het noordwestelijk en noordelijk stadsgedeelte, voor Blijdorp en den aan de andere zijde van de Schie gelegen Bergpolder voor zoover deze althans nog niet bebouwd was of voor kanaal-aanleg gereserveerd; den 6 Mei 1915 stelt de Raad dit plan definitief vast.

Tegen het einde van 1915 volgt het plan voor Nieuw-Mathenesse, grootendeels ingenomen door de terreinen van de maatschappij Tusschendijken en daardoor voorloopig van geen urgent belang voor de volkshuisvesting. Als straks echter Spangen, dank zij de zorgen van Rotterdam's eersten Directeur van den in 1916 ingestelden Gemeentelijken Woningdienst, Ir. Plate, niet het minst door Brinkman's interessanten galerijbouw²⁾ en door Meischke en Schmidt's sobere maar rustig aandoende architectuur langs straten als de Bilderdijkstraat, staat te worden tot een mooi staal van een moderne arbeiders- en kleine-middenstandswijk, dan acht de Gemeente het tijdstip gekomen om Tusschendijken daarbij te doen aansluiten en koopt zij in 1920 van de Maatschappij voor f 2.500.000.— haar geheele bezit van ± 31 Hectare. Architect Oud³⁾ bouwt er de bekende complexen werkmanswoningen, waarop vooral de vriendelijke binnen-terreinen een zeer eigen stempel zetten en later zouden Brinkman en Van der Vlucht de gevelarchitectuur verzorgen van den hoofdader in het plan, den Mathenesserweg.

Wanneer dan tegen 1918 het meer volledige kanalenplan⁴⁾ verschijnt, dat de nieuwe verbinding beoogt tusschen de Rotte en de beide Schievaarten onderling en met de Maas door de daartoe reeds vroeger gegraven Parkhaven aan den Westzeedijk, dan is dit tevens een belangrijk moment in de

1) Raadsbesluit van 20 Dec. 1914 betreffende straataanleg M. Zaayer.

2) Rotterdamsch Jaarb. 1923. 3) Rotterdamsch Jaarb. 1924.

4) Verzameling 1917 n°. 263 en 1914 Volgn. 59. De Raad besluit 5 Sept. 1922 tot onteigening van ± 64 H.A. tusschen de Rotterdamsche Schie en de Rotte.

geschiedenis der stadsontwikkeling. Want waar deze verbinding de onbebouwde gebieden in het noorden en het westen over groote afstanden snijdt, moet dit kanalenplan noodwendig samengaan met een volledig uitbreidingsplan voor deze deelen der gemeente, dus voor het nog ontbrekend deel van het noorden en voor de uitgestrekte terreinen in den Coolpolder tusschen Westzeedijk en Nieuwe Binnenweg. Daarmede waren dan, als men het nieuwe oosten uitschakelt, de laatste stukken in de legkaart van den Rechteroever ingevoegd.

Er was toen dus voor een groot gebied der gemeente een ernstig bedoeld uitbreidingsplan.

Maar dit plan bekreunde zich al evenmin als vorige plannen om de vraag hoe het te zijner tijd, en wel in een tijd die niet eens zoo ver af meer kon zijn, zou aanpassen bij een uitbreiding over de nieuwe stedelijke grenzen, dus buiten den verbindingsspoorweg tusschen de stations D. P. en Maas. Integendeel het plan accentueerde deze scheiding zelfs door daarlangs over vele kilometers lengte in het noorden en noordwesten een kanaal met fabrieksterreinen te projecteeren, den zwarten gordel te scheppen, welke straks de nieuwe stad, die komen zou, met vroegtijdig verval bedreigde.

Ware dit plan uitgevoerd dan was het stadsbeeld van Rotterdam aan deze zijde zoo niet voor altijd, dan toch voor een eeuw en wellicht langer hopeloos bedorven. En het is zeker een niet geringe verdienste geweest van de in 1933 naar huis gestuurde gezondheidscommissie dat zij zich krachtig verzet heeft tegen deze onoverkomelijke barrière voor een regelmatige uitbreiding. Dat niettemin de industrie eindelijk geholpen moest worden, wilde men die niet geheel naar elders zien trekken, gaf zij volkomen toe, maar zij wees daarbij den weg hoe dit mogelijk zou zijn zonder schade voor het toekomstig stadsbeeld ¹⁾.

Het mag echter wel een gelukkige samenloop van omstandigheden heeten waardoor ook het plan uit 1915 voor dit deel niet tot uitvoering kwam en dat daarmede in onze dagen aan den Stadsarchitect Witteveen, deels in samen-

1) Zie Jaarverslag 1914 blz. 30, 33, 34.

werking met Kromhout¹⁾, de gelegenheid bleef geboden om met een eigen visie op de toekomst een eigen plan te geven, uitgaande over tijdelijke grenzen!

Het andere stuk uitbreidingsplan dat samenhang met het Kanalenplan, was dan dat voor het zuidelijk deel van den Coolpolder, omvattende het z.g. land van Hoboken met de buitenplaats Dijkzigt en enkele aangrenzende terreinen die grootendeels reeds eigendom van de Gemeente waren²⁾. Het gaf twee helften te zien, ongelijk van grootte en volkomen ongelijksoortig. In de kleinste, de westelijke helft, domineerde de ontworpen binnenhaven, zonder de vroeger reeds aangevallen oostelijke aftakking, de nieuwe verbinding tusschen Schie en Maas tevens bestemd om op te nemen de beurtschepen welke ligplaats hadden in de binnenstad; de zijhaventjes voor marktdoeleinden, welke in oudere plannen waren geprojecteerd tegen de kom van Delfshaven, kwamen in dit ontwerp niet meer voor. De grootste, de oostelijke helft van het plan was nagenoeg geheel behandeld als luxe-woonwijk met veel open bebouwing, in gelijken trant als gedacht was in het kleine villapark, door particulieren ontworpen op de oude buitenplaats Schoonoord tusschen Westzeedijk en Parklaan. Het waren toen gouden dagen, althans het scheen zoo.

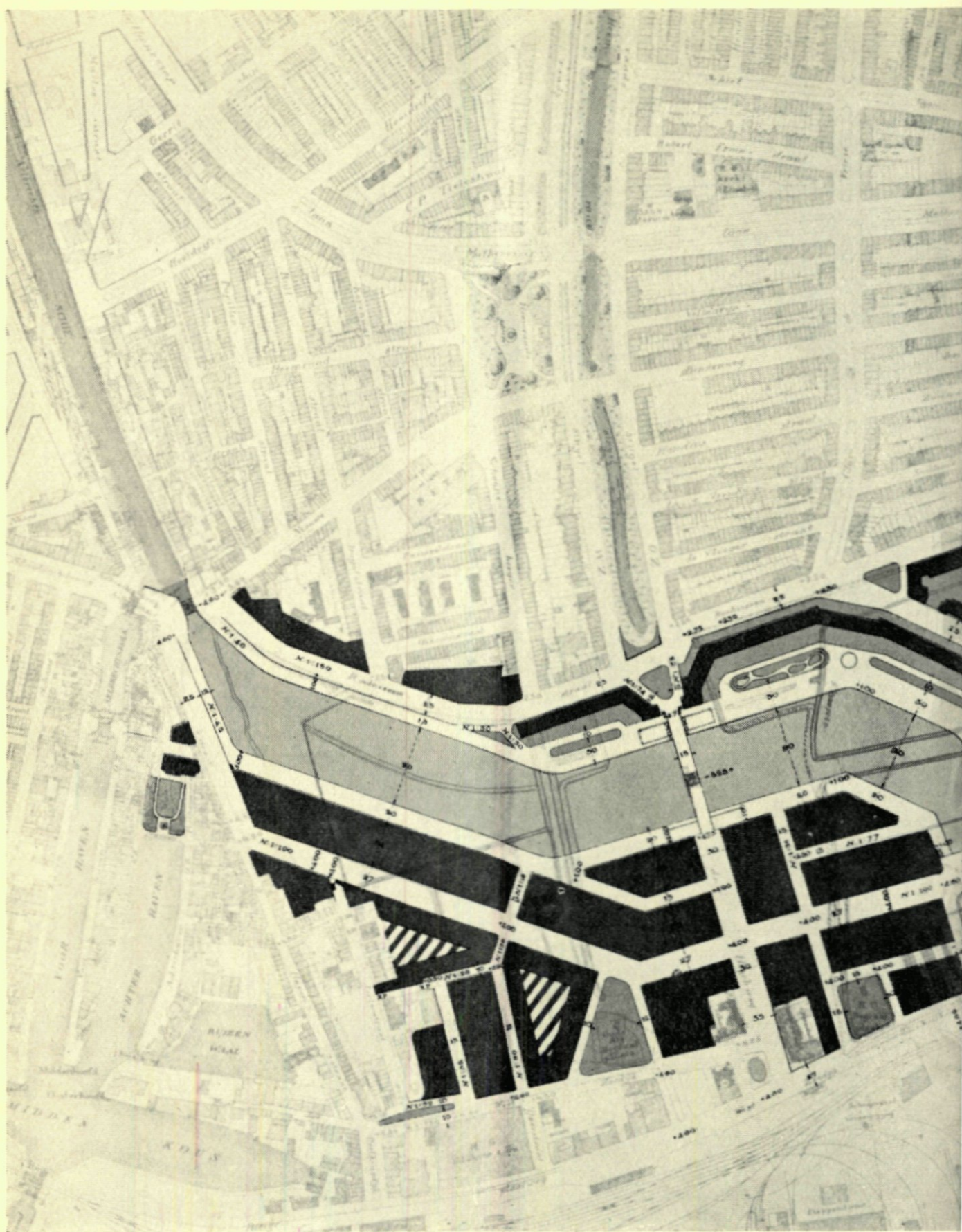
Deze samenvoeging havenwijk, deftige-woonwijk was typisch Rotterdamsch.

De uitbreiding van de haven was vóórgegaan. Toen in 1909 het complex Park-St. Job-Schiehaven voltooid was, waren met de bekende voortvarendheid uit die dagen reeds stappen gedaan voor havenaanleg nòg westelijker, waar aan de Keilehaven krachtens raadsbesluit van 26 Augustus 1909 ook de nieuwe gasfabriek voor Groot-Rotterdam haar plaats zou krijgen, zooals de eerste groote electrische centrale, in 1908 al uitgebreid, reeds stond aan de Schiehaven.

Voor dezen havenuitbouw naar het westen was het noodig, dat de Gemeente den eigendom verkreeg van het nog aan den Staat behoorend deel van de Ruigeplaat met de

1) Vergelijk Tijdschrift voor Volkshuisvesting en Stedebouw 1927 n°. 5 en 1929 n°. 9.

2) Verzameling 1917 Volgn. 263.



12. UITBREIDINGSPLAN 1917 VOOR HET ZU



ELIJK GEDEELTE VAN DEN COOLPOLDER.

daarachter liggende Westkous en het ervóór liggend water binnen de normaal-oeverlijn van de Maas tot aan de oostgrens van Schiedam. En de Tweede Kamer nam reeds 17 Maart 1910 het wetsontwerp aan tot bekrachtiging van den verkoop, waarmede gemoeid was een bedrag van f 567.000.— voor koopsom en kosten.

De definitieve vaststelling van het plan tot aanleg van de havens bewesten Delfshaven, van Keilehaven, Lekhaven en IJsselhaven, vond plaats in de raadsvergadering van 23 Mei 1912 en het gemeenteverslag over het volgend jaar kon al verklaren, dat de werken aan dit nieuwe havengebied met kracht waren voortgezet. Als het om de haven ging, verliep er ook toen nog weinig tijd tusschen voornemen en uitvoering en dat het Rijk reeds in 1909 ter beschikking van de Gemeente stelde wat eerst in 1910 wettelijk overging, typeert wel de vlotte medewerking ook van de Regeering in die dagen, als het erom ging de nationale haven bij uitnemendheid te maken tot een der grootste van het continent.

Om van het Park tot den Schiemond, over welken reeds sedert 1904 een royale bascule-brug lag, den ouden zeedijk te kunnen herscheppen in een ruimen verkeersweg als verbinding met dit westelijk havengebied, had vooraf moeten gaan een regeling met het Hoogheemraadschap van Schieland. Deze kwam in 1909 tot stand en omvatte de geheele rechtspositie ten opzichte van het dijkvak Noordschans-Soetensteeg. Voor afkoop van recognities en aankoop van strooken grond tegen f 2.50 per M². betaalde de Gemeente aan Schieland f 84.838,50, maar dit sloot van de regeling bepaaldelijk uit een perceel nabij den Ruigeplaatweg om daarop een nieuw Gemeenlandshuis te kunnen stichten — wat het niet gedaan heeft. In 1912 stemde de Raad nog ruim f 130.000.— toe tot verbetering van den Westzeedijk.

Deze havenwijk ten zuiden van den Westzeedijk en ten westen van Delfshaven was dus de naaste buurman van het nieuw ontworpen kwartier in den Coolpolder en het moet erkend worden, dat de ontwerper met onmiskenbaar talent gestreefd had naar een oplossing die het groote nadeel van deze innige buurschap — de rustverstoring — zou wegnemen.

Niet ten onrechte zegt de toelichting¹⁾, dat de lijnen van het plan „eenerzijds aan de eischen van het doorgaand verkeer ten volle recht doen wedervaren, doch het beloop daarvan anderzijds wordt beheerscht door de reeds aangeduide hoofdgedachte om ter plaatse een rustig en aangenaam woonkwartier voor de meest gegoeden te scheppen.”

Het ideaal van Zimmerman: Rotterdam-woonstad!

„Het hoofdmoment van den aanleg – aldus verder de toelichting – wordt gevormd door een 90 meter breede laan in de richting zuidwest-noordoost, in het midden waarvan een waterpartij van belangrijke afmetingen is ontworpen. Voor deze laan die aan het zuidwestelijk einde haar afsluiting kan vinden in een monumentaal gebouw en ten noordoosten uitkomt in de verlengde Mathenesserlaan, is met voordacht doortrekking tot den Nieuwe Binnenweg achterwege gelaten, teneinde te voorkomen dat zich daarover van de ten zuiden van den Westzeedijk aanwezige handels-terreinen een druk verkeer naar de oude stadskern zou gaan bewegen en aldus een rustig wonen zou worden geschaad.”

Dat leek alles heel mooi, even mooi als de toelichting op het nu uitgevoerde plan, maar de praktijk zocht helaas haar eigen wegen en zoo is de weg door het Museumpark nu niet juist het type geworden van dien in een rustige woonwijk. De Mathenesserlaan werd een interlocale verkeersweg.

In verband met het toen reeds hangende denkbeeld om de rivier ter hoogte van het Park te ondertunnelen, was de 40 meter breede 's-Gravendijkwal, corresponderende op de hoofdwegen in Blijdorp en daardoor op den rijksweg naar den Haag, in het plan verder naar het zuiden doorgetrokken.

Hiervóór wees ik reeds erop dat in het oosten de uitbreiding een eigen karakter aannam nadat in 1911 besloten was tot aankoop van de bezittingen der maatschappij Vredenhof, om daarmee Rozenburg te kunnen vergrooten en dit te bestemmen tot openbaar park met villabouw. Maar in hetzelfde jaar volgde een besluit dat, hoewel van veel verder strekking, dit eigen karakter van het oostelijk stadsdeel nog krachtig zou accentueeren: het besluit van 10 Juli 1911 tot

1) Verzameling 1917 Volgn. 263 blz. 1438.

aanleg van een bosch rondom den Kralingscheplas, een complex bosch, park en water van meer dan 400 H.A. dat na voltooiing geraamd werd f 11.000.000.— te kosten¹⁾.

Merkwaardigerwijs was ook hier de onmiddellijke oorzaak weer een havenbelang: de berging van 20 miljoen kubieke meter grond uit de in aanleg zijnde Waalhaven, die anders naar zee gebracht zou worden. En het is zeker een onvergankelijke eer voor B. en W. en in het bijzonder voor de stuwende kracht in dit College, Burgemeester Zimmerman, dit te hebben aangegrepen om te komen tot een zoo ideëel doel als het scheppen van een kostelijk ontspanningsoord in de vrije natuur voor de geheele bevolking van deze groeiende stad tot in verre toekomst²⁾.

Vierhonderd hectaren aansluitend bij het wijd uitgaand polderlandschap, terwijl het Vondelpark maar 50, het Haagschebosch nauwelijks 100 H.A. meet.

Inderdaad een groot gebaar, dat verscheidene Raadsleden slechts aarzelend gemaakt zullen hebben en er was dan ook een strooming in den Raad om in stede van dit schier ongeëvenaard groote boschcomplex aan den rand der gemeente, dáár een verkleind plan uit te voeren van $\pm$ 110 H.A. en in Blijdorp en den Bergpolder, langs de Schieoevers, een bosch van ongeveer gelijke grootte aan te leggen, dat dan meer centraal gelegen zou zijn³⁾.

Maar de groote meerderheid was gegrepen door den breeden opzet van het plan, uiting van een nieuwen geest die met Zimmerman vaardig was geworden over deze plaats van zwoegers. Rotterdam-woonstad! Men wilde inhalen een achterstand van tientallen jaren, goedmaken op eenmaal wat te lang verzuimd was, doch het leek wel of men daarbij te hóóg gegrepen had. Want de aanleg in de omliggende gebieden bleef ook na deze machtige ervaring onbeduidend van karakter, zoo niet erger, en verraadde in geen deele

1) In 1916 had de Gemeente al de perceelen in de onteigening ten behoeve van het plan begrepen, ter oppervlakte van 326 H.A. in eigendom; koopsom en kosten beliepen f 3.772.500.—.

2) Vergelijk brief van B. en W. van Juli 1908 aan de Comm. v. P. W. en Raadsverslag 8/10 Juli 1911.

3) In den Raad verdedigd door het lid, architect J. Verheul Dz. Ook buiten den Raad vond dit denkbeeld aanhangers.

wat geweldig stedenbouwkundig gebeuren dit besluit van 1911 eigenlijk had ingeluid.

Het eerste uitbreidingsplan voor het oosten na 1903, waarin nu ook met de uitvoering van dit gewichtige besluit gerekend diende te worden, al bestond er nog geen enkele aanwijzing hoe men zich die dacht¹⁾, dagteekent uit 1916. Het opende de nu reeds vrij lange reeks van niet verder gekomen uitbreidingsplannen voor dit bevoorrechte stads-gedeelte.

Naar het oordeel van B. en W. ging dit eerste plan niet ver genoeg, want het bestreek niet het geheele gebied der gemeente binnen de verbindingsbaan. Maar het vertoonde bovendien stedenbouwkundige tekortkomingen die het voor hen onaannemelijk maakten, zoodat zij den toenmaligen directeur van Gemeentewerken uitnoodigden een nieuw plan over te leggen, doch daarbij tevens dan rekening te houden met de door hen aangegeven denkbeelden: niet de bestaande open bebouwing naar de periferie af te sluiten door wijken voor middenstanders en arbeiders, uitgevoerd in dichtere bebouwing, met vernietiging van nagenoeg nog ongerept gebleven, mooie buitens. Het aangeboden plan verhinderde naar de meening van het College niet alleen een verdere voortzetting van de open bebouwing in de richting van het platteland, maar het maakte de bewoning in deze bebouwing minder aantrekkelijk doordat er belangrijke verkeerswegen doorheen gelegd moesten worden.

Reeds in 1917 kwam het verlangde nieuwe plan, maar het college van B. en W. scheen nog niet voldaan, want het vroeg den Directeur een derde in studie te nemen, dat een jaar later ook werd ingediend.

Toch oordeelde men nog een vierde plan nodig. Een plan voor het geheele oostelijk stadsdeel, met aanwijzing van het daar gedachte emplacement voor abattoir en vee-markt en van de oostelijke kanaalverbinding, welke, komende uit de Rotte via een nieuw verlaat, met gebruikmaking van den Plas, evenwijdig aan den Kralingscheweg liep en na een ombuiging naar het zuiden in de richting Kralingsche-

2) Vergelijk Een plan voor de Kralingerhout door Klynen, Granpré Molière en Verhagen, 1920.

veer ten oosten van het veemarkt-emplacement de rivier bereikte ¹⁾).

Dit laatste plan gaf, ingevolge de reeds in 1916 door B. en W. – of B. alleen? – kenbaar gemaakte wenschen, groote uitbreiding aan de open bebouwing voor de beter gesitueerden, in aansluiting bij de parken Rozenburg en Honingen, met Plas en Kralingerhout in het noorden en meer naar de periferie, evenals langs de hoofdwegen, een bebouwing gelijk die aan den Bergsingel, dus voor den gegoeden middenstand. In het zuidoosten waren tuinvijken voor arbeiders gedacht, meer naar de rivier – ten zuiden van het Toepad – lag dan het emplacement voor slachthuis en veemarkt, omgeven door arbeiderswijken, met woongelegenheid voor een burgerbevolking en met ruimte voor neringdoenden aan de hoofdwegen. Een deel van het terrein werd hier ook gereserveerd voor een aftakking van de spoorbaan naar een nieuwe overbrugging van de Maas, terwijl langs het kanaal hier evenmin – zij het voorloopig alleen ten zuiden van 's-Gravenweg – de zwarte gordel van fabrieken zou ontbreken.

Als men de hierboven besproken plannen voor den Rechteroever bijeenlegt, dan mag men het resultaat eigenlijk niet aanduiden als het uitbreidingsplan voor dit meest be- teekenend deel van Rotterdam.

Na het, ondanks alle fouten, tòch belangrijke,forsch geschreven hoofdstuk dat met De Jongh wordt afgesloten, volgen in het boek der stadsontwikkeling niet anders dan losse notities, soms heel verdienstelijke krabbels; maar eerst in onzen tijd wordt een nieuw en zeker niet minder belangrijk hoofdstuk geopend, waarin de stof een meer evenwichtige behandeling vindt, waarin woon- en werkstad naar eigen eisch een plaats hebben en waarin geen toevallige grenzen van het heden zich stellen als scheidsmuren tegen een toekomst, die al zichtbaar wordt.

Sept. 1934.

1) Dit oostelijke kanaal, althans het gedeelte tusschen Rotte en Plas, was reeds in 1910 voorgesteld als onderdeel van het Bosch- en parkplan, omdat men aanvankelijk de voor de ophooging benodigde specie met bakken dacht aan te voeren. (Verzameling 1914 Volgn. 59 litt. b).