

## Blijdorp

Aan het eind van de negentiende eeuw kwam er door technische vooruitgang in combinatie met explosieve verstedelijking druk te staan op de poldersteden. De manipulatieve periode (1890-1990) wordt gemarkeerd door de komst van de verbrandingsmotor en elektriciteit. Dit heeft een enorme uitwerking op de stad en het watersysteem. De auto, industrie en geïndustrialiseerde bouw veroorzaken een andere ruimtelijke orde. Het watersysteem wordt steeds verfijnder bestudeerd en geregeld. Dit alles resulteert in een situatie waarin alles 'technisch' kan worden opgelost en er geen sprake meer is van een 'natuurlijke' aanpak van het watersysteem.

De aanleg van rioolnetwerk en drinkwaterleiding voert een scheiding in tussen systemen voor grondwaterpeilbeheersing, namelijk afvoer van afvalwater en de toevoer van drinkwater. Een groot deel van het stedelijk watersysteem komt hierdoor ondergronds te liggen. Vanaf het einde van de negentiende eeuw wordt bovendien het verkeer en transport over water verdrongen door vervoer per trein, tram en auto. Dat leidt tot demping van tal van grachten en singels, met als gevolg een drastische vermindering van het oppervlaktewater.<sup>9</sup> De waterstructuur van de polderstad blijft weliswaar van belang voor berging van water en ontwatering, maar wordt niet meer gebruikt als een element in het ruimtelijk ontwerp van de stad.

De mogelijkheid terrein integraal op te hogen door zand op te spuiten, komt op het juiste moment, precies wanneer de industriële werkwijze ook doordringt in de praktijk van stadsuitbreidingen. Blijdorp is hiervan een

mooie illustratie. De Woningwet 1902 stelde als voorwaarde voor uitbreidingsplannen van gemeenten van meer dan twintigduizend inwoners dat er een stedenbouwkundig plan aan vooraf moest gaan. Dit betekende een complicatie in de stadsontwikkeling. Het bleek zeer problematisch om alle ontwikkelingsplannen van grondeigenaren op één plan te laten aansluiten. Het eerste uitbreidingsplan van Rotterdam na invoering van de Woningwet (1906), namelijk dat voor Blijdorp, is dan ook eerder een weergave van de plannen van de particuliere ontwikkelaars dan een op zichzelf staand uitbreidingsplan. Elf jaar later, na veel ellende met de grondeigenaren binnen het grondgebied van het inmiddels vernieuwde uitbreidingsplan Blijdorp, besloot het Rotterdamse stadsbestuur daarom om alle grond in het gebied te kopen en het zelf te ontwikkelen. Zo kon tegelijkertijd gebruik gemaakt worden van het voordeel dat ontstaat bij een grootschalige ontwikkeling, namelijk de mogelijkheid het gebied in één keer met zand op te spuiten. De grootste winst daarvan is het gegeven dat door opspuiten het stedenbouwkundig plan wordt losgekoppeld van bouwrijp maken.<sup>10</sup> In feite worden bouwrijp maken en planvorming dan twee afzonderlijke fases die elkaar niet wederzijds beïnvloeden.

Blijdorp is hiervoor bij uitstek illustratief; over een periode van een kwart eeuw passeerden vele plannen de revue en pas zeven jaar nadat het zuidelijk deel van het te ontwikkelen gebied was opgespoten, keurde de gemeenteraad het uiteindelijk daadwerkelijk uitgevoerde plan goed. De ont koppeling van bouwrijp maken en stedenbouwkundige plan