

N I E U W

HISTORISCH

DELFSHAVEN

Wat is er? **5** In plaats van Historisch Delfshaven: Nieuw Historisch Delfshaven **11** Het man-made Nederlandse
landschap **13** Amerika **15** Polen **17** Museumkanaal **19** Boten **21** VOC/Biotex **23** Biotexplein **25**
VOC-huis **29** Mayflower **31** Bruggen **33** Sociale woningbouw **37** Nolli Revisited **39** Schiemond **45**
Beeld **49** Piet Heijnplein **51** Colofon **55**

WAT IS ER?

Het ontstaan van Delfshaven en de ontwikkeling tot de negentiende eeuw is onlosmakelijk verbonden met de oude stad Delft. Op basis van de handel in agrarische producten en de hiervan afgeleide ambachtelijke nijverheid, wist Delft zich in de veertiende eeuw een positie te veroveren als centrale marktstad. Voor de export van haar artikelen, waaronder het in die tijd beroemde Delftse bier, bleef Delft echter afhankelijk van steden als Schiedam en Rotterdam met een open zeeverbinding aan de Maas. Om de hoge overslagkosten van deze steden te ontlopen besloot Delft kilometers buiten haar eigen grondgebied een haven aan te leggen. Hiervoor werd in 1389 het kanaal de Schie gegraven en de bijstad Delfshaven aangelegd.

Historisch Delfshaven is bijzonder en populair omdat het een onverwacht fragment is van het soort historische stad dat in Rotterdam vrijwel volledig is verdwenen. Het bezit een relatief grote dichtheid van tot de verbeeldingsprekende architectuur als de laat-Gotische Hervormde Kerk, het pakhuis De Dubbelde Palmboom, het Zakkendragershuisje uit 1653, het negentiende-eeuwse standbeeld van Piet Heijn, het renaissancepand 'De Ooyevaar' van de voormalige destilleerderij Henkes en in de directe omgeving de Delftse V.O.C-Kamer.

Delfshaven is een rudiment, daardoor aantrekkelijk maar ook eenzaam. Het vertegenwoordigt geschiedenis in een stad die juist de afwezigheid van geschiedenis tot haar thema heeft gemaakt. Delfshaven is daardoor volkomen geïsoleerd van de stad waar zij middenin ligt. Zij is eveneens

vervreemd van de deelgemeente Delfshaven, de multiculturele volkswijk waar zij in bestuurlijk opzicht onderdeel van uit maakt.

Terwijl historisch Delfshaven geografisch gezien het centrum van de deelgemeente is, is er - vooral wat betreft het water - sprake van een cul de sac , een doodlopend staartstuk van een niet meer functionerend lichaam. Waar het water vroeger via een sluis in verbinding stond met de Maas, stuit het thans op de harde barrière van de Westzeedijk, de belangrijkste waterkering van Rotterdam. Door het verdwijnen van de doorvaartmogelijkheid en de hieraan gepaarde bedrijven verliest het water zijn logica. Het gevolg hiervan is dat de Buizenwaal en de Middenkous, ooit bedrijvige havenbekkens, nu dood zijn.

Het dichtgooien van de verbinding met de Maas is één van de belangrijkste redenen dat Delfshaven steeds meer een *fremdkörper* is geworden, dat de omliggende buurten de rug toekeert.

Hoewel de aangrenzende volkswijken Bospolder, Tussendijken en het Nieuwe Westen zouden kunnen profiteren van de nabijheid van dit stukje historische stad, levert het hen in economisch of cultureel opzicht weinig op. Omgekeerd lijkt Historisch Delfshaven nog minder aan de volkswijk te hebben. Binnen Delfshaven zelf heeft een opdeling plaatsgevonden in economische sectoren. Ieder voor zich functioneren ze eerder ondanks dan dankzij de aanwezigheid van de ander. Genesteld rondom de Kolk bevindt zich de zogenaamde harde horeca met gezicht zowel op de Schiedamse weg als op de Kolk. Aan de Voorhaven bevindt zich juist een specifiek mélange van galerieën, restaurants en antiek- en curiosazaken. Tenslotte wordt de zuidzijde weer gedomineerd door een reeks sociale woningbouwprojecten uit de jaren zeventig, waaronder

enkele werken van Carel Weeber.

Delfshaven is een deelgemeente met een enorme woningdichtheid en wordt voor een groot deel bevolkt door mensen met een laag inkomen. Historisch Delfshaven vormt een luxueuze oase middenin een economische woestijn; zij is er echter niet in geslaagd de armoedigheid die armoede met zich mee brengt tegen te gaan. Ook achter de zeventiende eeuwse panden bevindt de openbare ruimte zich in een droevige staat van onderhoud. Veel openbare plekken zoals de aanlegsteigers onderlangs de Westzeedijk zijn niet goed zichtbaar en alleen met grote omwegen te bereiken. Zelfs als plekken bereikbaar zijn, liggen de toegangen vaak verscholen achter bebouwing of groen.

Historisch Delfshaven bezit een enorme verzameling openbare ruimten die erop wacht als zodanig behandeld te worden: restjes braakliggend terrein, het water met de kaden, de winkelruimtes, de binnenterreinen, de prikbosjes en de verzakte trottoirs.



In plaats van Historisch Delfshaven: *Nieuw* Historisch Delfshaven!

Wil Delfshaven meer zijn dan een moeizaam verdedigd cluster van molenrompen, antiekzaakjes, horeca, gallerietjes, musea en een kerk dan zal zij een rol in de stad moeten gaan spelen en haar andersheid op agressieve wijze moeten uitbouwen. Dit betekent geenszins dat zij haar identiteit als Historisch Delfshaven moet opgeven; het betekent dat aan de term historisch een rijkere en meer positieve connotatie wordt toegekend. Daartoe dient Delfshaven allereerst weer voeling te krijgen met zijn eigen verleden. Want in de geschiedenis van Delfshaven vinden we de voornaamste aanleidingen om haar deel te laten zijn van de hedendaagse stad waar zij tegen wil en dank deel van uitmaakt. Te lang is geschiedenis gezien als iets statisch en passiefs, dat verdedigd moet worden tegen de aanvallen van het hedendaagse. We weten inmiddels dat geschiedenis op verschillende manieren kan worden ingezet om de hedendaagsheid te transformeren. Wil Delfshaven een vlucht naar voren maken en een toeristisch, recreatief en consumentistisch netwerk worden, dan zal zij haar belangrijkste wapen in stelling moeten brengen: geschiedenis.

Het man-made Nederlandse landschap

Historisch Delfshaven kan opnieuw worden gepresenteerd als wat zij in oorsprong is: deel van een voortvarende en moderne handelscultuur, die het landschap aanpaste aan haar economische eisen en waarvoor alles in dienst stond van uitwisseling, vervoersstromen en handelsnetwerken. In dit verband is de fascinatie voor de Zeventiende eeuw als moderne tijd waarin Nederland zijn cultuur en handel globaliseerde misschien nog wel het meest van belang, vooral omdat de hedendaagse stad met haar kranen, treinen, containers, snelwegen, wolkenkrabbers en allochtonen hier eenvoudigweg een uitbreiding van is. De historische romantiek van de zeventiende eeuw moet via die van de wederopbouw worden verbonden met die van nu.

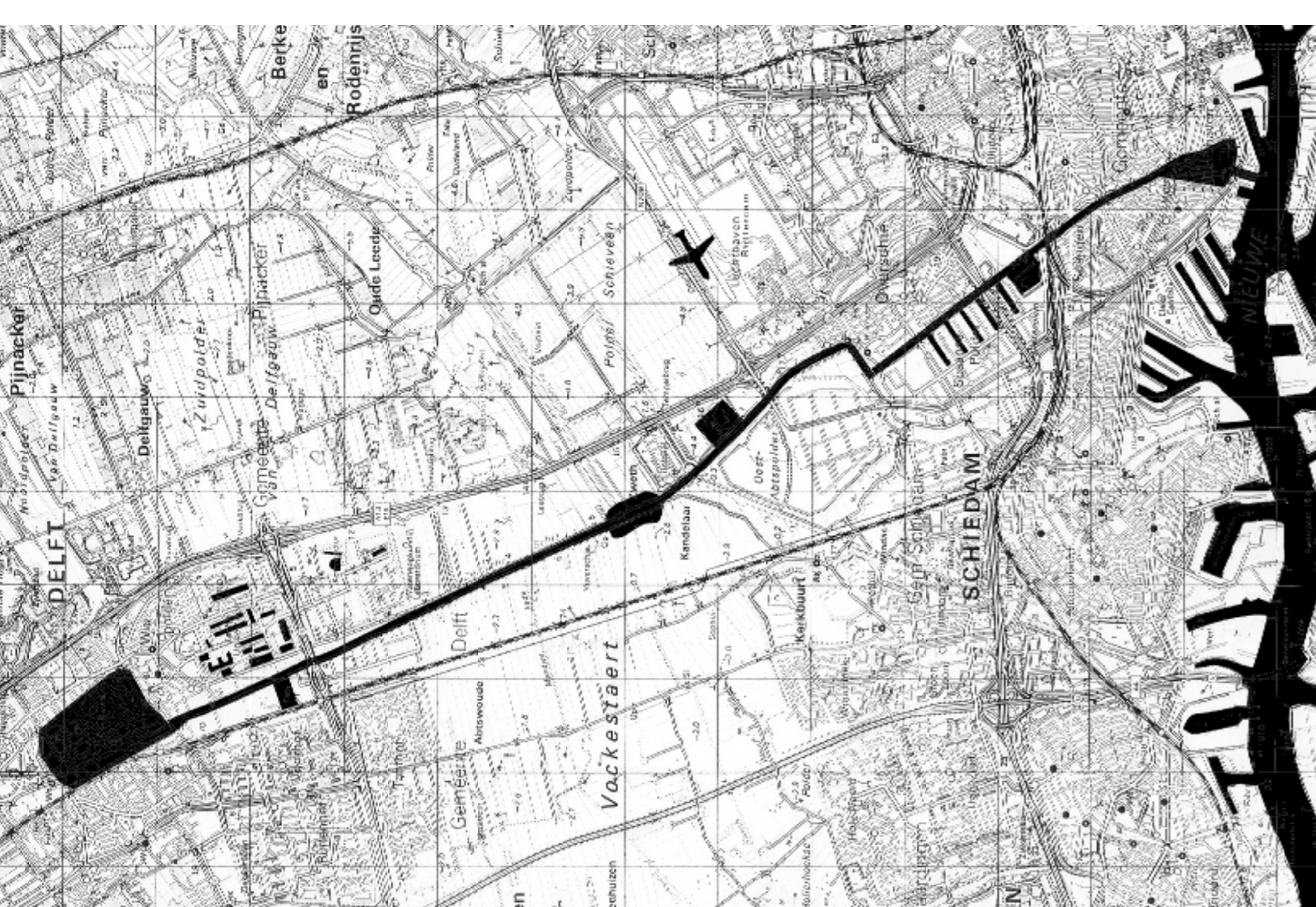
Amerika

Er is een specifiek punt in de geschiedenis van Delfshaven dat als uitgangspunt kan dienen voor vernieuwing. Amerikaanse toeristen maar ook bezoekende staatshoofden zien Delfshaven als deel van hun geschiedenis; dit heeft te maken met de Pelgrim Fathers die hier vandaan in 1620, via Engeland, naar de Nieuwe Wereld vertrokken. Op zichzelf is dit een triviaal feit; het kan echter dienen als een specifieke link tussen de historische en moderne aantrekkingskracht van het gebied. Evenals in Hotel New York aan de Wilhelminapier zou de historische verbinding met Amerika uitgebouwd kunnen worden tot een historisch karakter dat te maken heeft met de constante wederzijdse nostalgie en uitwisseling tussen Europa en Amerika. De hilarische feestvreugde van Rotterdamers en hun bestuurders vanwege de komst van Bill Clinton werd gespiegeld door Clintons plechtige verwijzing naar Delfshaven. "That little harbor at the Maas" dat al eerder Barbara Bush in vervoering bracht.

Polen

Historisch Delfshaven kan Nieuw Historisch Delfshaven worden door het te bewerken vanuit twee geografische polen: noord en zuid. Hierdoor zal het niet langer een dichte historische omgeving zijn die langzaam afloopt in een nondescripte leegte, maar zou het een complex en gedifferentieerde omgeving kunnen worden waarin de geschiedenis zich op een rijke manier aandient.

De polen staan ook voor de verschillende polen in het ontstaan van de nieuwe identiteit van Delfshaven: die van de gelijktijdige aanwezigheid binnen één verhaal van het pittoreske en het moderne, het nostalgische en het exclusieve, het culturele en het commerciële, het rijke en het arme, het oude en het jeugdige, het nationale en het internationale.



Museumkanaal

Er moet een manier worden gevonden om de paradoxale aanwezigheid van een stuk Delft in Rotterdam opnieuw beleefbaar te maken. Dit kan de aanleiding zijn voor verbinding van de toeristenindustrie van Delft met die van Delfshaven. De toeristen van Delft zijn niet alleen talrijker dan die van Rotterdam en daardoor een interessantere bron om van af te tappen, zij komen ook voor de Zeventiende-eeuwse Nederlandse stad, de gouden eeuw, de VOC etc. In dit opzicht is Delfshaven een cruciaal onderdeel van ieder bezoek aan Delft. Het kanaal dat Delft met Delfshaven verbindt is mooi door zijn hoge ligging in het land en de rechte lijn waarmee het door de polders snijdt. Het zijn de polders die men kent van de landschapschilderijen die men de vorige dag in het Rijksmuseum heeft gezien.

Er moet een boot gaan varen tussen Delft en Delfshaven. Een rondvaart door het Hollandse man-made landschap waarin de Van Nelle fabriek, de polder, de spoorlijn, het vliegveld, de dorpjes Kethel en Zweth, de skyline van Rotterdam, de gekleurde hoogbouwblokken van de T.U. Delft, het Kruihuis van Pieter Post, de kerncentrale van architect Jaap Bakema, het prachtige dorpsilhouet van Overschie etc. zich aaneenrijgen tot een educatief en romantisch panorama van Hollandsheid nu.



Boten

Sinds de aanleg van de Westzeedijk is Delfshaven geen haven aan de Maas meer. Het perspectief op de rivier is verstopt door de woonblokken van Schiemond en door de dijk. Ook al wordt de verbinding met de haven helemaal niet gezien als onderdeel van de identiteit van het gebied; zij bestaat wel, al was het alleen maar in de industriële installaties die het gebied nog steeds heeft. Nu het moderne, naoorlogse, industriële karakter van Rotterdam met steeds meer succes tot een toeristisch thema wordt gemaakt en anderzijds tot een aantrekkelijk woonmilieu, zou historisch Delfshaven haar ligging aan de Maas en haar verbinding met de haven van Rotterdam moeten herbestendigen. Opnieuw kan dit met een boot; Delfshaven kan een tussenstop worden voor de zogenaamde 'recreatieve beroepspassagiersvaart' (Spido, de draagvleugelboot naar de Maasvlakte, de partyboot, park & sail boten die vanaf de Drechtsteden varen) en hiermee aansluiten op een van de nieuwe aanlegplaatsen ter hoogte van Schiemond binnen het Steigerplan van het O.B.R.. Gecombineerd met de watertaxi's van en naar Hotel New York en de historische Delft-boot betekent het dat Delfshaven een overslagpunt wordt voor de vele bootlijnen tussen Delft, Dordrecht, centrum en haven.



VOC/Biotex

Op het huidige Akzo terrein ontdekten researchers in de jaren vijftig de 'veilige waskracht van biologische enzymen' en ze noemden het wondermiddel Biotex. Zij deden hun ontdekking in en bij het zeemagazijn van de Delftse VOC, het 'VOC-huis', vanwaar ooit de bootreizen van en naar Indië werden gecoördineerd, waar de specerijen aankwamen en werden verhandeld, waar met andere woorden een onstellende hoeveelheid geld en macht werd gedistribueerd. Op dit moment verwijzen alleen nog enkele fabrieksloodsen naar de industrieën die hier ooit gevestigd waren.

Hier komt het VOC/Biotexplein: het stralende middelpunt van het plan. Eerst moet het terrein ontdaan worden van het verhullende schaamgroen en de industriële ruïnes zodat het geheel gerestaureerde VOC-huis op een smetteloos kleurrijk Biotexplein kan staan. Het terrein wordt verbouwd tot een multifunctioneel complex met een *shoppingmall*, een transferium en een manifestatieplein, waarop als vrijstaand object het monumentale VOC-magazijn staat, dat door middel van een zorgvuldige restauratie weer in haar oude luister wordt hersteld.



Biotexplein

Het Biotexplein is geprogrammeerd als shoppingmall. Het is één van de planelementen die zal zorgen voor de integratie van Delfshaven en de omliggende wijken. De bezoekers ervan komen niet alleen uit Delfshaven, maar ook uit de luxe woningen die ontwikkeld gaan worden op de Müllerpier en de Schiehaven. Daarmee wordt dit dode deel van Delfshaven omgevormd tot een zeer intensief gebruikte kern in de omliggende wijken. Voor de shoppingmall diende de Amerikaanse mall als metaforisch uitgangspunt. Hier gaan consumentisme en toerisme hand in hand. Maar terwijl de klassieke mall is ondergebracht in een gesloten doos, bevindt de Biotex-mall zich grotendeels in de openbaarheid: een openlucht-mall.

De analogie met het Amerikaanse type schuilt vooral in het feit dat het plein in zijn geheel wordt opgevat als één gebouw waar je met je auto naartoe en in kan rijden. Maar anders dan het klassieke introverte model van de mall bevindt het belangrijkste programma zich hier aan de buitenkant, op de plaatsen waar het lenige dak zich omhoog vouwt om ruimte te scheppen voor winkels, kantoren, galeries etc. Het glooiende en golvende dak zelf is in wezen de belangrijkste 'gevel' van het ontwerp. Aan de noord- en oostzijde van het terrein krult het dak omhoog en zien we winkels op de begane grond; aan de zuidzijde van het terrein kijken we -over het water van het haventje- via de opengemaakte gevel naar winkels en geparkeerde auto's.

Onder het plein ligt letterlijk en figuurlijk het fundament van het project voor het VOC-plein: een mooie parkeergarage. Winkels en horeca kun-

nen alleen bestaan bij de gratie van een goede bereikbaarheid. Dit geldt voor alle investeerders in Delfshaven. Wanneer het terrein afgegraven wordt om de vervuilde grond af te voeren ontstaat de gelegenheid te voldoen aan de totale parkeerbehoefte van Delfshaven. Door alle parkeerplaatsen die nu gepland zijn samen te vegen in één 'gebouw' en daarmee een nieuwe positieve stedelijke figuur te creëren, kan het nuttige met het aangename worden verenigd. Hier kun je je auto parkeren en skates huren om langs het water naar Schiedam te skaten. Of je stapt er over op de boot voor een rondvaart naar Delft.

Door het plein radicaal schoon te schrapen wordt opeens het unieke van deze stedelijke ruimte duidelijk: een monumentaal plein, hard omlijnd door hoge kades. Hier vandaan kijkt men royaal uit over de historische skyline van Delfshaven, met de kopstukken uit de collectie -als in een portretgallerij in een museum- keurig naast elkaar geplaatst. De leegte van het plein maakt het tot een manifestatieplein, dat op alle mogelijke manieren kan worden gebruikt: er kunnen markten worden gehouden, demonstraties, concerten en festivals. Door zijn bijzondere vorm dient het dak letterlijk als voedingsbodem voor de in Rotterdam florierende Amerikanistische jeugdcultuur. Hier kan men alle mogelijke stuntporten bedrijven. De vele hellingbanen lenen zich uitstekend voor skate-capriolen terwijl het open plein garant staat voor voldoende wind voor het oplaten van vliegers. In een van de ruimtes onder het plein kan een skatewinkel worden uitgebaat waar je naast skates ook skeelers, blades, skateboards en bikes zou moeten kunnen huren.



VOC-huis

Midden op het plein staat het gerestaureerde VOC-huis. Het gebouw zou, vergelijkbaar met Hotel New York op de Wilhelminapier, als sociaal-economische aanjager van het gebied moeten gaan fungeren. Zoals Hotel New York -het voormalige hoofdkantoor van de HAL- allerlei verschillende functies huisvest en daarmee een publiekstrekker van de eerste orde is geworden, leent ook het VOC-magazijn zich bij uitstek voor een hybride menging van programma.

Het gerestaureerde monument biedt alleen al door zijn rijke geschiedenis aanleiding om tot een toenadering te komen van de beide werelden van Nieuw Historisch Delfshaven en eeuwig modern Amerika.

Op de begane grond (en eventueel in de achterliggende loodsen) kunnen retailers van Amerikaanse kledingmerken (Nike, Gapstore, Levis, Calvin Klein) of op Amerika georiënteerde winkels (America Today) een ruimte inrichten. De stijkamers zullen naast een American Diner en een Haagen Dasz ijssalon, plaats bieden aan een bescheiden Coffee and Bagle Corner van Dean & De Luca. Op de belétage kan men in het chique restaurant soulfood uit Louisiana geserveerd krijgen van Delfsblauwe borden.

In de luwte van het VOC-magazijn, op het plein, bevindt zich de ideale plek om zomers terrassen uit te zetten onder grote witte parasollen. Langs de kade van het plein zal een MacBoat kunnen worden afge-meerd.

Mayflower

Om de geënceneerde contrasten binnen Delfshaven serieus te nemen dient Delfshaven zijn eigen geschiedenis, die overal sluimerend aanwezig is, specifiek te maken. De aanwezigheid van de Pelgrim Fathers zou in de vorm van een 'Pelgrim Fathers museum' nabij het VOC-huis gemonumentaliseerd kunnen worden. Het museum zou accommodatie kunnen vinden in de herbouwde Mayflower, die tegenover het VOC-plein ligt afgemeerd.



Bruggen

Zeer belangrijk zijn de drie brugverbindingen over de Achterhaven, Voorhaven en Middenkous.

Het Biotex-plein en het VOC-huis zouden nu alleen te bereiken zijn vanaf de Havenstraat. Om het plein direct aan te sluiten op Historisch Delfshaven dient er een brug over de Achterhaven aangelegd te worden. De nieuwe brug sluit aan op de bestaande brug over de Voorhaven, die nu doodloopt maar verplaatst wordt zodat zij aansluit op de 3e Schansstraat. Om de aansluiting van de twee bruggen tot stand te brengen, en daarmee het Biotexplein aan te sluiten op een belangrijke oost-westroute door de wijk, hoeft slechts één travee in het woningbouwblok van Carel Weeber voor het verkeer worden geopend. Het blok, dat in de huidige situatie de doorgang blokkeert, verandert daardoor in een typisch Rotterdams poortgebouw. Via de poort zullen de bewoners de toeristen en fietsers onder hun huizen zien verdwijnen; voor de bruggebruikers wint niet alleen het gebouw, maar ook de toegankelijk gemaakte plek achter het gebouw aan betekenis.

De derde brug die wordt voorgesteld is een draaibrug over de Middenkous. Deze speelt een belangrijke rol in de bereikbaarheid van Delfshaven vanuit het zuiden en creëert een directe route tussen de Voorhaven en de Maas. Vooral vanwege de ontwikkelingspotenties van Schiemonde als woonlocatie en de gemeentelijke Parklane-plannen voor de Westzeedijk is een betere aansluiting van Schiemonde op Delfshaven wenselijk. In de huidige situatie kun je vanaf Schiemonde en de Westzeedijk Historisch Delfshaven goed zien liggen maar je kunt er

alleen langs een omweg via de Spanjaardstraat komen. Bij de keuze van het type brug is vooral rekening gehouden met de pleziervaart op het water dat op deze plek zo min mogelijk hinder ondervindt. De draaibrug draait rond haar as op een sokkel middenin de Middenkous.



Sociale woningbouw

De sociale woningbouw in het zuidelijke deel van Historisch Delfshaven wordt in de huidige situatie niet beschouwd als een deel van toeristisch Delfshaven. Toch zou deze bebouwing, die een belangrijke episode in de stadsvernieuwing markeert, en wat dat betreft een plaats verdient in de recente stedenbouwhistorie, op een vrij eenvoudige wijze deel kunnen gaan uitmaken van de historische collectie van het openluchtmuseum Delfshaven. Zoals het beeld van een pittoresk Frans dorp met Jeu de Boule spelende oude mannetjes onder een oude plataan op zichzelf al als een toeristisch thema kan worden opgevat, zo is voor veel buitenlandse toeristen een sociaal democratische multiculturele volkswijk met een ontegenzeggelijke specifieke vorm van Nederlandsheid evengoed een bezienswaardigheid die toeristisch genoemd zou kunnen worden. De 'lelijke' jaren zeventig architectuur speelt als décor hierin een belangrijke rol.

De enige ingreep die hiervoor noodzakelijk is, is dat de semi-openbare achter- en binnenterreinen, waar zich op maaiveldniveau langs de gevels de privétuinen van de bewoners bevinden, mooier en toegankelijker worden gemaakt, zoals de voortuinen in *suburbia* waar de mensen hun welvarendheid tentoonspreiden. Bij het blok van Weeber wordt de 'achterkant' aan de Achterhaven openbaar gemaakt en op andere plekken worden verwaarloosde binnenterreinen opnieuw ingericht. Zowel voor de bewoners als voor toeristen wint deze omgeving aan betekenis en gebruikswaarde. Zo openbaart zich het hedendaagse populaire wonen.



Nolli Revisited

Hoewel we Historisch Delfshaven kunnen beschouwen als een fragment of een geïsoleerd rudiment, bestaat het ook uit een stedelijk weefsel dat vastzit aan de wijken er omheen. De verkaveling van Delfshaven bestaat uit aaneengeschakelde lange reeksen van smalle percelen gericht op de haven. De zo ontstane langgerekte gesloten bouwblokken worden sporadisch door smalle stegen doorboord. Soms wordt door een gebouw een bouwblok overbrugd doordat het van beide zijden toegankelijk is, zoals de machinefabriek tussen de Voorhaven en de Schansstraat.

De bebouwing grenst direct aan de kade, straat of steeg. De spaarzame tuinen en erven zijn in de bouwblokken besloten. Alleen de ruimtelijke opbouw van het zuidelijke deel van Delfshaven met de sociale-woningbouw-blokken van de laatste decennia wijkt hiervan af. Wanneer we Delfshaven beschouwen als een stadsdeel met betekenis voor bezoekers en toeristen, voor mensen die er niet wonen, is de openbaarheid van Delfshaven van belang: we moeten weten welke gebieden openbaar zijn en wat deze openbaarheid inhoudt.

De architect Nolli maakte in de achttiende eeuw een kaart van Rome, waarin hij onderscheid maakte tussen twee soorten ruimte: privé en openbaar. Tot die laatste categorie behoorden naast de straten en pleinen ook de interieurs van openbare gebouwen als kerken en overheidsgebouwen. Zijn definitie ging voor het vaststellen van de openbaarheid niet uit van de beheerder, maar van het gebruik van de ruimte. Zo gaf hij een beeld van een ruimtelijk continuüm dat iedere stedeling tot zijn



beschikking heeft, waar hij vrijelijk in en uit kan, gewoon omdat hij dat wil. We kunnen er dus ook winkels, café's, musea, galeries etc. aan toevoegen. Wanneer we nu een Nolli-kaart van Delfshaven tekenen, dient zich een poreus weefsel aan met openbare ruimte die diep in de bebouwing doordringt, maar waarvan de mogelijkheden nog nauwelijks zijn uitgebuit.

Om de openbaarheid en de toegankelijkheid van de openbare ruimte van Delfshaven te vergroten, zou het Nolli-weefsel nog poreuzer gemaakt moeten worden. Dit procedé is het duidelijkst te demonstreren bij de landtong tussen Voor- en Achterhaven. Om beide zijden direct met elkaar te verbinden zouden de winkel- en caféruimtes steeds moeten doorlopen van de ene naar de andere kant van het bouwblok. Zo wordt het weefsel doorlatend. Hiermee kan de interne samenhang van historisch Delfshaven worden versterkt en de exploitatieruimte worden uitgebreid, simpelweg omdat er meer blootstelling van de winkelruimte is aan de grote openbare buitenruimte.

Ook aan de westzijde van Delfshaven kan de stedenbouwkundige structuur beter benut worden om tot een verbinding te komen met de omliggende wijken. Enige tientallen meters verderop ligt de Spanjaardstraat die zich langzaam maar zeker begint te ontwikkelen tot de straat die ze zou kunnen zijn: nu nog met voornamelijk fietsenwinkels en een enkele cocktailbar, straks wellicht een belangrijke stedelijke ader voor Bospolder. Ook hier reikt het weefsel zelf de oplossing aan. Door het weefsel ook westwaarts poreus te maken, kunnen er verbindingen ontstaan tussen Spanjaardstraat (Bospolder) en Delfshaven. De ongelijke karakters en de ongelijke ontwikkeling van de twee gebieden wordt bemiddeld door

specifieke winkels of horeca-etablisementen, die zich via de binnenterreinen uitstrekken van het ene naar het andere gebied.
Belangrijk op deze plek is het benutten van de bestaande dwarsstraten (de 1^e, 2^e en 3^e Schansstraat), waar vele in onbruik geraakte winkels en bedrijfsruimten zich aandienen om de overloop aan kunstenaarsateliers, galeries of winkeltjes vanuit historisch Delfshaven op te vangen.



Schiedmond

Op het voormalige havengebied rondom de Müllerpier en de Schiehaven richt men huizenhoge ambitie om het - deels door middel van hergebruik van de bestaande bebouwing - tot een 'kwalitatief hoogwaardig woon-, werk- en recreatiemilieu' om te vormen. Met termen als balkon aan de Maas zinspeelt de gemeente met name op de potentie van het water. Dit gebied verhiel zich tot voor kort tot de wijk Cool op dezelfde manier als het gebied Schiedmond zich nog steeds verhoudt tot Delfshaven: beiden raakten door de Westzeedijk en het parallel hieraan gesitueerde spoortraject in een isolement; beiden zijn tegelijkertijd heel dichtbij en heel ver weg.

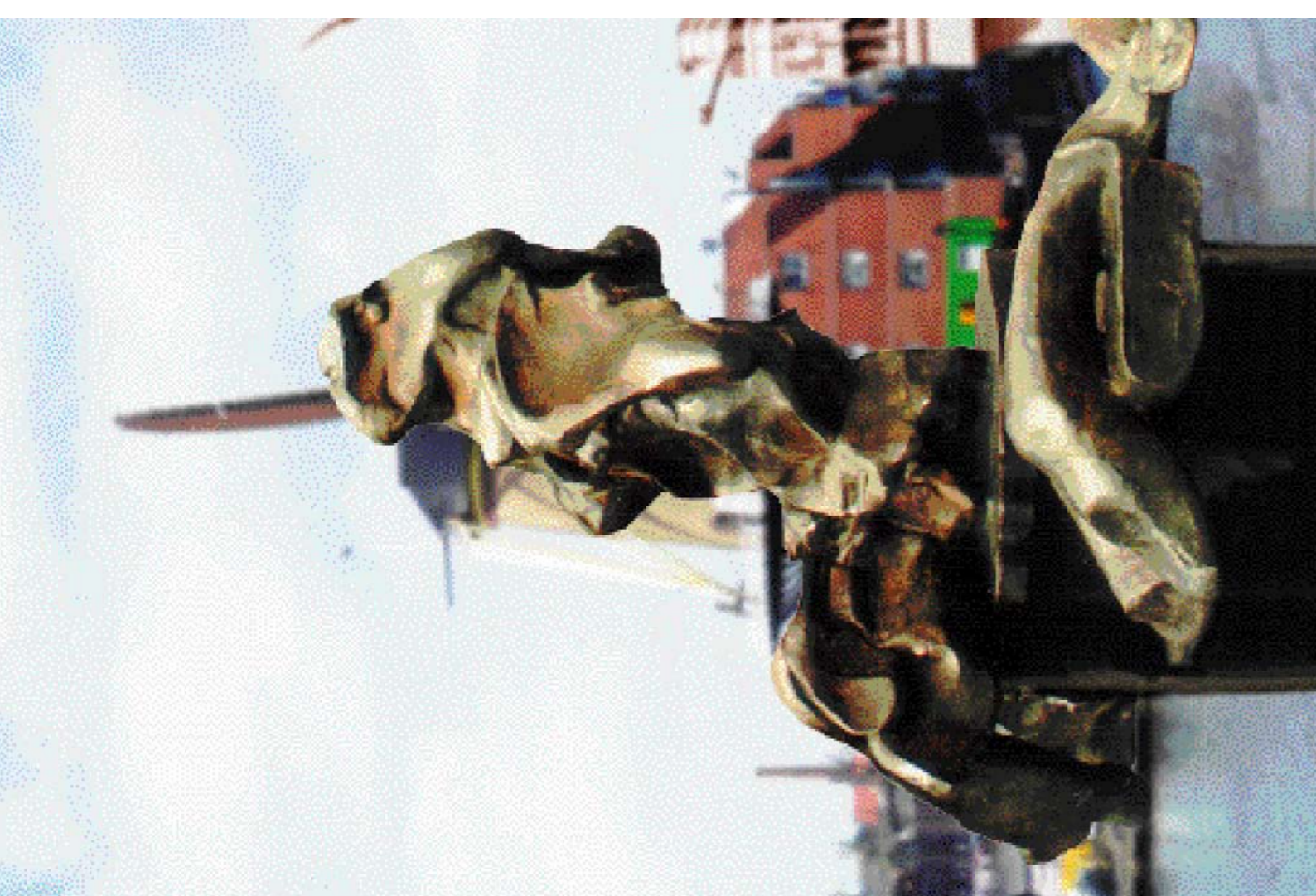
Maar waar voor de Müllerpier een kennelijk vanzelfsprekende hoge ambitie wordt gehanteerd, blijft Schiedmond een blinde vlek. Het isolement van Schiedmond uit zich in een schrikbarende schraalheid. Alleen als de immense kades baden in het zonlicht, worden de eigenlijke kwaliteiten en potenties van onder andere het kamvormige woongheto uit de jaren tachtig goed zichtbaar. Hier woont men echt aan de Maas en heeft men een van de meest meeslepende vergezichten over het water.

De gemeente heeft dit onderkend door de ontwikkeling van de Müllerpier en Schiedmond als een aaneengesloten project op te vatten. Het best wordt dit belichaamd in de Parklane-plannen die de verschillende locaties aan de Westzeedijk aaneenrijgen. Voor Schiedmond, dat hierdoor opeens de schakel in een groot stedelijk en prestigieus project wordt, stijgen de kansen aanzienlijk. Tegelijkertijd wordt door deze

ontwikkeling het verbeteren van de relatie tussen Schiemond en Historisch Delfshaven een prangende noodzaak.

Om over de Westzeedijk heen haar verbinding met de Maas te kunnen bepalen dient Delfshaven opnieuw een plek te heroveren aan de Maas. De oplossing ligt in een groot gebouw, toe te voegen aan de kam. Aan de westkade van het havenbekken Schiemond, precies tegenover de aanlegsteiger van de Spido, wordt naast en op de bestaande laagbouw (scholencomplex) een grootstedelijk bouwblok voorgesteld dat trapsgevijs in hoogte toeneemt om Delfshaven aan de Maas te markeren. Het bouwblok is een *sample* van Frits van Dongens woongebouwen op de landtong van de Kop van Zuid. Zo wordt de nodige massa toegevoegd door een bewonerspubliek van welvarenden samen te brengen op een plek die was voorbehouden aan de laagste regionen van de markt.

De toegenomen dichtheid en 'marktconformiteit' maakt het mogelijk de actieradius van het plan over de Westzeedijk heen naar de Maas te tilen. Uiteraard wordt ook een historische relatie van Delfshaven met de Rivier hersteld.



Beeld

De wederzijdse hunkering en uitwisseling tussen Europa en Amerika die alles met nostalgie en moderniteit heeft te maken wordt de inhoud van een groot bronzen beeld op een hoge sokkel: een spiegelbeeld voor Piet Heijn. Na de oorlog was New York de plaats waar de Europese cultuur het meest radicaal werd voortgezet: Piet Mondriaan schilderde er zijn *Broadway Boogie Woogie*, Mies van der Rohe bouwde er zijn Seagram-building.

De belangrijkste en meest specifieke representant van dit verschijnsel is de schilder Willem de Kooning; op zijn achttiende vertrok hij als verstekeling uit Rotterdam naar New York om daar niet alleen de belangrijkste kunstenaar van zijn generatie te worden, maar ook Amerikaanse beeldende kunst voor het eerst tot de beste van de wereld te maken. Aan het Hofplein op een lage sokkel staat voor vrijwel iedereen onzichtbaar Willem de Kooning's bronzen beeld 'The Clamdigger' weg te kwijnen.

Middenin het water van Delfshaven zou het beeld met zijn zware hangende armen en zijn krankzinnige vouwen en bobbels een waardige tegenstander zijn voor de geaffecteerd wijzende Piet Heijn; beide zijn symbolen voor de verovering van het verre



Piet Heijnplein

Het huidige Piet Heijnplein doet zijn naam geen eer aan. Het is een onduidelijke samenklontering van een dijktaf en een bruggehoofd. In zijn huidige staat is het niet meer dan een achter bossages verscholen 'zithoekje' dat zich krampachtig vastklampt aan het dijklichaam. De inrichting - een trieste overlevering uit begin jaren tachtig bestaande uit een compilatie van grindbetonnen bloembakken, bielsen, stoeptegels en standaard bankjes van Gemeentewerken - bevindt zich in een zeer slechte staat van onderhoud. Alleen het negentiende-eeuwse standbeeld van Piet Heijn blijft fier overeind en lijkt zich op zijn hoge natuurstenen sokkel van zijn omgeving te willen distantiëren.

De combinatie van hulpeloosheid en slechte wil waarmee de gemeente deze plek heeft ingericht komt het sterkst naar voren in de ijzeren klemmen op de bankjes, waarmee men wil voorkomen dat de zwervers, drinkers en verslaafden comfortabel gebruik kunnen maken van deze nare plek. Toch zijn zij het die de potenties van deze plek hebben onderkend: de verscholen ligging staat garant voor een zekere mate van privacy en bovendien heeft men hier het mooiste uitzicht over de Achterhaven, dat maritiem gezien het meest levendige deel van Delfshaven is.

Gebruik makend van het bestaande niveauverschil, de vooruitgeschoven ligging, het panoramische uitzicht, de geborgen sfeer en de aanwezigheid van één van de mooiste en betekenisvolste standbeelden van Rotterdam, zou het Piet Heijnplein zijn naam terug kunnen verdienen als

het belangrijkste scharnierpunt binnen Delfshaven. Allereerst moet het Piet Heijnplein weer een plein worden: het moet worden opgeschoond, geplaveid en verhullend groen moet worden verwijderd.

Anders dan het Biotex-plein, waar activiteiten worden toegevoegd, zou het Piet Heijnplein zich moeten specialiseren in het verblijven op zichzelf, precies hetgene waar het nu zo terminaal ongeschikt voor is gemaakt. Niet in de sfeer van een huiskamer of soos maar eerder vanuit de gedachte dat men zich bevindt op een teakhouten deck van een cruiseschip of diep onderuitgezeten in een fauteuil van een hotellounge, een fauteuil die men eerst aanzag voor een sculptuur, en die het misschien ook wel is.

Straatmeubilair, waarin men kan zitten, hangen, liggen en klimmen, zou aan de voeten van Piet Heijn dit gevoel van openlucht-welbehagen moeten accomoderen. De meubels dienen duurzaam te zijn maar ook van een zekere sculpturale kracht te getuigen; ze moeten er dus niet als conventionele straatmeubels uitzien. Ze moeten zich 'vermommen' als kunst om niet de begrijpelijke reacties van woede en vernielzucht op te wekken als het huidige répertoire van Gemeentewerken. Ze zouden speciaal voor deze plek en dit doeleinde kunnen worden ontworpen en bijdragen aan de moderne collectie kunstwerken van Delfshaven.

Colofon

Nieuw Historisch Delfshaven
ontwerpstudie in opdracht van de Wijk Ontwikkelings Maatschappij,
Rotterdam
© **CRIMSON** november 1997

Crimson

ONDERZOEK KRITIEK THEORIE

*Claes de Vrieselaan 103
3021 JG Rotterdam
T* 0102763550
F* 0104772667*

