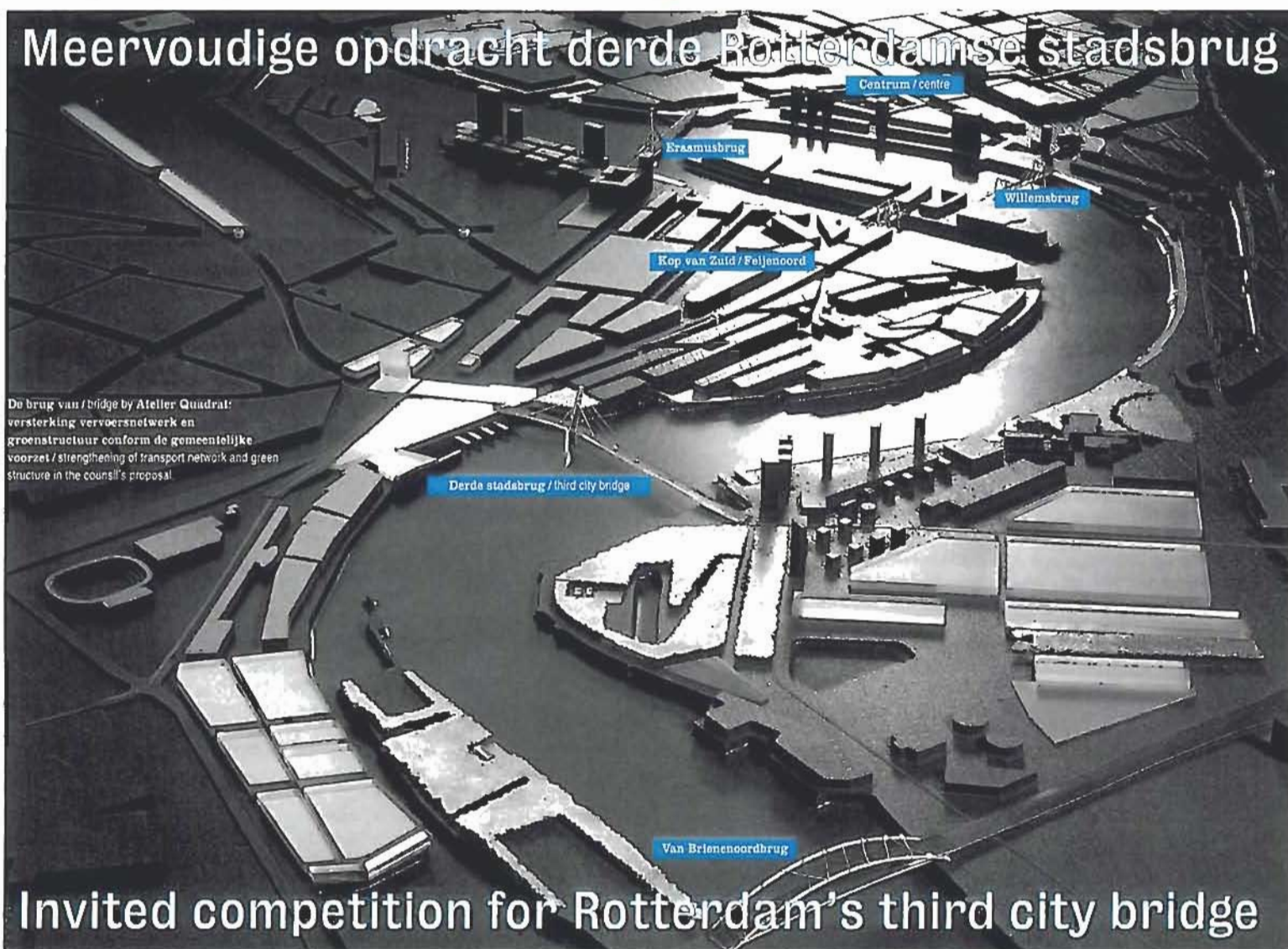


# De stad herdenken

## Meervoudige opdracht derde Rotterdamse stadsbrug



De brug van / bridge by Atelier Quadrat:  
versterking vervoersnetwerk en  
groenstructuur conform de gemeentelijke  
voorzet / strengthening of transport network and green  
structure in the council's proposal

## Invited competition for Rotterdam's third city bridge

Arjen Oosterman

Dat een toevallige samenloop van omstandigheden aantrekkelijke resultaten op kan leveren laat de huidige inrichting van de grote tentoonstellingszaal van het NAI zien. De reizende tentoonstelling van Londense makelij 'Living Bridges' is een typische publiekstentoonstelling: in een theatrale opstelling is tweederde van de zaal gevuld met verleidelijke maquettes (compleet met stromend water) van gedroomde en gerealiseerde overbouwde stadsbruggen door de eeuwen heen.<sup>1</sup> Het is een onderwerp met een hoog 'capriccio' karakter, een terrein waarop architecten zich te buiten zijn gegaan aan ongeremde fantasterie, zonder dat het maatschappelijk of architectonisch belang erg evident is. Maar de smakelijke lichtheid van dit onderwerp krijgt opeens een verrassende diepgang door de opstelling in het resterende deel van de zaal. Daar staan zeven voorstellen voor een nieuwe, derde

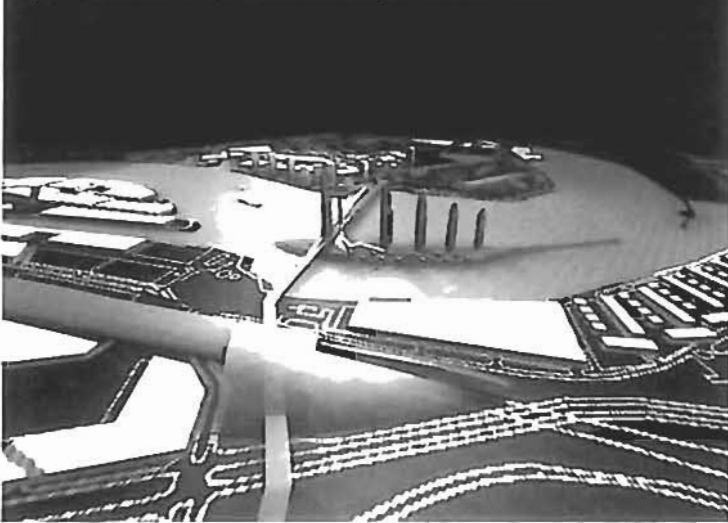
## Rethinking the city

The current layout in the large exhibition room at the Netherlands Architecture Institute shows how a chance concurrence of circumstances can produce interesting results. The travelling show 'Living Bridges', which was produced in London, is a typical popular exhibition about built-on urban bridges through the centuries. Two thirds of the room is filled with theatrically arranged attractive models (complete with running water) of envisaged and realized bridges.<sup>1</sup> This is a subject with a high 'capriccio' character, a field in which architects have given full rein to their imaginations. Social or architectural interest are scarcely in evidence, but the delightful frivolity of this subject is suddenly given an unexpected profundity by the content of the rest of the exhibition room.

stadsbrug in Rotterdam. De ontwerpen zijn het resultaat van een meervoudige studieopdracht van de Rotterdamse dienst Stedebouw + Volkshuisvesting (dienst S+V). Al gaat het om een toekomstverkenning waarover, in politieke zin, nog geen enkel besluit is gevallen, toch is dit bepaald geen 'Spielerei'. De realisering van zo iets gewichtigs als een stadsbrug is een politiek spel van de lange adem, een pokerspel in vele rondes, waarbij het erom gaat de cruciale slagen binnen te halen. Zoals het rapport van de beoordelingscommissie en de openbare presentatie ondubbelzinnig duidelijk maken, was de inzet van deze ontwerp- en denkoefening dan ook niet om de gemeentelijke ontwerpspiralen los

1. Zie voor een bespreking van de première van deze tentoonstelling in Londen: Archis nr. 12, 1996, pp. 2-4. / 1. For a review of this exhibition in London, see Archis, no. 12, 1996, pp. 2-4

Decq&Cornette: een vierde riviereiland, oeverfolies en een vervoersknoep 'op Zuid'. /  
Decq&Cornette: a fourth river island, riverbank folies and a transport node 'south of the river'.



Here, seven proposals for a new, third bridge for Rotterdam are on show. The designs are the result of an invited competition organized by Rotterdam's planning and housing department. Even though the competition concerned a long-range plan for which no political decision has yet been taken, this is definitely more than just fooling around. The realization of such a major project as an urban bridge is a long-drawn-out political game; a poker game with many rounds, the aim of which is to win the crucial battles. As the report by the evaluation committee and the public presentation makes abundantly clear, the point of this design and ideas exercise was not to loosen up the municipal design muscles, but rather to create a basis of support for the development advocated by Rotterdam's town planning and housing department.

The invited firms (Alsop + Störmer Atlantic Ltd, Atelier Quadrat, DS Landschapsarchitecten, Joan Busquets, Max. 1, Odile Decq & Benoit Cornette, VMX architects) were free to express their ideas regarding the desirability, location and form of the bridge (the department had indicated a possible site, but stressed that it was keeping its options open), but in the end their schemes were mercilessly judged according to the extent to which they conformed to the municipal proposal. The report goes even further: after evaluating the plans and presenting its general conclusions, the committee makes recommendations as to 'what should be done next'. In short: the route to the realization of the envisaged cross-river connection has been marked out.

For all that, it is possible that the council will realize that a fundamental debate on this subject is called for, and that the discussion can not yet focus on the precise details of the planning and housing department's proposed project. The subject itself and the material presented are certainly important and interesting enough.

Rotterdam's first major bridge, the new Willemsbrug of 1981, which replaced its

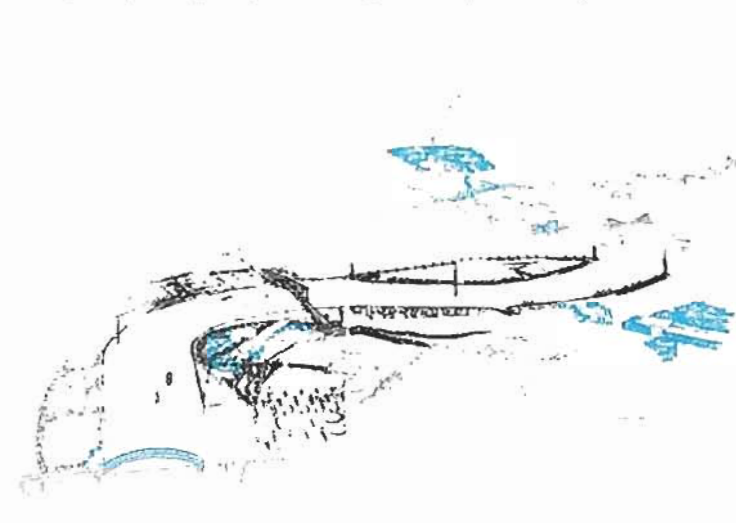
te maken, maar wel degelijk om draagvlak te creëren voor de door de dienst S+V voorgestane ontwikkeling.

De uitgenodigde bureaus (Alsop + Störmer Atlantic Ltd, Atelier Quadrat, DS Landschapsarchitecten, Joan Busquets, Max. 1, Odile Decq & Benoit Cornette, VMX architects) mochten zich in vrijheid uitspreken over de wenselijkheid, plaats en vorm van zo'n brug (de dienst had een potentiële plek geïndiceerd, maar de mogelijkheid hiervan af te wijken nadrukkelijk opengeleten) maar werden uiteindelijk ongenadig afgerekend op de mate waarin ze zich conformeerden aan het gemeentelijk voorstel. Het rapport gaat zelfs nog verder: na de evaluatie van de plannen en algemene conclusies die hieraan verbonden kunnen worden, komt de commissie met aanbevelingen 'hoe het nu verder moet'. Kortom: de marsroute naar realisering van de beoogde oeververbinding is uitgezet.

Toch is het niet uitgesloten dat de politiek zich realiseert dat een fundamenteel debat over deze materie op zijn plaats is en dat het gesprek zich niet nu al kan verengen tot de precieze invulling van het door S+V voorgestane project. De materie zelf en het aangedragen materiaal zijn er belangrijk en interessant genoeg voor.

De eerste grote stadsbrug, de Nieuwe Willemsbrug uit 1981, vervanger van de versleten negentiende-eeuwse oververbinding, is een expressief, technisch kunstwerk dat de noord-zuidverbinding mogelijk maakt tussen de twee stadshelften ter weerszijden van de rivier. Het is, ondanks zijn eigenaardige ligging en routing, een trots teken op de schaal van de gehele stad, maar ook een poort over de rivier en een staaltje bevlogen ingenieurswerk, dat direct door Rotterdam in de armen werd gesloten als beeldmerk van de stad. De twee jaar geleden voltooide tweede stadsbrug, de Erasmusbrug, hoger en dominantanter dan de Willemsbrug, vormt

Joan Busquets: brug en bruggebouw te midden van veel groen en elegante oeverinrichting.  
Joan Busquets: bridge and bridge-building amidst masses of green and an elegant riverbank design.



worn-out nineteenth-century namesake, is an expressive, technical engineering work connecting the north and south of the city, divided as this is by the River Maas. Despite its rather odd location and routing, it is a proud symbol at the scale of the city. It is also a gateway over the river and an inspired feat of engineering, which Rotterdam immediately adopted as its logo. The city's second bridge, Erasmusbrug, which was completed two years ago, is higher and more dominant than the Willemsbrug. It is not an common-or-garden, neutral traffic connection at the level of the city, but serves primarily as a means of developing the centre on the south side of the river. Even though the Erasmusbrug has replaced the Willemsbrug as the city's emblem, its spatial impact is limited to the centre.

The third bridge is also intended to give an impetus to development on the south bank of the River Maas; this time, the area concerned is near Zuid railway station and the harbour district of Varkenoord. While on the north bank of the river, the Esch (an area of polder landscape, playing fields and the former waterworks (DWL) site) will be rescued from its isolation. As in the case of the Erasmusbrug, the concept is based on an urbanistic integration and development plan; the bridge is not a necessity from a traffic management point of view.

The responses of the selected design firms – an elegant mix of young and experienced, conceptual and technical, architectural, landscape and urban design, Dutch and foreign elements – to the municipal proposition are surprising. All of the firms agree that the layout of the waterfront along the River Maas leaves much to be desired and present proposals for improvement. Most firms add to a varying degree 'greenery' to the urban landscape. Otherwise, the schemes are widely divergent.

Two firms have (at least for the time being) dispensed with a bridge altogether. DS Landschapsarchitecten does not want the river, which is conceived as a park, to be encumbered

Max. 1: alternatieve bruglocatie; kortsluiten van de stadsrand en het (nieuwe) centrum.  
 Max. 1: alternative site for bridge; short-circuiting the city perimeter and the (new) centre



geen algemene, neutrale verkeerskundige verbinding op het niveau van de stad, maar dient primair het doel om het centrum ook aan de andere kant van de rivier tot ontwikkeling te brengen. Al heeft de Erasmusbrug de Willemsbrug verdrongen als stadsbeeldmerk, de ruimtelijke werking beperkt zich in hoofdzaak tot het centrum.

Ook de derde brug wordt ingezet om een ontwikkelingsimpuls te geven aan de zuidelijke Maasoever, nu ter hoogte van NS-station Zuid en het havengebied Varkenoord, terwijl aan de noordkant het sportvelden- en poldergebied de Esch en de enclave op het DWL-terrein uit de luwte wordt gehaald. Net als bij de Erasmusbrug ligt er een stedenbouwkundige integratie- en ontwikkelingswens aan het concept ten grondslag en niet een verkeerskundige noodzaak.

De reacties van de geselecteerde bureaus – een elegante mix van jong en ervaren, conceptueel en vakmatig, architectonische, landschappelijke en stedenbouwkundige signatuur, binnen- en buitenland – op de gemeentelijke thesen is verrassend. Alle bureaus zijn het erover eens dat de inrichting van de Maasoever flink tekort schiet en komen met voorstellen voor verbetering. De meeste voegen ook meer of minder groen aan het stadslandschap toe. Maar verder verschillen de inzichten aanzienlijk.

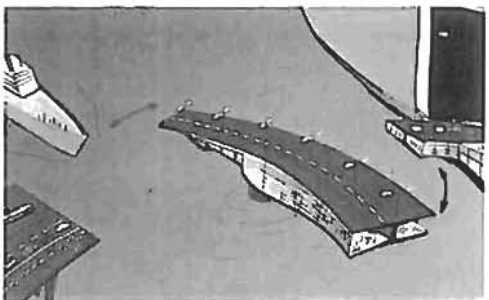
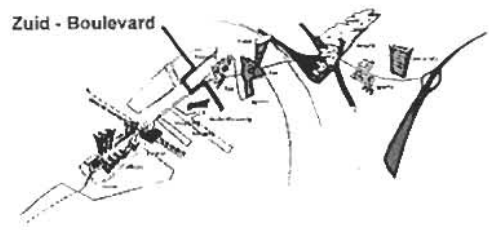
Twee bureaus zien (voorlopig) af van een brug. DS Landschapsarchitecten wenst de rivier, opgevat als park, niet te belasten met zo'n zware ingreep en stelt een voetgangers- en fietsveerverbinding voor, daarmee het ontwikkelingsdenken van de gemeente ontkrachtend. Alsop, van wie vermoedelijk een technologisch hoogstandje verwacht werd, roept onder het motto 'een mier heeft slechts een touwtje nodig' de gemeente op tot reflectie op wat allemaal een oeververbinding kan zijn en wat derhalve de opgave eigenlijk zou moeten zijn. Tijd zat, want de komende tien jaar ziet het bureau geen

with such a major intervention. Instead it proposes a pedestrian and cycle cross-river connection, thereby ignoring the municipality's desire to develop the area. Alsop, who, presumably, had been expected to produce a technical tour de force, calls on the municipality, under the motto 'an ant only needs a piece of string' to reflect on what a cross-river connection can be and what, therefore, the design task should in fact entail. There is time enough, it seems, because for the next ten years this firm sees no necessity whatsoever to build a bridge. The report summarily dismisses these approaches as 'disappointing' or 'inadequate'.

Three firms have decided that the best bet is to endorse the municipality's proposal and throw in a few details of their own. Odile Decq enriches the river landscape with an additional island in the river as an abutment and a site for spectacular dwelling in expressive towers. Quadrat simply does what was suggested and takes great pains over a Lillesque building development and traffic interchange on the south bank. Busquets has produced his familiar townscape design, this time in the form of a gigantic obliquely ascending bridge building, which hovers above the river like a wall. He has conceived the bridge as a traffic connection and separates it from the expressive urbanistic intervention meant to weld the urban fabric together. The report dishes out a few admonitions and compliments; praises Quadrat, makes a feeble joke about the opacity of Busquets' glass giant while ignoring the scheme's urbanistic approach, and regards these three proposals as an endorsement of the municipality's own concept.

Then there are the two young Turks who do not wish to see Rotterdam as a uniformly expanding city structured within traffic grids and rings, but want to use the bridge to focus attention on the river and to give the city centre an extra shot of energy. Max. 1 does this very literally by siting the bridge in such a way that the traffic streams are directed along the waterfront

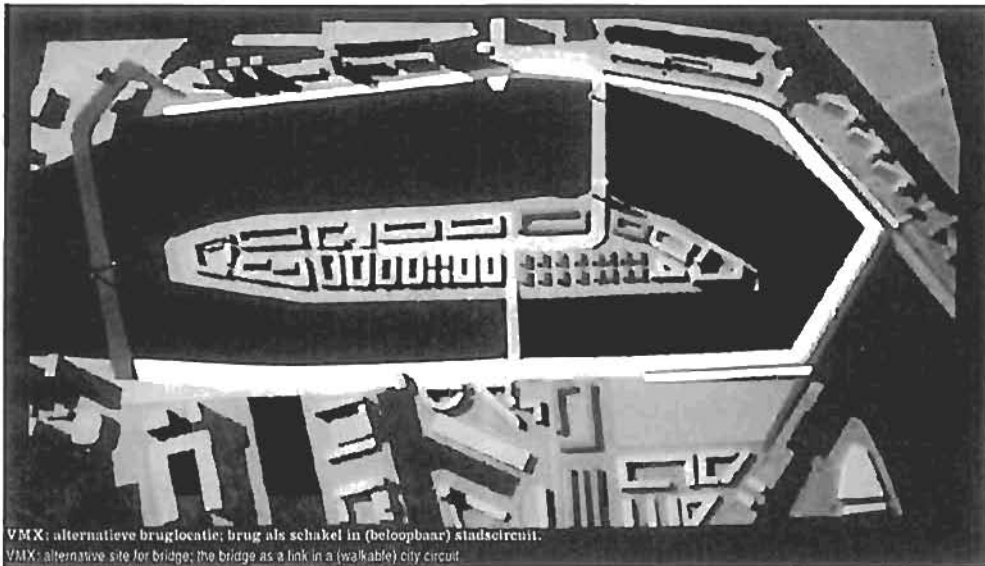
Zuid - Boulevard



enkele noodzaak voor bruggenbouw. In het rapport kost het weinig moeite deze benaderingen als 'teleurstellend' of tekortschiend terzijde te schuiven.

Drie bureaus gokken erop dat bevestiging van het gemeentevorstel de meeste kans maakt om voegen daar hun eigen bijzonderheid aan toe. Odile Decq verrijkt het rivierlandschap met een extra riviereiland als bruggenhoofd en locatie voor spectaculair wonen in expressieve torens. Quadrat doet gewoon wat er gesuggereerd was en maakt vooral veel werk van een Lille-achtige gebouwen- en verkeersknoop op de zuidoever. Busquets zet zijn bekende townscape design in, nu in de vorm van een gigantisch schuinoplopend bruggebouw, dat als een muur over de rivier staat. Hij vat de brug op als verkeerskundige verbinding en scheidt die van de beeldend stedenbouwkundige ingreep, waarmee het stadsweefsel aaneengesmeed moet worden. Het rapport deelt wat vermaningen en complimentjes uit, prijst Quadrat, doet flauw over de ondoorzichtigheid van Busquets glazen gigant zonder op de stedenbouwkundige aanpak in te gaan en beschouwt deze drie voorstellen als ondersteuning voor het eigen concept.

En dan zijn er nog twee jonge honden die Rotterdam niet als een gelijkmatig uitdijende stad willen zien, gestructureerd binnen verkeersruiten en -ringen, maar die de brug willen aangrijpen de rivier centraal te stellen en het centrum een extra energie-impuls te geven. Max. 1 doet dat heel letterlijk door de brug zo te situeren dat verkeersstromen langs de oevers van de Kop van Zuid worden geleid. Hiermee 'ontsluit' men een tot nu toe over het hoofd gezien ontwikkelingsgebied op de kop van Feijenoord, een ontdekking waarvoor het bureau lof oogst van de commissie, maar waaraan die geen consequenties voor de aanlanding van de brug wenst te verbinden. Het geestige, hybride brugontwerp ontsnapt succesvol aan de onvermijdelijke



VMX: alternatieve bruglocatie; brug als schakel in (beloopbaar) stadsreest.  
 VMX: alternative site for bridge; the bridge as a link in a (walkable) city circuit.

on Kop van Zuid. As a result, a hitherto neglected area for development at the end of Feijenoord is 'opened up': a discovery which earns the committee's praise, but which has no consequences for their evaluation of the bridge's siting. This witty, hybrid bridge design successfully avoids the inevitable competition with the two existing bridges.

The architects at VMX are more radical. They declare themselves unequivocally in favour of intensifying the centre by siting the bridge in a closed circuit together with the other two bridges, right next to the centre. Their bridge is not about spacing or developing the next office site, rather it is about a fundamental decision to make Rotterdam a 'leisure city'. It is a leap forwards which the committee was unsure how to respond to, vacillating between admiration and fear of such a clear-cut choice. The much-praised bridge design itself eschews all references to the existing bridges; it also eschews the usual tectonics, and as a 'boulevard bridge' constitutes a deck rather than a traditional cross-river connection.

It is an interesting idea to see Rotterdam's future and growth potential in the recreational sphere. Clever too, because it panders to the secret longing of this frustrated, supposedly culturally impoverished nine-to-five workaday city. It is an attempt to see Rotterdam as a modern(ist) Paris, a Hong Kong on a Dutch scale, rather than as the American city which Rotterdam itself has always had in mind.

The designs by DS, Max.1, Alsop and VMX as the most expressive design, make it clear that in the current conditions of city and city design in Rotterdam, a bridge should no longer be conceived as a pragmatic, economic intervention, but rather that it requires an in-depth cultural analysis. And this is precisely where the fundamental difference with, say, Hong Kong lies. Because the generative market forces which prevail in that city are lacking in Rotterdam, here a bridge does not issue from a self-legitimizing compulsion, but has to be

concurrentie met de bestaande twee bruggen.

De architecten van VMX zijn radicaler. Die spreken zich ondubbelzinnig uit voor intensivering van het centrum door de brug in een gesloten circuit met de andere twee pal tegen het centrum aan te leggen. Hun brug gaat niet over spreiding of over het ontwikkelen van de volgende kantoorlocatie, maar over een fundamentele keuze voor Rotterdam als 'leisure city'. Het is een sprong voorwaarts waar de beoordelingscommissie niet goed raad mee wist, weifelend tussen bewondering en angst voor zo'n duidelijke keuze. Het waardering oogstende brugontwerp zelf vermijdt iedere verwijzing naar de bestaande bruggen, vermijdt ook de gebruikelijke tektoniek en vormt als 'boulevard-brug' eerder een deck dan een oeververbinding in traditionele zin.

Het is een interessante gedachte om het toekomst- en groeipotentieel van Rotterdam te zien op het vlak van het recreatieve verblijf. Slim ook om de door zijn vermeende cultuurarmoede gefrustreerde 9 tot 5 werkdag te kietelen met dit als geheim verlangen in de boezem van de stad levende wensbeeld. Het is een poging Rotterdam eerder als een modern(istisch) Parijs, als een Hong Kong op Hollandse schaal te zien dan als de Amerikaanse stad die Rotterdam tot nu zelf altijd voor ogen had.

De ontwerpen van DS, Max.1, Alsop en het ontwerp van VMX als meest pregnante maken duidelijk dat in de huidige Rotterdamse condities van stad en stedenbouw een brug niet meer als pragmatische, economische ingreep begrepen zou moeten worden, maar een diepgaande culturele analyse vraagt. En precies daar ligt een fundamenteel onderscheid met bijvoorbeeld Hong Kong. Door het ontbreken van de genererende kracht van de markt die daar heerst, komt een brug niet voort uit een zichzelf legitimerende dwang, maar moet ze kunstmatig gemotiveerd worden. Rotterdam wordt via dit brugontwerp opnieuw gedwongen zichzelf te ontwerpen.



VMX: geen beeldmerk, maar een boulevard.  
 VMX: not a logo, but a boulevard.

artificially motivated. This bridge design is forcing Rotterdam to redesign itself, to reinvent itself yet again.