



Namen voor de Kop van Zuid  
Uit de kop van Van den Noort

---

Jan van den Noort - Rotterdam, 28 januari 1991



## Sprookje

Het was hartje winter; de sneeuwvlokken dwarrelden als veertjes uit de hemel naar beneden en een koningin zat te naaien bij een venster dat door zwart ebbenhout omlijst was. En toen zij zo zat te naaien en opkeek naar de sneeuw prikte zij zich met de naald in haar vinger en er vielen drie druppels bloed in de sneeuw. En omdat het rood zo mooi kleurde in de witte sneeuw dacht zij bij zichzelf: Had ik maar een kindje zo wit als sneeuw, zo rood als bloed en zo zwart als het hout van het raamkozijn.

Spoedig daarop kreeg zij een dochtertje, dat zo wit was als sneeuw, zo rood als bloed en haar haren waren zo zwart als ebbenhout en daarom werd zij sneeuwwitje genoemd. En toen het kindje geboren was, stierf de koningin.

Een jaar later nam de koning een andere gemalin. Het was een mooie vrouw, maar zij was trots en verwaand en kon het niet verdragen dat zij door iemand in schoonheid overtroffen zou worden. Zij had een wonderbaarlijke spiegel; als zij daarvoor ging staan en zich erin bekeek, sprak zij:

‘Spiegeltje, spiegeltje aan de wand,  
wie is de schoonste in ‘t hele land?’

dan antwoordde de spiegel:

‘O koningin, gij zijt de schoonste in het land’.

Dan was zij tevreden, want zij wist dat de spiegel de waarheid sprak. Sneeuwwitje echter groeide op en werd steeds mooier en toen zij zeven jaar oud was, was zij zo mooi als een heldere dag en mooier dan de koningin zelve. Toen deze op een keer haar spiegel vroeg:

‘Spiegeltje, spiegeltje aan de wand,  
wie is de schoonste in ‘t hele land?’

antwoordde deze:

‘O koningin, de schoonste hier zijt gij,  
maar Sneeuwwitje is duizendmaal schoner dan gij.’

Toen schrok de koningin en werd groen en geel van afgunst. Vanaf dat ogenblik haatte zij het meisje zo, dat haar hart zich in haar lijf omdraaide als zij sneeuwwitje zag. En de afgunst en hoogmoed woekerden als onkruid in haar hart, waardoor zij geen dag en geen nacht meer rust had.



## Rotterdam is geen sprookje

Niemand zal de drukke scheepvaart op de Maas associëren met Perraults 'Sprookjes van Moeder de Gans' of bij het wandelen door de tochtige binnenstad spontaan aan de verzameling vertelsels van de gebroeders Jacob en Wilhelm Grimm denken. Rotterdam is geen sprookje. Het plan van de Dienst Stadsontwikkeling om het centrum van Rotterdam aan de overzijde van de rivier voort te zetten heeft niets van doen met elfen, feeën of kabouters. Hoe weinig het ook voor de hand lag, toen ik voor het eerst van de plannen hoorde associeerde ik die onmiddellijk met de woorden van jaloeze stiefmoeder van Sneeuwwitje:

*Spiegeltje, spiegeltje aan de wand, wie is de schoonste van het hele land?*

De Dienst Stadsontwikkeling wil de centrumactiviteiten op de noordelijke Maasoever spiegelen naar de zuidelijke oever. Op die manier kan het stadscentrum worden uitgebreid en krijgt potentieel waardevolle grond een hoogwaardige bestemming. Een fraaie brug moet zorg dragen voor een ongehinderde verbinding tussen beide stadsdelen.

Meer dan een eeuw geleden werden de plannen gemaakt voor de eerste overbrugging van de rivier. Het voorstel dat toen ter tafel kwam lijkt in veel opzichten op de huidige plannen. Ook toen hield Rotterdam zich een spiegel voor: niet alleen door op Feijenoord havens te graven als in de Waterstad, maar ook door de stedelijke woningvoorraad aan te vullen met nieuwe huizen op het Noordereiland. Die 'sprong naar Zuid' heeft Rotterdam geen windeieren gelegd. De stad realiseerde een groot deel van haar groei aan de overzijde van de Maas.

Stadsarchitect Rose (1801-1877) maakte de eerste tekeningen voor die geslaagde stadsuitbreiding en had een belangrijke stem bij de uitwerking van de plannen. De waarschuwing die hij in 1861 tot het stadsbestuur richtte vormt de tweede aanleiding voor mijn associaties met het sprookje van Sneeuwwitje. Rose meende dat het slagen van deze stadsuitbreiding grotendeels afhankelijk was van de mogelijkheid om de overzijde in alle gevallen ongehinderd te bereiken. De brug vormde de vitale schakel in de communicatie tussen beide oevers. Rose liet daar geen misverstand over bestaan: 'Ik wensch volstrekt dat het eene vaste brug zal zijn, dat is zonder eene enkele opening.'

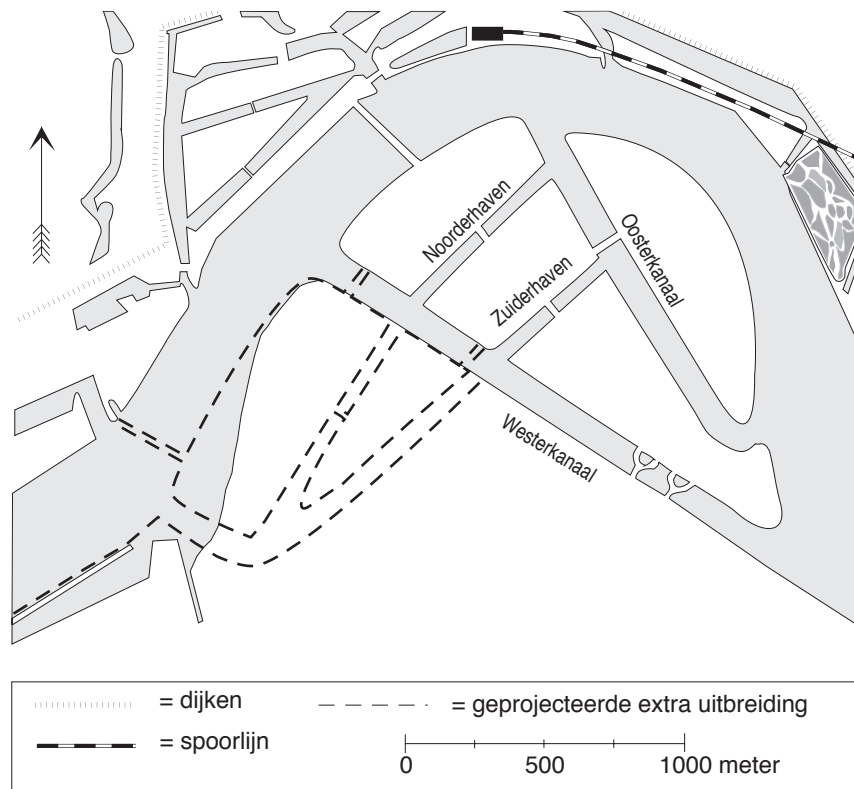
Het was toen al zo druk op de Maas, dat een brug met een klep vrijwel steeds open zou moeten staan, want aan schepen die te groot waren om onder de brug door te varen moest een vrije doorgang worden geboden. Voor het landverkeer zou de brug in dat geval geen verbinding, maar een onneembare barrière vormen. Feijenoord zou onbereikbaar worden en het was zelfs niet uitgesloten, meende Rose, dat Rotterdams spiegelbeeld op die manier *eene afzonderlijke stad* werd. Rose sloot zijn sombere bespiegelingen af met het uitspreken van de vrees dat, als het eenmaal zover was gekomen, de handelaars en industriëlen op Feijenoord een eigen beursgebouw zouden stichten; 'dan zou de afscheiding volkomen worden.' Het stadsbestuur voelde daar vanzelfsprekend niets voor.



Het was zeker niet de bedoeling om op Feijenoord een concurrent op de been te helpen.

*O Rotterdam de schoonste hier zijt gij,  
maar Feijenoord is duizendmaal schoner dan gij.*

Rose wilde dergelijke problemen liever voorkomen en gaf er daarom de voorkeur aan een alternatief kanaal door Feijenoord te graven - de huidige Koningshaven. Tevens drong hij aan op de aanleg van een tweede brug tussen de Veerhaven en Katendrecht.



Roses tweede brug is er niet gekomen, maar het ziet er nu naar uit dat een iets oostelijker gelegen variant binnen afzienbare tijd zal worden gerealiseerd. Rotterdam spiegelt zich opnieuw en ook nu is een ongestoorde verbinding van levensbelang voor de nieuwe stad. De vrees voor concurrentie tussen 'oude' en de nieuwe city is al verwoord door G.A. van der Knaap, als hoogleraar verbonden aan het Economisch-Geografisch Instituut van de Erasmus Universiteit (*Rotterdam, en de Kop van Zuid; Een studie naar internationalisering en modernisering Raadsstukken Kop van Zuid, februari 1989, Verz. 1989:RoSV nr. 89*)

*Gewaakt moet worden dat het centrum geen concurrent gaat worden van de geplande ontwikkeling op de Kop van Zuid. Het centrum is op dit moment een van de sterkste groeigebieden (...) Wanneer de vestigingsdruk op het centrum voortduurt dan kan het Rotteviaductgebied een geduchte concurrent worden voor de Kop van Zuid.*



Net als Rose rekent Van der Knaap een *perfecte* verbinding tussen plangebied en omgeving tot de belangrijkste voorwaarden voor succes.

*Zonder brug geen Kop van Zuid (...) De bereikbaarheid geldt (..) niet alleen de rivieroverschrijding, maar ook de bereikbaarheid vanuit verschillende zijden van buiten Rotterdam, inclusief de benadering vanuit het zuiden. Een goede inpassing in de infrastructurele plannen in en rond Rotterdam geldt derhalve als een belangrijke voorwaarde om deze locatie aan de zuidelijke Maasoever een goede ontsluiting te geven.*

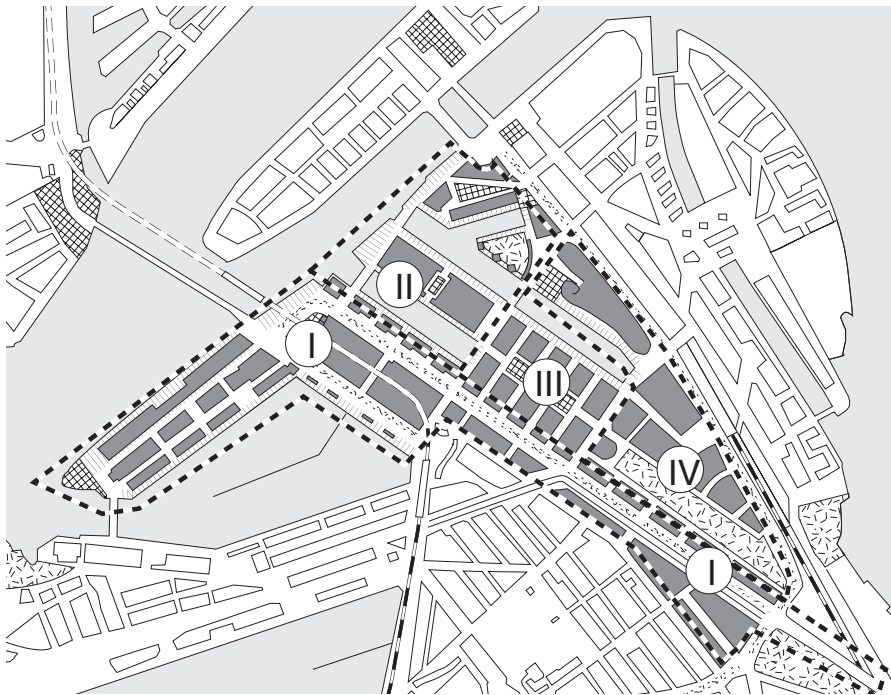
Als het aan de Rechter Maasoever goed gaat is het erg aantrekkelijk het spiegelbeeld van dat succes aan de overzijde uit te proberen. Er moeten echter nogal wat klippen worden omzeild om ook echt succesvol te zijn. Rose en Van der Knaap wezen nadrukkelijk op het probleem concurrentie. Beiden zagen een perfecte verbinding als een van de belangrijkste voorwaarden voor succes.



## De Verbinding

Inge van 't Hoogerhuijs (Externe betrekkingen Stadsontwikkeling) en René Daniëls (projectleider Kop van Zuid) benaderden mij december 1990 met het verzoek om na te denken over een passende naamgeving voor de nieuwe straten, pleinen en bruggen op Zuid. Tevens vroegen ze mij een aanzet te geven voor de naamgeving van de nieuwe brug over Maas, het nieuwe metrostation en het viaduct dat over de spoorweg Rotterdam-Dordrecht zal worden gebouwd.

Het succes van de nieuwe stad op Feijenoord hangt voor een groot deel af van de verbinding met de buitenwereld. De straatnamen kunnen dat verband benadrukken. Ook het interne verband moet worden onderstreept; de wijk kan daardoor naar buiten toe samenhang en eenheid uitstralen. Het thema *verbinding* zal daarom een centrale rol spelen in de naamgeving. De wijk is niettemin zo groot dat binnen het geheel afzonderlijke buurten moeten worden onderscheiden. Ik hanteer de volgende onderverdeling en zal die per buurt toelichten:



I. *De Lijn* omvat Wilhelminakade met omgeving en de boulevard op het voormalige spoorwegemplacement.

Ten noord-oosten van de boulevard onderscheid ik

II. *De Havenstad* ten noorden van de (verlengde) Cargadoorstraat

III. *De Zeestraten* tussen (verlengde) Cargadoorstraat en Vuurplaat, met uitzondering van de Paperclip.

IV. *Het Wagenpark* ten zuiden van Vuurplaat, daarbij inbegrepen de Paperclip.



## Een lange Lijn

Het is buiten kijf dat de omgeving van de Wilhelminakade en de boulevard op het voormalige spoorwegemplacement straks de meest in het oog springende onderdelen van de nieuwe stad op zuid zullen zijn. Zij steken zelfs letterlijk met kop en schouders boven hun omgeving uit. De naam van dit gebied bepaalt het beeld voor de rest van de wijk.

Ik stel voor om de omgeving Wilhelminakade en boulevard de naam *De Lijn* te geven. Mijn suggestie steunt op drie overwegingen. Allereerst sluit de naam goed aan bij het centrale thema verbinding. De lijn is immers de kortste *verbinding* tussen twee punten. Mijn tweede overweging is historisch van aard. De Wilhelminakade heeft vanaf haar aanleg een belangrijke rol gespeeld in de internationale lijnverbindingen. Vooral de Holland-Amerika Lijn (HAL) heeft het beeld van deze omgeving gedomineerd. In Rotterdam werd de HAL doorgaans *De Lijn* genoemd. Die naam symboliseert Rotterdams verbondenheid met de rest van de wereld en is mede daarom heel geschikt voor de naamgeving van dit gebied. Tenslotte zij vermeld dat de naam *De Lijn* zich goed leent voor het leggen van accenten vanuit de architectuur en de beeldende kunsten. Bij de inrichting en aankleding van de buitenruimte kan het thema 'lijn' als inspiratie dienen en de broodnodige samenhang in vormgeving verschaffen.

De naam *De Lijn* zal tegelijkertijd op drie niveaus worden gebruikt. De buurt heet *De Lijn* en de belangrijkste straat - de boulevard die het Koninginnenhoofd op de Wilhelminakade verbindt met het viaduct over de Spoorweg - zal *De Lijn* worden genoemd. Door zo'n lange lijn te trekken wordt aan buurt én wijk meer samenhang gegeven. Doordat *De Lijn* de nieuwe stad op Zuid domineert zullen velen de naam al snel gebruiken voor de hele wijk. Het kan geen kwaad die uitstraling te bevorderen.

De verbinding tussen het 'oude' en het nieuwe centrum wordt onderhouden door een brug en een metrolijn. Wie gebruik maakt van die verbindingen ziet eerst het oorspronkelijke centrum, en even later *De Lijn*, het spiegelbeeld van Rotterdams centrumactiviteit. Spiegels in allerhande kleuren en formaten op het plein en in het metrostation bevestigen de hechte band tussen de





oorsprong en het spiegelbeeld. Plein en metrostation onderstrepen die relatie en zullen daarom beide *De Spiegel* worden genoemd.

De nieuwe brug over de Maas zal worden gelegd tussen het verzetsmonument De Boeg aan de noordzijde en *De Spiegel* aan de zuidzijde. De boeg is de voorzijde van een schip, de spiegel is de achterzijde. Het ligt voor de hand voor de naam van de brug ook een scheepsterm te gebruiken. Eigenlijk is er maar één naam geschikt voor de nieuwe brug. Ik doel hier op wat Van Dale noemt de 'verhoogde overloop dwars over een schip, vanwaar de kapitein gewoonlijk zijn bevelen geeft'; inderdaad: *De Brug*. Als we ons park Het Park noemen en onze oudste haven de Oude Haven, dan moet onze brug *De Brug* heten.

De zijstraten van De Lijn krijgen eveneens namen uit de scheepvaart. Zij versterken daardoor het beoogde beeld en zijn een verwijzing naar de achtergrond van de naamgeving.

Vanaf *De Spiegel* loopt een weg langs de oostzijde van de Rijnhaven, in de richting van het Zuidplein. De naam Rijnhavenkade zou topografisch gezien de juiste naam zijn. Van de zijde van Stadsontwikkeling werd de suggestie gedaan deze straat Rijnkade te noemen. Mijn voorkeur gaat uit naar een nog kortere naam: *De Kade*. De straat langs de noordzijde van de Rijnhaven heet nu Rijnhaven noordzijde, maar zou ook beter *De Kade* kunnen heten. Op die manier wordt een tweede lange lijn getrokken, die in de toekomst mogelijk nog via de zuidzijde van de Rijnhaven kan worden verlengd. De brug over de Rijnhaven, tussen Katendrecht (De Kaap) en De Lijn noem ik *Kaapbrug*.

Het viaduct over de spoorlijn Rotterdam-Dordrecht kan wellicht *Op De Lijn* worden genoemd. Niet alleen omdat het over de spoorlijn gaat, maar ook en vooral omdat dat het begin van *De Lijn* markeert.

Ten zuidwesten van *De Lijn* bevinden zich twee straten waarvan de naamgeving het beste kan aansluiten bij de straatnamen van de Afrikaanderwijk. De organisatie 'Rotterdam tegen apartheid' pleit er al enkele jaren voor om de huidige vrijheidsstrijd in Zuid-Afrika door middel van straatnamen onder de aandacht te brengen. Na overleg met hen stel ik voor deze straten *Sharpeville* en *Soweto* te noemen. Beide plaatsen zijn een symbool geworden van de strijd tegen de apartheid in Zuid-Afrika. In *Sharpeville* werd op 21 maart 1960 het vuur geopend op vreedzame betogers tegen de pasjeswetten. Er vielen 69 doden en 180 gewonden. In *Soweto* werd op 16 juni 1976 op opstandige scholieren geschoten. Daarbij waren tientallen doden te betreuren. Het maandenlange verzet dat erop volgde kostte honderden het leven.

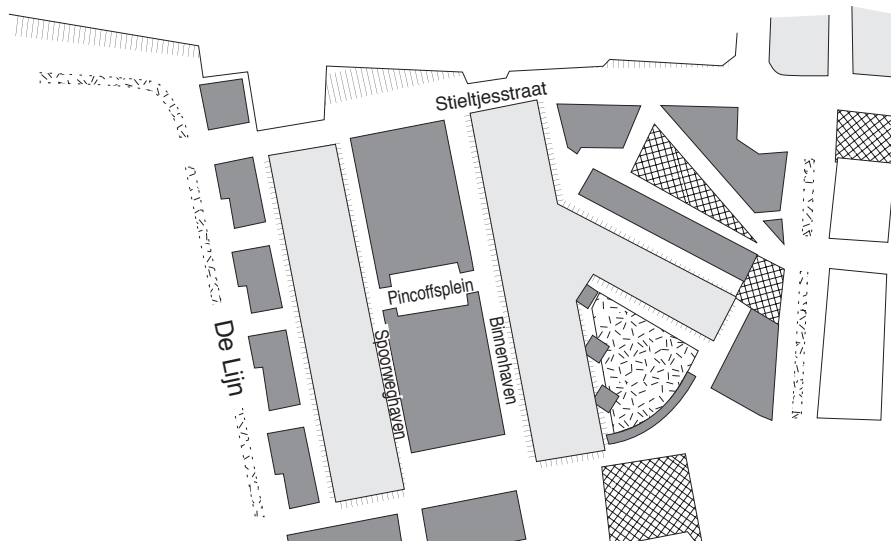




## Een Historische Havenstad

Tussen de Stieltjesstraat en de (verlengde) Cargadoorstraat ligt een historisch stukje Rotterdam. Lodewijk Pincoffs en zijn Rotterdamsche Handelsvereniging richtten dit gebied in naar een ontwerp van Th.J. Stieltjes. De Binnenhaven, de Entrepothaven, de Spoorweghaven, het Entrepotgebouw en het Poortgebouw symboliseren de eerste poging de overzijde van de Maas te betrekken bij Rotterdam. De genoemde elementen zijn in goede staat en werden opgenomen in de plannen voor *De Lijn*. De historische achtergrond manifesteert zich op allerlei manieren en de naamgeving van het gebied kan hier goed op aansluiten.

Vanwege de alom aanwezige havens koos ik voor dit gebied de naam *Havenstad*. Het thema verbinding komt hierin goed tot zijn recht. De namen *Stieltjesstraat*, *Spoorweghavenbrug* en *Entrepôtstraat* kunnen worden gehandhaafd. Ik stel voor de kaden langs de havens de namen *Binnenhaven* en *Spoorweghaven* te geven.



De *Havenstad* is ook in een ander opzicht historisch. In de Tweede Wereldoorlog werd een groot aantal mensen gedeporteerd naar Duitse concentratiekampen. Voor velen begon die gruwelijke tocht in *De Havenstad*. Op verzoek van het initiatiefcomité 'Loods 24' heeft het Projectbureau Kop van Zuid gezocht naar een manier om deze zwarte episode uit de Rotterdamse geschiedenis op gepaste wijze te memoreren. Voor velen was de muur rond het voormalige Handelsterrein het symbool van de grens tussen vrijheid en onvrijheid. Om die reden is de suggestie gedaan met behulp van fragmenten van de muur een gedenkteken te vervaardigen. Een terrein ten noorden van de Stieltjesstraat, tegenover de ingang van het Handelsterrein, lijkt daartoe de geschiktste plek.

Het initiatiefcomité 'Loods 24' heeft voorgesteld een plein in De Havenstad *Plein van Loods 24* te noemen. Die naam sluit weliswaar goed aan



bij het historische karakter van de buurt. Het is echter de vraag of de kleine gemeenschap die straks rond dat plein woont moet worden opgezaaid met zo'n beladen naam. Ik geef er de voorkeur aan het plein een naam met een minder droevige lading te geven.

Lodewijk Pincoffs, de initiator van de Rotterdamsche Handelsvereniging, nam op 14 mei 1879 hals over kop de benen en ontvluchtte Rotterdam. Omdat de grote inspirator niet langer kon verbergen dat hij valsheid in geschrifte had gepleegd en zijn vrijheid hem lief was, nam hij de trein naar België en stapte daar op de boot naar Amerika. Pincoffs was weliswaar een oplichter, maar het zou historisch onjuist zijn te zeggen dat hij alleen maar een oplichter was. Als raadslid en zakenman heeft Pincoffs een stempel gezet op de ontwikkeling van de stad. Het gebied waarvoor nu de straatnamen moeten worden bedacht dankt zijn ontstaan aan Pincoffs. Het is een goede zaak het plein daarom *Pincoffsplein* te noemen.



## Zeestraat en zeewier

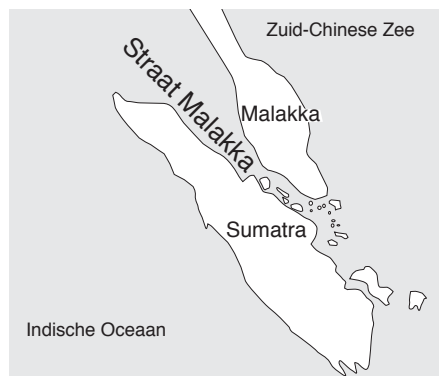
Voor de straatnamen tussen (verlengde) Cargadoorstraat en Vuurplaat heb ik mij laten inspireren door *de grote vaart*. Het thema *verbinding* speelt ook hier een hoofdrol. De kortste weg naar de volgende haven leidt niet altijd over de oceaan. De scheepvaart over de wereldzeeën kent een aantal belangrijke bottlenecks. Door via zeestraten te varen kan een stuk van de weg worden afgesneden. Maar, hoe smaller de zeestraat hoe groter de kans dat het schip door de territoriale wateren van het aangrenzende land moet varen. De gelukkige bezitter van een zeestraat had daarmee een bron van inkomsten, de scheepvaart betaalde voor al dat geluk. In de loop van de tijd groeide de internationale overeenstemming over het 'recht van onschuldige doorvaart' en werd de verbinding via zeestraten aanzienlijk verbeterd.

*Dardanellen* (of Hellespont) verbindt de Egeïsche zee met de Zee van Marmara en vormt een onderdeel van de verbinding tussen Zwarte Zee en Middellandse Zee. De conflicten over de vaart door deze zeestraat staan bekend als de Dardanellenkwestie.



*Bosporus* (of Straat van Kertsj) is de zeestraat tussen de Zee van Marmara en de Zwarte Zee. De naam werd afgeleid van bous (= rund) en poros (= doortocht). Volgens de Griekse mythologie zou de godin Io deze straat in de gedaante van een koe hebben gepasseerd.

De *Straat van Ormoes* verbindt de Perzische Golf met de Golf van Oman en is van groot strategisch belang omdat het een bottleneck is in het vervoer van ruwe olie uit de olievelden rond de Perzische Golf.

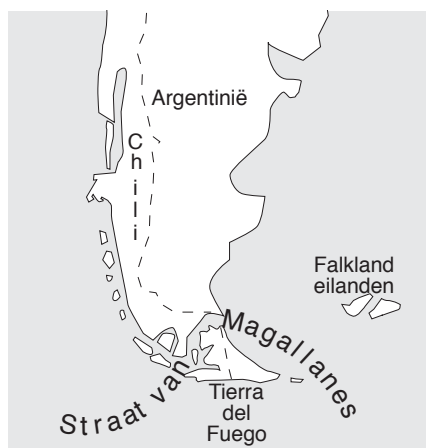


*Straat Malakka* is een van de drukst bevaren zeestraten ter wereld. Zij bevindt zich tussen het schiereiland Malakka en het eiland Sumatra en verbindt de Indische Oceaan (Adamanse Zee) met de Zuid-Chinese Zee.



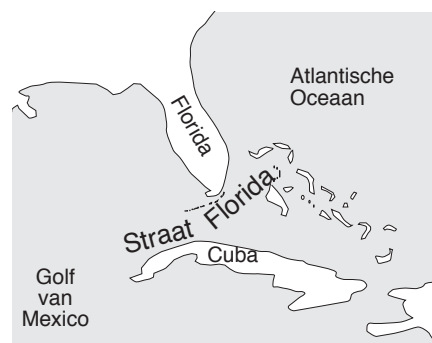
De *Straat van Dover* wordt ook vaak het Nauw van Calais genoemd en ligt tussen Frankrijk en Engeland. Deze zeestraat verbindt Het Kanaal met de Noordzee. De Straat van Dover is van oorsprong een rivier, ontstaan in de IJstijden. Engeland was toen verbonden met het vasteland van Noord-Europa en de rivier verzorgde de afwatering van dit gebied.

De *Sont* is de zeeëngte tussen het Deense eiland Seeland en het Zweedse vasteland. Het vormt de verbinding tussen het Kattegat en de Oostzee. Sedert het begin van de 15de eeuw hief Denemarken van alle voorbijgaande schepen een tol, de zogenaamde Sonttol. De zes Hanzesteden waren vrijgesteld van betaling en aan Zweden, Nederland en Engeland werd een lager bedrag in rekening gebracht. In 1857 werd de tolheffing beëindigd.



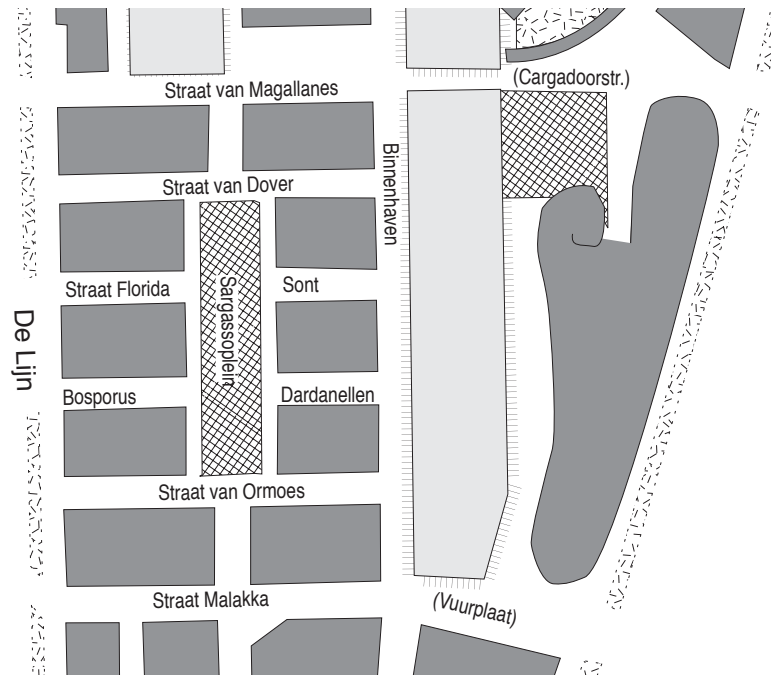
De *Straat van Magallanes* ligt tussen de zuidpunt van Zuid-Amerika en het eiland Vuurland (Tierra del Fuego). In 1520 ontdekte de portugees Fernão de Magalhães (1470-1521) deze zuidelijke doorgang van de Atlantische naar de Grote Oceaan.

*Straat Florida* ligt tussen de Golf van Mexico en de Atlantische Oceaan, ten zuiden van Florida en ten noorden van Cuba en de Bahama's. De Spaanse ontdekkingsreiziger Ponce de León zou in 1513 als eerste door deze zeestraat zijn gevaren. Een enorme hoeveelheid water stroomt





hier vanuit de Golf van Mexico naar de Atlantische Oceaan en bereikt daarbij een snelheid van bijna 10 kilometer per uur. Straat Florida markeert het begin van de Golfstroom.



Het gebruik van de namen van bekende en minder bekende zeestraten geeft deze buurt een geheel eigen karakter.

Net als in de *Havenstad* kan de kade langs de Binnenhaven het best *Binnenhaven* worden genoemd. Het komt de samenhang in de naamgeving eveneens zeer ten goede als de straten *Cargadoorstraat* en *Vuurplaat* vervallen en voortaan *Straat van Magallanes* en *Straat Malakka* worden genoemd. Daardoor lijkt de wijk minder verbrokken. Het schrappen van de naam *Cargadoorstraat* levert weinig problemen op omdat er nog geen woningen in die straat zijn. Als de naam *Vuurplaat* veranderd wordt in *Straat Malakka* gaat dat voor de bewoners gepaard met enig ongerief.



Voor het plein in deze buurt stel ik voor de naam *Sargassoplein* te gebruiken. De *Sargasso Zee* ligt ten zuidoosten van de Bermuda-eilanden en ontleent haar naam aan de enorme hoeveelheid zeewier, die er in grote



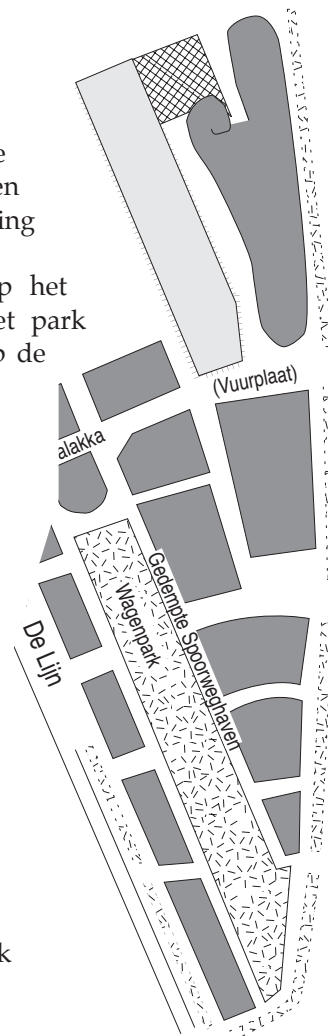
velden op het water drijft. Omdat er bijna geen plankton in zit wordt de *Sargasso Zee* ook wel een biologische woestijn genoemd. De Europese en Amerikaanse paling kiest de *Sargasso Zee* jaar na jaar als paaiplaats. Vanuit de perceptie van de paling is deze plek dus een bron van leven. De Sargasso Zee werd het eerst genoemd door Christophorus Columbus, die in 1492 met drie schepen in westelijke richting voer om een snellere route naar China en Japan te vinden. Het zien van het vele zeewier was een aanmoediging om door te varen. Men meende dat het nu niet lang meer zou duren eer land werd bereikt. Niet iedereen schiep moed uit het zien van het zeewier. Vroeger vreesden veel schippers in het zeewier verstrikt te raken en meden het daarom liever.

## De Wagenparkbuurt

De straten in de Paperclip en die ten zuiden van Vuurplaat zijn alle reeds voorzien van een naam. Alleen het park moet nog worden benoemd. Bij het bedenken van de namen kon men uiteraard geen rekening houden met het thema *verbinding* dat ik tot leidraad heb gekozen. Om ten aanzien van de naamgeving de samenhang met de rest van de wijk te versterken zullen enkele kleine wijzigingen en een aanvulling worden voorgesteld.

Om aan te sluiten bij de overwegend op het railvervoer betrokken namen stel ik voor het park *Wagenpark* te noemen en in aansluiting daarop de buurt de naam *Wagenparkbuurt* te geven.

De straatnaam *Spoorweghaven* zou ik het liefst in de *Havenstad* laten beginnen en in de *Wagenparkbuurt* laten eindigen. Zo'n lange straat is een sterk bindend element. Er is echter al een *Spoorweghaven* in de *Wagenparkbuurt* en die zou in dat geval moeten worden omgenummerd. Omnummeren levert naar alle waarschijnlijkheid meer problemen op dan een eenvoudige naamswijziging. Vooral nog zie ik daarom af van die gedachte en stel voor de *Spoorweghaven* in de *Wagenparkbuurt* voortaan *Gedempte Spoorweghaven* te noemen. Die naam is juist en biedt het voordeel dat de naam *Spoorweghaven* dan in de *Havenstad* kan worden gebruikt. Daar is deze meer op zijn plaats. De straat langs het park kan eventueel ook *Wagenpark* worden genoemd.





	Gebouwen
	Esplanades
	Parken/Stedelijk groen