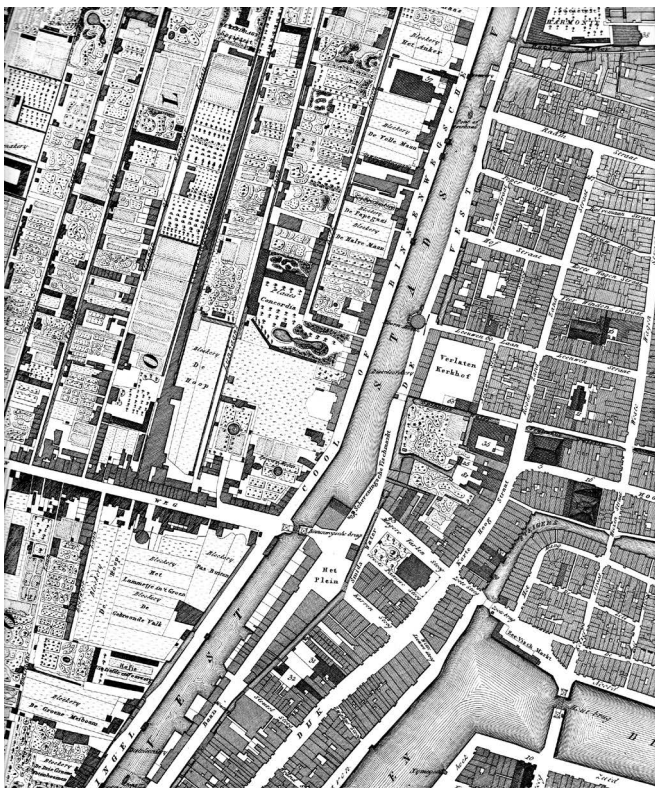


Rotte-R-Dam

Binnenlangs en buitenom

Hierdoor tot hoger

Leonardus F. Temminck, secretaris van het tekengenootschap '[Hierdoor tot hoger](#)' was landmeter en controleur bij het kadaster. In 1839 publiceerde hij een buitengewoon nauwkeurige "Platte Grond der Stad Rotterdam, vervaardigd volgens de kadastrale plans opgedragen aan Edel Achtbaren Heeren Burgemeester en wethouders dezer stad".



Plattegrond der stad Rotterdam (detail; L.F. Temminck 1839)

Hij bracht stad en omgeving gedetailleerd in beeld op het moment dat grote veranderingen voor de deur stonden. De Rotterdamse stadsdriehoek lag toen nog geheel op de delta van de Rotte, stak iets boven de omgeving uit en werd begrensd door de Maas en de [stadsvesten](#) die nog uit de zeventiende eeuw stamden.

Met zijn 80.000 inwoners was Rotterdam stampvol. Steeds meer Rotterdammers zochten hun heil in de polder buiten de [stadsvesten](#), maar ook daar heersten al snel overbevolking, chaos en ruimtegebrek. Rotterdam was alles behalve ruim bedeed met poldergebied. De stadsgrens lag op amper een kilometer van de stadsdriehoek. De buurgemeenten zaten wat dat betreft ruimer in hun jasje. Met de

wijzers van de klok mee hebben we het dan over de gemeenten Delfshaven, Overschie, Hillegersberg en Kralingen ten noorden van de Nieuwe Maas, IJsselmonde, Katendrecht en Charlois ten zuiden van die rivier. In het derde kwart van de negentiende eeuw slokte het kleine stadje op de kaart van Temminck zijn [buurgemeenten](#) op en groeide in amper 25 jaar acht maal groter.

Bewegingsruimte

De binnenstad met zijn nauwe stegen en stinkende grachten was toe aan een flinke opknappbeurt, maar de bestuurders aarzelden. In de nieuwe polderstad lag dat allemaal wat eenvoudiger. Daar was plek voor brede straten, fraaie groenomzoomde grachten en ruime huizen. Daar waren de vooruitzichten beter en de kans op succes een stuk groter dan in de binnenstad. Maar alle aarzeling ten spijt, ook het kleine stadje van Temminck zou binnen enkele decennia onherkenbaar veranderen.

Terwijl in de polderstad het Waterproject van Rose het licht zag, werd in de binnenstad de Rotte drooggelegd om plaats te maken voor een spoorwegviaduct in de lijn naar België. De Rotterdamse stedenbouwers begonnen ook al voorzichtig te knabbelen aan de Oude Haven en de stadsvesten. Die laatste werden niet meteen dichtgegooid, maar het einddoel was duidelijk: Coolvest en Goudsevest waren bestemd om grote verkeersaders te worden. We kennen ze nu als Coolsingel, Pompenburg en Goudsesingel.

Op straat ontstond zo wel meer bewegingsruimte maar de binnenvaart snakte ook naar ruimte en die werd natuurlijk niet bereikt door stadswater te dempen. Zo vlot als de havens tot ontwikkeling kwamen zo traag verliep het verbeteren van de vaarroutes in en door de stad. Dat er uiteindelijk toch een oplossing kwam is zelfs te danken aan de wens om nog meer havens aan te leggen.

Iedereen blij

Kort voor de pensionering van directeur Gemeentewerken [Gerrit Jan de Jongh](#) wendde B&W zich tot hem met de vraag om gegevens te verstrekken betreffende ligging, oppervlakte, aanleg, kosten van aankoop, inrichting en onderhoud van een park in de nabijheid van de stad. Het moest groot genoeg zijn "om in de volle zin van het woord een uitspanningsoord voor

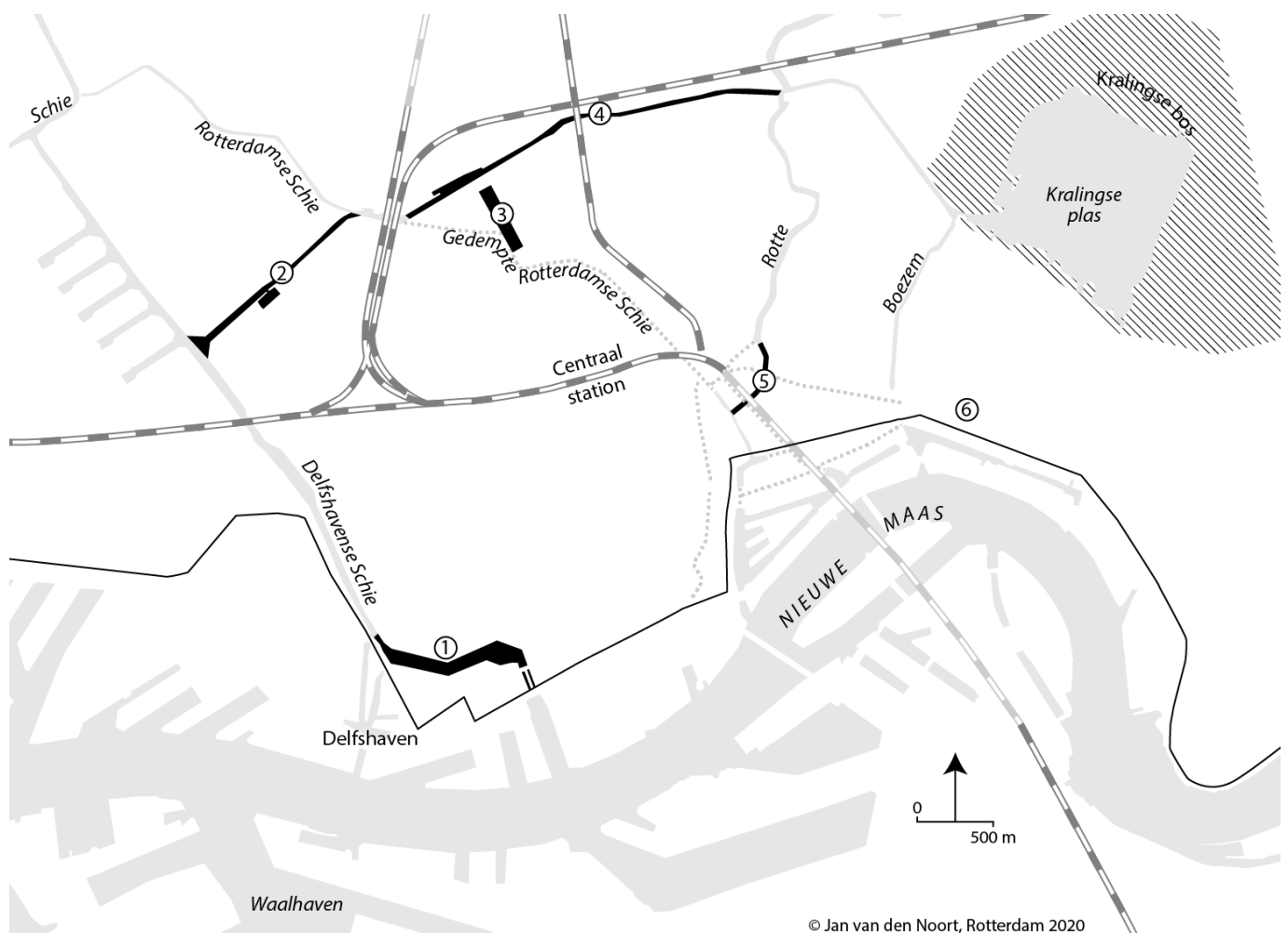
de talrijke bevolking te kunnen zijn ... een park dat door ruime grasvelden en schone boomgroepen en door afwisseling van hoog en laag, inderdaad natuurschoon biedt en het thans bestaand gemis aan rustige, landelijke, stofvrije wandelwegen en aantrekkelijke plekje vergoedt."

Het is wonderlijk, maar de aanleg van zo'n uitspanningsoord paste goed in De Jonghs plannen voor de aanleg van de kolossale Waalhaven. Daar kwam heel veel grond bij vrij en De Jongh zat nog verlegen om een stortplaats. Het gebied rond de Kralingse plas leek hem de uitgelezen plek zowel voor zijn baggerspecie als voor het beoogde uitspanningsoord. Het probleem was nog even hoe je al die bagger aan de andere kant van de stad kon krijgen, want het vervoer van brede baggerbakken door de stad zat er niet in. Daarvoor waren de routes te druk, bovendien was de Vlasmartsluis te smal om te passeren. De oplossing die De Jongh aandroeg, sloot aan bij de [Ceintuurbaan](#) waarover sinds 1899 goederentreinen een rondje Rotterdam deden. Met

zo'n vaaroute rond de stad was de binnenvaart ook meteen uit de brand. Iedereen blij!

Graven en dempen

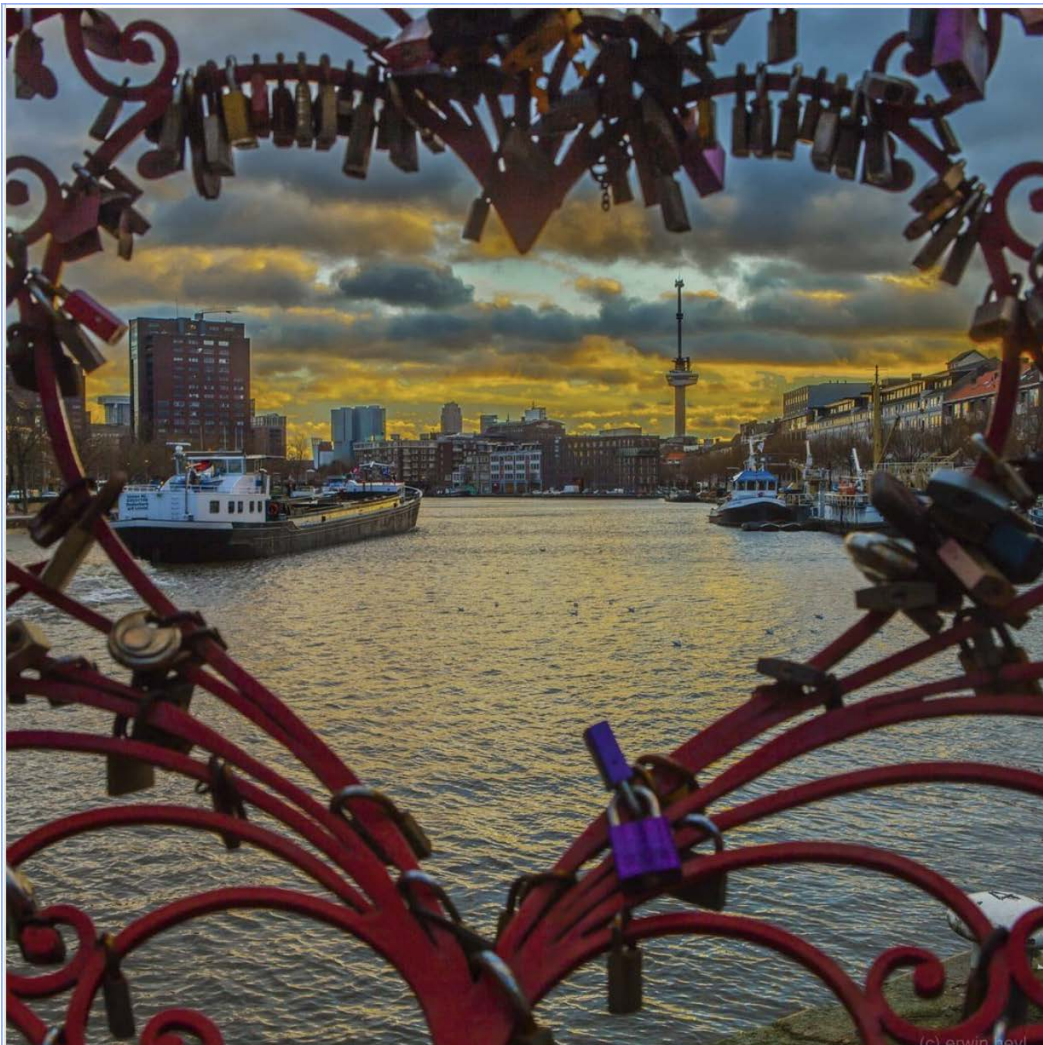
Kort daarop bleek het mogelijk om de bagger uit de Waalhaven via een pijpleiding naar Kralingen te leiden. Maar dat mocht de pret niet drukken. De vaaroute rond de stad was daarmee in ieder geval niet van de baan. De Jonghs opvolger [Abraham Burgdorffer](#) kreeg in 1913 opdracht om de plannen van De Jongh verder uit te werken. Hij stelde de aanleg voor van [Coolhaven](#) en [Parksluizen](#) (nr. 1 op de kaart) en zorgde daarmee voor een betere verbinding tussen de Maas en de [Delfshavense Schie](#). De laatste moest via het [Schie-Schiekanaal](#) (2) een kortere verbinding krijgen met de [Rotterdamse Schie](#). Een nieuwe [Noorderhaven](#) (3) moest ligplaatsen bieden voor de binnenvaart en verbond de Rotterdamse Schie met het nieuw aan te leggen [Noorderkanaal](#) (4). Deze laatste schakel in de verbinding tussen Maas en Kralingse plas liep parallel aan de Ceintuurbaan.



Dempen en graven van Rotterdams stadswater

- water
- nieuw water
- Kralingse bos
- Schielands hoge zeedijk
- spoorlijn/-tunnel
- gedempt water

- 1 Coolhaven/Parksluizen (1933)
- 2 Schie-Schiekanaal (1933)
- 3 Noorderhaven (1933-1940)
- 4 Noorderkanaal (1938)
- 5 Stokviswater (1942)
- 6 Oosterhaven (niet uitgevoerd)



Coolhaven (foto [Erwin Heyl](#) 2020)

In 1920 stemde de gemeenteraad in met het kanalenplan, waarop de werkzaamheden aan de Coolhaven vrijwel meteen werden opgepakt. Over de kanalen werd overigens nog heel wat afgediscussieerd eer het plan in 1929 zijn definitieve vorm kreeg. Vlak voor de Tweede Wereldoorlog kwam het project gereed.

Parallel aan de plannen voor een Noorderkanaal en een Noorderhaven werd ook gebakkeleid over een Oosterkanaal door Kralingen, van het Boezemkanaal via de Nieuwe Plantage naar een nieuwe Oosterhaven (6) bij de toenmalige [gasfabriek aan de Oostzeedijk](#). Maar dat plan gooide geen hoge ogen. In het noorden werd immers al een Noorderhaven gegraven: "Is het dan niet zeer onlogisch voor de toekomstige ligplaatsen van de beurtvaartbedrijven den blik te richten naar het oosten?"

De Rotterdamse Schie was gedurende zes eeuwen de hoofdverbinding tussen Rotterdam en zijn achterland. Maar door het voltooien van de route buitenom werd het kanaal overbodig. In 1939 besloot de gemeenteraad om dat eeuwenoude water binnen de stadsgrenzen te dempen en er een paar flinke verkeerswegen op aan te leggen: de Schiekade en de Stadhoudersweg. Het kanaal werd gedempt met het [puin van het bombardement](#) dat kort daarop de binnenstad teisterde. Blaak, Nieuwe Haven en

Schiedamsevest verdwenen eveneens onder het oorlogspuin.

Binnenvaart op zijn retour

In de binnenstad bleef een klein stukje van de Rotterdamse Schie gespaard: de Delftsevaart. Rotterdam overwoog al enige tijd om op die plek een flinke weg aan te leggen tussen Hofplein en Blaak. Maar dat plan vond toch te weinig weerklank. Stadsarchitect [Willem Gerrit Witteveen](#) zag zelfs nog emploi voor het oude kanaal en ontwierp een nieuw kanaal dat Delftsevaart en Rotte met elkaar verbond. Dat kreeg de stokoude naam Stokviswater (5) naar de 17e-eeuwse herberg "het Stokvischje". Witteveen bestemde het nieuwe kanaal "voor den aanvoer van bouwmaterial ... met het oog op de schoonheid van de stad en [met] het oog op branden...".

Na de Tweede Wereldoorlog bleek de rol van de binnenscheepvaart in het centrum van Rotterdam echter te zijn uitgespeeld. Het bleef een dooie boel in het Stokviswater. Dat gold evenzeer voor de Noorderhaven. Die was in het begin van de oorlog zelfs alweer gedempt. Voor het Noorderkanaal was evenmin een hoofdrol als vaarroute weggelegd.

© Jan van den Noort, Rotterdam 2020