

- Venlo
- Blerick
- Tegelen
- Belfeld

Venlose Katernen 12

juni 2008

Leon van Meijel
Freek Mulder
Met medewerking van: Roy Denessen, Frans Hermans en Kees Verbeek

Schakel in Europa. De totstandkoming en betekenis van het Brugplan in Venlo (1945-1964)

In de ogen van de meeste weggebruikers is het traject tussen Blerick en het station in Venlo niet meer dan een gemakkelijke en snelle verkeersroute van A naar B. Een brede weg met rotondes, een viaduct en een brug; niets bijzonders zul je denken. Toch is er onderweg veel te zien en te beleven. En dat niet zonder reden, want er is over dit traject na de Tweede Wereldoorlog heel goed nagedacht. De ideeën werden samengebracht in het zogenaamde Brugplan. Dit plan moest meer zijn dan alleen een efficiënte verbinding. Het moest verschillende barrières slechten, enkele stadsdelen visueel aan elkaar koppelen en de stad verrijken met bijzondere gebouwen en pleinen. De kwaliteiten van het Brugplan zijn recentelijk onderkend in de monografieën over de ontwerper Jos Klijnen en de standaardwerken over de wederopbouw in Nederland. Men zou kunnen stellen dat het Brugplan als totaal als een soort monument voor de wederopbouw en de na-oorlogse modernisering van Venlo kan worden gezien. De dagelijkse weggebruiker gaat hieraan waarschijnlijk onopgemerkt voorbij. Voor wie de geschiedenis en de betekenis van het brugplan wil (her)ontdekken, is het tijd om even stil te gaan staan. Dit katern schetst de geschiedenis en de betekenis van het Brugplan, van de eerste ontwerpen voor de wederopbouw van de stad in 1945 tot de opening van de nieuwe spoorbrug in 1964. [1-2]



[1] Overzichtsfoto uit [...] van een deel van het Brugplangebied. Onderin het verkeersplein dat de naam Roermondsepoort kreeg en links daarvan het 'plein' op de kop van de Vleestraat (tegenwoordig veelal 'Vlees-

plein' genoemd, een naam die nooit officieel is vastgesteld). Dankzij het lange viaduct vormt de spoorweg niet langer een barrière tussen het centrum van Venlo en het zuiden van de stad met de verbinding naar de westoever

van de Maas. De Koninginnesingel leidt naar het Koninginneplein voor het nieuwe station (boven).

2 [2] De Venlose Maasbrug voorgesteld als schakel in een belangrijke Europese hoofdverbinding.



[3] Een vooroorlogse luchtfoto van de historische binnenstad, waarvan de middeleeuwse structuur nog grotendeels intact is (1930). Rechts onderin beeld is de kleine doorgang onder het spoor zichtbaar, de zogenaamde rattenval.

Knellende omhelzing

De binnenstad van Venlo had tot aan de Tweede Wereldoorlog een historisch gegroeide, in hoofdzaak middeleeuwse structuur. [3] Kleinschalige en aaneengebouwde panden stonden aan smalle en gebogen straten. De binnenstad kende een bonte mengeling van activiteiten als wonen, handel, ambacht, vervoer en vertier. Sinds de slechting van de vestingwerken was de binnenstad op onderdelen niet meer berekend op de gevolgen van de groei van de stad. Zo liep het verkeer vast bij de smalle Roermondsepoort en waren de woonomstandigheden in de steegjes van het 'Hetje' bij de haven bedroevend. Het emplacement van de Köln-Mindener Bahn, de spoordijk en de Maas hielden de binnenstad aan drie zijden in een knellende omhelzing. Er moest iets gebeuren. [4-7]

Bombardement

Tijdens de Tweede Wereldoorlog waren de bruggen over de Maas van groot strategisch belang. Deze werden daarom in mei 1940 door het Nederlandse leger opgeblazen. Dit kon niet verhinderen dat het Duitse leger ons land bezette. Tot het najaar van 1944 had Venlo geen noemenswaardige fysieke schade ondervonden van de oorlog. De strategische ligging aan de Maas werd Venlo in september 1944 echter alsnog noodlottig. De geallieerden bombardeerden de inmiddels herstelde bruggen. Daarbij ging ook een groot deel van de historische binnenstad verloren. De frontliniegevechten rond de stad duurden tot maart 1945. Duizenden woningen en een groot aantal scholen, kerken en winkels werden onherstelbaar verwoest. Het zuidwestelijke deel van de binnenstad was tot aan de spoordijk grotendeels met de grond gelijk gemaakt. [8-9]

[4] De negentiende-eeuwse bruggen gezien vanaf de Blerickse oever [...]. Het spoor en de verkeersweg liggen naast elkaar op dezelfde pijlers.



[5] Oprit van de verkeersbrug op de Venlose oever [...]. Rechts het station van de tramweg naar Helden.



[6] Gezicht vanaf de verkeersbrug in de richting van de binnenstad.



[7] Veel verkeer is er niet te zien op deze foto van de Roermondsestraat in de richting van het spoorviaduct (...). Het gebouw achter het spoor is het klooster Trans-Cedron. Bij de toekomstige herinrichting van de Roermondsestraat komen de bomen wellicht terug.





[8] Opname van 2 maart 1945, direct na de bevrijding van Venlo. De gevolgen van de bombardementen op de bruggen (rechtsonder) zijn goed zichtbaar. De meeste bommen vielen op de stad.

[9] Overzichtsfoto van Venlo (1946). Er zijn noodbruggen geslagen; veel puin is geruimd, de oorlogswonden zijn pijnlijk zichtbaar.



[10] Jules Kayser leverde reeds twee maanden na de bevrijding een herbouwplan voor de binnenstad, dat overigens sterk was gebaseerd op een eerder plan uit 1942. Op deze tekening is goed te zien dat het stratenpatroon in de havenbuurt (Jodenstraat, Oude Markt en omgeving) geheel werd veranderd. De middeleeuwse structuur verdween daar. De grondgedachten ontwikkelde Kayser al voor de verwoestingen van de oorlogswinter 1944-1945. Duidelijk zichtbaar is dat Kayser zich niet bezig hield met de verkeerswegen rondom de binnenstad.



[11] Impressie van de verkeersdoorbraak tussen de Parade en de Peperstraat, die de naam Jorisstraat zou krijgen. Kayser wilde historiserend herbouwen, om zo oud en nieuw op elkaar af te stemmen.



[12] Het herbouwplan voor de binnenstad van Kayser werd in 1946 vastgesteld en in 1948 goedgekeurd.

Nostalgisch verlangen naar het verleden

Enkele dagen na de bevrijding kreeg stedenbouwkundige Jules Kayser van de gemeente Venlo de opdracht om een wederopbouwplan te ontwerpen. In mei 1945 presenteerde hij het eerste herbouwplan voor de binnenstad. Kayser streefde zoveel mogelijk naar behoud van het kleinschalige stadsbeeld, het markante silhouet met de kerktorens en het middeleeuwse stratenpatroon. Het gemotoriseerde verkeer dat sterk in omvang was gegroeid, maakte evenwel een ruimere structuur noodzakelijk. Daarom rekte Kayser de straatprofielen en de kruisingen enig-

zins op en stelde hij enkele verkeersdoorbraken voor, zoals de Sint-Jorisstraat tussen de Parade en Peperstraat. Ook het gebruik van de binnenstad veranderde. Veel woningen en de winkels voor de dagelijkse boodschappen die voor de oorlog in de binnenstad stonden, werden naar de nieuwe uitbreidingswijken verplaatst. Kayser reserveerde in het nieuwe centrum meer ruimte voor speciaalzaken, horeca, kantoren en handel. De overwegend traditionele uitstraling van de herbouwde panden voegde zich moeiteloos tussen de gespaarde gebouwen in de binnenstad.

[10-12]

[13] In tegenstelling tot Kayser was Klijnen voorstander van een modernistische stad met strakke, zakelijke gebouwen en ruime straten. Hij werkte deze visie uit voor de nieuwe infrastructuur van het Brugplan. Deze tekening uit 1946 toont een impressie van het spoorviaduct en de omringende bebouwing zoals Klijnen die voor zich zag. In de verte is nog juist een boogbrug over de Maas te zien. Dat idee werd uiteindelijk niet gerealiseerd.



[14] Verkeerschaos bij het te smalle spoorviaduct gezien vanuit de Roermondsestraat (19...). Het Brugplan zou aan dit dagelijkse probleem een einde maken.



[15] Kale vlaktes aan de binnenstadzijde van het viaduct na het puinruimen van de oorlogsschade (...). In de verte liggen de Maasbruggen en Blerick.



Vrij baan voor het verkeer

Het gemeentebestuur van Venlo was tevreden met het plan van Kayser. Rijksadviseur Piet Verhagen oordeelde echter dat het ontwerp weliswaar een goed saneringsplan was, maar dat het volstrekt niet voldeed aan de eisen van het moderne verkeer. De wederopbouw zou in de ogen van Verhagen aangegrepen moeten worden om de dichtgeslibte vooroorlogse stad open te breken en beter toegankelijk te maken. Daarbij stelde hij een efficiënte afhandeling van het verkeer voorop. De capaciteit van de verkeerswegen in Venlo was voor de oorlog al ontoereikend. Bovendien waren de gelijkvloerse spoorwegovergang bij de Antoniuslaan in Blerick, de tolheffing bij de verkeersbrug en het smalle viaduct in de spoordijk te Venlo (met de toepasselijke bijnaam 'de Ratteval') beruchte knooppunten met veel oponthoud. Door de verwachte groei van de bevolking en de industrialisatie in Venlo zou het personen- en goederenvervoer met (vracht)auto's in en rond de stad alleen nog maar verder toenemen. De verkeersdruk dwong dus tot rigoureuze ingrijpen. Allereerst zou het lokale bestemmingsverkeer beter toegang moeten krijgen tot de stad, dat wil zeggen: rechtstreekse verbindingen tussen de binnenstad enerzijds en de stadsdelen Noord, Oost, Zuid en Blerick anderzijds. Vervolgens moest het doorgaande verkeer vooral snel door de stad naar de uitvalswegen worden geleid. Tot slot moest de barrièrewerking van de spoordijk worden opgeheven en de locatie van het treinstation beter aansluiten op de binnenstad en de nieuwe hoofdwegen. [13-22]



[16] Zicht op de Koninginnesingel vanaf het station. Links het tankstation aan de singel, in het midden de fraaie gebogen gevel van de Bank Haffmans & Steegh en rechts oude panden aan de Spoorstraat (later gesloopt).



[17] Collectieve bebouwing met winkels in de plint en gestapeld wonen op de verdiepingen, gesitueerd op de prominente hoek van de Koninginnesingel en de Keulsepoort. Kenmerkend voor de architectuur van de jaren vijftig en zestig zijn de rechthoekige vormen en het eigentijdse materiaalgebruik, zoals beton, geglaazuurde baksteen en gele verblendsteen. De moderne neonreclames op de kopgevel gaven het verkeersplein extra stadse allure.

[18] Herdenkingssteen uit 1960 op de kop van de Koninginnesingel.

[19] De toegangsweg tot het station in de oude situatie, gezien vanaf het stadscentrum (....). Het oude station lag enkele honderden meters meer in oostelijke richting.



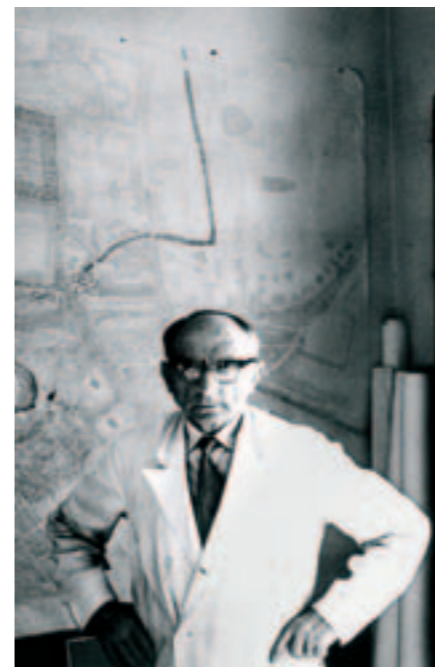
[20] Naar de huidige maatstaven een rustig verkeersbeeld op het Koninginneplein (....). Links hotel Wilhelmina. Omwille van het overzicht is de inrichting van de plantsoenen rustig en laag. De monumentale fontein is nog niet geplaatst.



[21] Het oude station (....).



[22] Detailtekening van het Brugplan, met daarop de Koninginnesingel, de rotonde, het nieuwe station en het beoogde concertgebouw op de kop van het Julianapark. Op deze plek zou later het Limburgs Museum worden gebouwd.



Kayser versus Klijnen: moeizame samenwerking

Op verzoek van Verhagen boog Jos Klijnen – stedenbouwkundig adviseur van de provincie Limburg – zich over het vraagstuk. [23] Het was de bedoeling dat Klijnen en Kayser samen een nieuw wederopbouwplan zouden ontwerpen. Omdat de karakters en de ontwerpvoorstellen van beide heren zo verschillend waren, werd echter al snel besloten het plangebied te splitsen. Kayser mocht zich ontfemen over de wederopbouw van het kerngebied van de binnenstad: een pandsgewijze herbouw in traditionele bouwstijl. Zijn herziene plan werd in 1946 door de gemeenteraad en in 1948 door het Rijk goedgekeurd. Over de wederopbouw van de binnenstad is meer te lezen in het tweede nummer van de Venlose Katernen (maart 2005). Voor het zuidelijke deel van de binnenstad en de spoorzone tussen de stations in Blerick en Venlo ontwierp Klijnen een ‘verkeersplan’. In tegenstelling tot Kayser wijzigde Klijnen de plattegrond en de schaal van de oude stad ingrijpend. Hij introduceerde verkeersdoorbraken, verkeerspleinen en collectieve flats in moderne bouwstijl. Vanwege de prominente betekenis van de Maasovergangen in zijn ontwerp gaf Klijnen het de naam Brugplan.



Diagonaal of haaks over de Maas?

Het plangebied omvatte het totale gebied van bruggen, opritten en verkeerswegen en pleinen tussen de linker Maasoever en het centraal station in Venlo. Het Brugplan was van groot belang voor de economische opleving van Venlo en daarom volledig gericht op een efficiënte verkeersafwikkeling. Klijnen greep het Brugplan aan om Venlo tot een schakel binnen het Europese wegennet te maken. [1] Tijdens de planontwikkeling experimenteerde hij met de ligging van de verkeersbrug. Deze was vóór de oorlog gecombi-

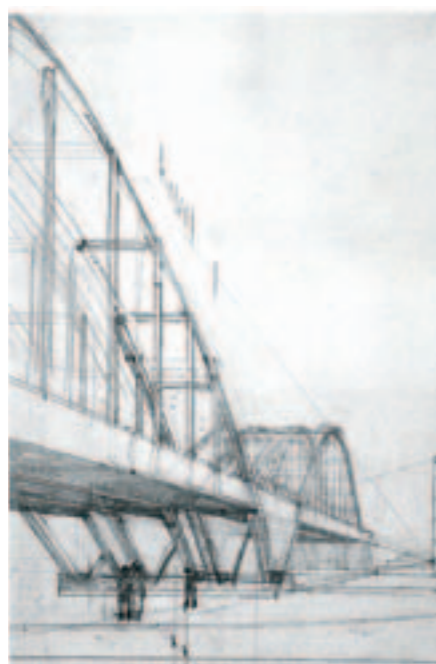
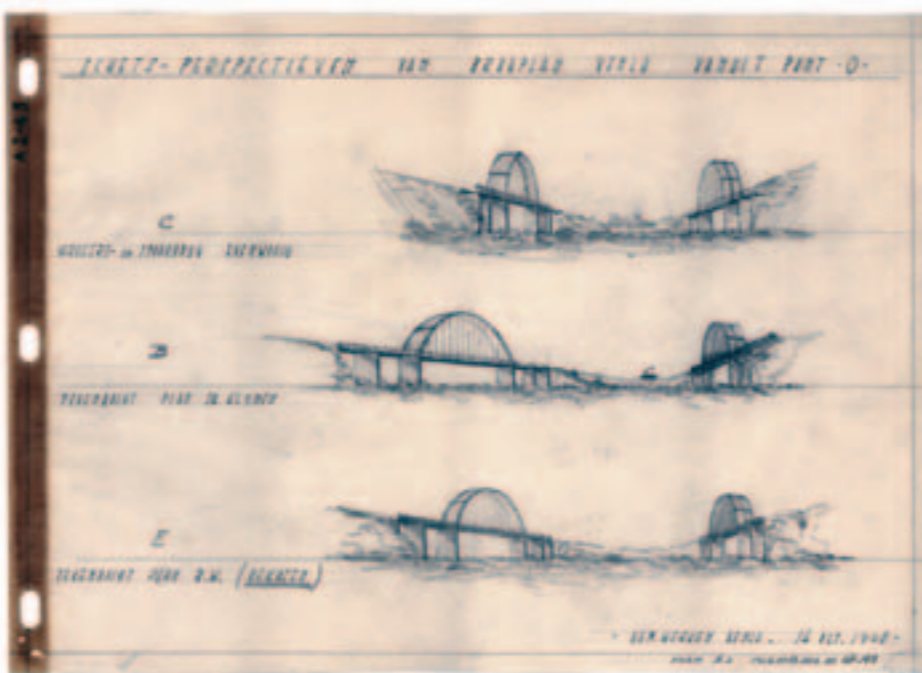
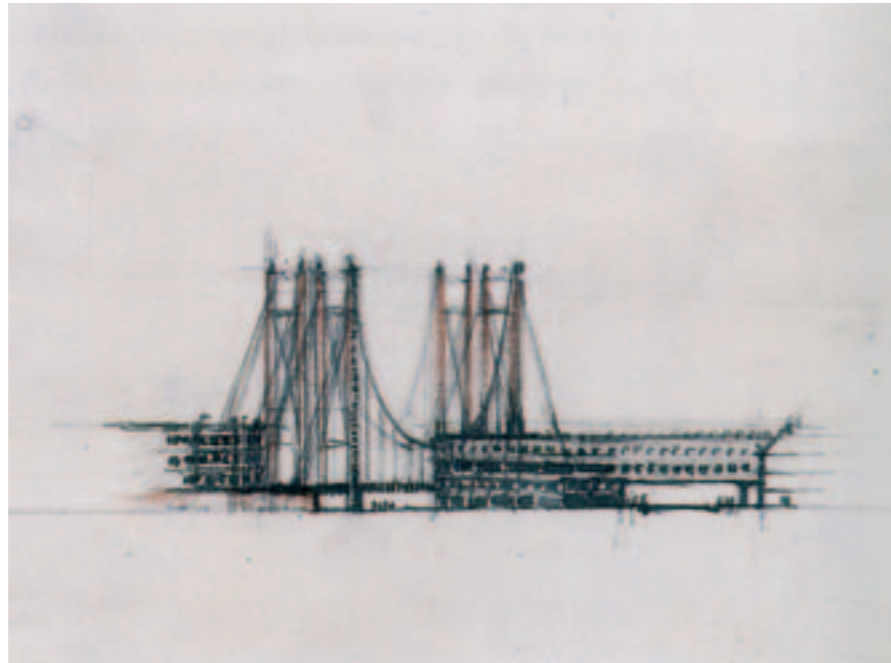
[23] Ir. M.P.J.H. Klijnen (1887-1973) in zijn werkkamer. Na zijn opleiding bouwkunde in Delft werkte hij enkele jaren bij de gemeente Rotterdam. In 1917 begon hij zijn eigen bureau. Zijn architectonisch oeuvre bleef beperkt. Daarentegen was hij als stedenbouwkundig adviseur zeer productief in Limburg.

[24] Het eerste ontwerp van Klijnen voor de overbrugging van de Maas. Hij stelde een diagonale verkeersbrug voor in een rechte lijn tussen de centra van Blerick en Venlo, een dure oplossing die niet werd uitgevoerd.



[25] Maquette van het tweede ontwerp van Klijnen voor de overbrugging van de Maas. De spoorbrug (rechts) ligt op de oude plek. De nieuwe verkeersbrug (links) kruist de Maas schuin en ligt in één rechte lijn met de Koninginnesingel. Ook dit ontwerp bleek te duur en werd niet uitgevoerd.

neerd met de spoorbrug. In zijn eerste voorstel situeerde Klijnen de nieuwe verkeersbrug ten noorden van de spoorbrug, in één rechte lijn tussen Blerick en de binnenstad van Venlo. [24] In het tweede voorstel situeerde hij de verkeersbrug ten zuiden van de spoorbrug, in één rechte lijn tussen de kern van Blerick en de Keulse Poort in Venlo. [25] In beide voorstellen lag de verkeersbrug – gedacht als hang- of boogbrug – [26-27] schuin over de Maas. Een dergelijke brug kostte veel meer dan een kortere en haaks kruisende brug naast het spoor. Bovendien vond het Rijk dat de eerste voorstellen van Klijnen veel verder gingen dan feitelijke herbouw van wat verwoest was. Voor extra's als stadsverbetering was binnen de wederopbouwfondsen van het Rijk geen geld beschikbaar. Onder druk van de besparingsseisen kwam Klijnen met een soberder plan waarin de verkeersbrug evenwijdig naast de spoorbrug kwam te liggen. Dit Brugplan werd in 1951 vastgesteld en in de daaropvolgende jaren uitgevoerd. [29-30]



[26-27] Klijnen en Gemeentewerken ontwierpen eveneens diverse varianten voor de bruggen over de Maas. Alle soorten passeerden de revue, zoals boog- en hangbruggen.

[28] Klijnen ontwierp diverse varianten voor het spoorviaduct over het Roermondseplein, hier met stalen bogen.



[29] Het in 1951 vastgestelde en goedgekeurde Brugplan van Klijnen met de veel goedkopere oplossing van twee evenwijdige bruggen haaks over de Maas.

[30] De voltooide verkeersbrug gezien vanaf Blerick. Links is nog de verbinding naar de kazerne te zien (later verdwenen). Naast de nieuwe brug liggen nog de vakwerkliggers van de oude spoorbrug. Deze zou later ook vervangen worden door een platte brug.

[31] Aan de Koninginnesingel stond lange tijd een voor die tijd hypermodern tankstation van staal en glas met breed uitstekende luifels, een ontwerp van de bekende architect W.H. Dudok.

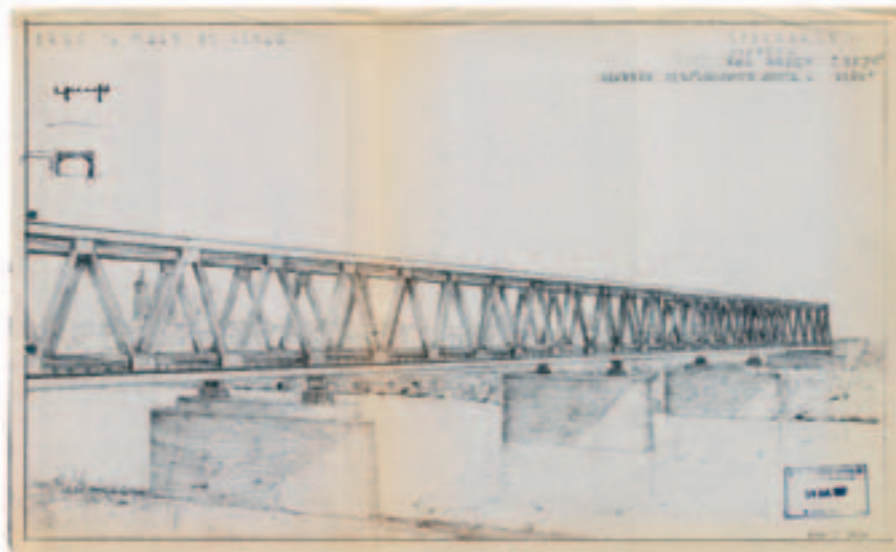
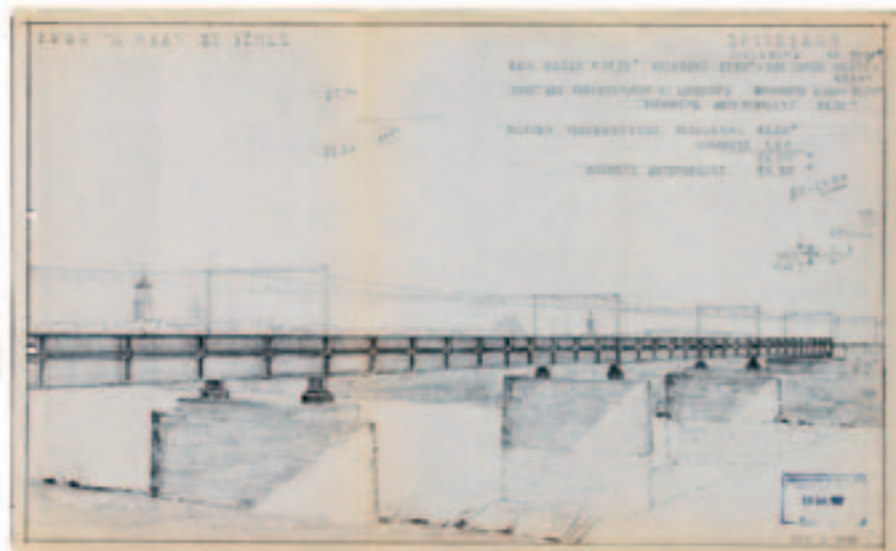
Het Brugplan als verkeersplan

Het Brugplan was in de eerste plaats een verkeersplan met van west naar oost: een groot verkeersplein in het verlengde van de Antoniuslaan met een aansluiting op de nieuwe weg naar Eindhoven; een vrijwel haaks over de Maas kruisende brug met brede opritten; een groot ovaalvormig verkeersplein onder een langgerekt spoorviaduct bij de Roermondsepoort; een brede licht gebogen boulevard, enerzijds richting de haven (Prinsessesingel) en anderzijds naar de Keulse Poort (Koninginnesingel); een groot rond verkeersplein bij het nieuwe station, met aansluitingen op

de wegen naar Kaldenkirchen (Kaldenkerkerweg) en Krefeld / Wesel (Burgemeester van Rijnsingel). Kenmerkend voor het plan was de afwisseling van lineaire routes (wegen) en ruime knooppunten (verkeerspleinen), en het scheiden van de verschillende soorten verkeer. Het gemotoriseerde verkeer kreeg de beschikking over twee keer twee rijbanen. De fietspaden en de stoepen werden hiervan gescheiden. De tracés zijn flauw gebogen en hellen enigszins. Vanaf de Maasbrug daal je af naar de Roermondsepoort – het laagste punt van het gebied – om vervolgens weer geleidelijk te stijgen naar het Koninginneplein. [31]

Naast het functionele verkeersaspect gaf Klijnen het Brugplan nadrukkelijk ook een stedenbouwkundige en architectonische invulling. Hij vatte alle planonderdelen op als een ontwerpogave. In de toelichting staat het als volgt: 'Uiteraard is het van eminent belang om tijdens de uitvoering van het plan steeds alle onderdelen, tot de straatverlichting toe, van te voren met de ontwerper te overleggen, opdat de detaillering één geest zal ademen als die der totale conceptie'. Hierbij stond de visuele beleving van de weggebruiker centraal. De vorm en inrichting van de pleinen alsmede de situering en vormgeving van de gebouwen langs de route moesten ervoor zorgen dat de route duidelijk en herkenbaar was. De ontwerptheema's die Klijnen hiervoor gebruikte, waren onder andere: het panorama met het stadssilhouet, de zichtlijn met het landmark, de openheid met de encensering en de stadsmuur met de poort.

Klijnen werd uit kostenoverwegingen gedwongen om te kiezen voor een verkeersbrug haaks over de rivier direct ten zuiden van de spoorbrug. Daardoor verviel de eerder voorgestelde hang- of boogbrug schuin over de Maas met de spectaculaire rechtstreekse zichtlijnen op de oude kernen van Venlo en Blerick. Om op de definitieve plek toch een mooi uitzicht te krijgen, ontwierp Klijnen voor de auto en de trein twee platte plaatbruggen zonder opbouw en op gelijke hoogte. Zo werd het vrije zicht op beide kernen gewaarborgd, alleen nu zijwaarts. De 225 meter lange en 22 meter brede Maasbrug werd in



[32] Schets van de nieuwe spoorbrug. Dankzij de platte uitvoering zonder opbouw bleef vrij uitzicht op de binnenstad mogelijk.

[33] Dit zou het uitzicht zijn geweest indien voor een vakwerkbrug was gekozen.

1957 geopend. De nieuwe spoorbrug werd in 1964 opgeleverd. Deze brug was ontworpen door ir. K. van der Gaast, huisarchitect van de Nederlandse Spoorwegen. Hij had in Venlo al eerder het seinhuis in de Sloterbeekstraat (1954-1955) en het station (1956-1958) ontworpen. In de landhoofden van de spoorbrug waren gasdichte schuilkelders aangebracht ter bescherming van de burgerbevolking. De Koude Oorlog was in volle gang. Sinds 1964 bieden beide bruggen een weids panorama op de skyline van Blerick en Venlo met de torens van de kerken, de kloosters en het stadhuis. [32-33]



[34] Chris Versteeg.

Een van de mensen die de wederopbouw van dichtbij meemaakten is Chris Versteeg (82), die vanaf 1953 als stedenbouwkundig medewerker in dienst was bij de afdeling Stadsontwikkeling van de gemeente Venlo kwam. Hij werkte samen met Jos Klijnen aan de realisatie van diens Brugplan. [34]

Versteeg herinnert zich nog hoe hij destijds met de stoomtrein in Venlo arriveerde: 'In het Julianapark lag metershoog het puin uit de binnenstad. Het betekende dat ik op de goede plek terechtgekomen was: er was veel te doen.'

Een van Versteegs eerste taken, was een maquette bouwen van het Brugplan. In de kelder van de Raad van Arbeid, dat toen tijdelijk dienst deed als stadhuis. Wekelijks kwam Klijnen een paar dagen uit Den Haag naar Venlo om de uitvoering van het Brugplan te begeleiden: 'Het was goedgekeurd door de raad en door het Rijk, maar geregeld kwam hij met kleine wijzigingen. Daar werd niet al te moeilijk over gedaan. Het Brugplan was een samenhangend geheel, waarin de gebouwen de infrastructuur begeleiden. Als hij in Venlo was, ontving hij dan ook de architecten die daaraan werkten. Urenlang waren ze bezig met nieuwe ideeën en schetsen. Hij plukte de ideeën uit de lucht, werd wel van hem gezegd. Hij lette op uitstraling van het gebouw. Soms stelde hij theatrale ingangspartijen voor, die zich over twee verdiepingen uitstrekten. Zoals de enorme gevelplaat van gehamerd koper die hij toedacht aan een nieuw pand in de Sloterbeekstraat. Te duur. 'Jammer', zei hij dan, maar hij vond altijd wel weer nieuwe varianten. De architecten hadden graag met hem te doen, want hij inspireerde ze, maar stond ook open voor hun ideeën. Het was een tolerante man.'

Klijnen en Versteeg hadden veel te maken met Charles van Rooy, burgemeester van 1952 tot 1957 en later commissaris van de koningin in Limburg.

'Van Rooy heeft veel betekend voor de wederopbouw van Venlo. Hij was bevlogen, gedreven, ging vaak met ons de stad in om knelpunten te bekijken en over ideeën te praten. Heel stimulerend. Voor die rol zou hij best wat meer mogen worden erkend. Klijnen en Van Rooy konden goed met elkaar overweg. Samen gingen we weleens naar de uitvoering

van de werkzaamheden kijken. Ik herinner me dat we door de Vleesstraat liepen op weg naar de Roermondsepoort. Het oude viaduct was een smalle doorgang. Het nieuwe was de open overspanning van honderd meter die we nu kennen – zonder bomen, zonder waterkering – zodat je onbelemmerd zicht had op Venlo-Zuid. Zij vroegen voorbijgangers wat ze daarvan vonden. Die hadden daar wel vragen over en dan werd er uitvoerig gediscussieerd. De mensen zagen uiteindelijk wel wat Klijnen bedoelde en waardeerden dat. Ik vond het geweldig om dat mee te maken. Zomaar op straat in gesprek met de burgemeester. Dat gebeurde herhaaldelijk.'

Zo goed als Klijnen en Van Rooy met elkaar overweg konden, zo moeizaam liep het tussen Klijnen en Jules Kayser, die verantwoordelijk was voor het herstel van de binnenstad.

'Aan Kaysers plan hebben we het behoud te danken van een groot deel van de middeleeuwse stratenstructuur en van veel monumentale gebouwen. Maar verder was het een statische man, met een klassieke visie. Anders dan Klijnen, die veel bij ons was op de afdeling Stadsontwikkeling, zagen we Kayser zelden of nooit. Klijnen en hij konden niet met elkaar overweg. Ze moesten samen de Maaskade ontwerpen en Klijnen zou ook de Oude Markt doen, maar het overleg tussen hen verliep moeizaam. Kayser streefde een besloten stad na, terwijl Klijnen een open stad aan de rivier wilde. Daarin hebben ze elkaar nooit kunnen vinden. Het is dan ook geen wonder dat het met die Maaskade nooit echt iets geworden is.'

Kees Verbeek

Ook op andere plekken in het Brugplan-gebied zorgde Klijnen voor bijzondere zichtlijnen en markante gebouwen op beeldbepalende plaatsen. Zo verplaatste hij de locatie van het nieuwe station enkele honderden meters naar het noordwesten, aan een alles verbindend verkeersplein schuin tegenover de binnenstad. De architect van het station – K. van der Gaast – begreep de intenties van Klijnen toen hij het in 1956-1957 ontwierp. [35-43] De glazen voorgevel en het brede bordes bieden een ‘venster op de stad’. Als gearriveerd reiziger weet je meteen waar je heen moet. In tegengestelde richting is het monumentale luifeldak opgevat als een uitnodigend gebaar voor de treinreizigers: hier word je ontvangen. Bovendien staat de twintig meter hoge toren precies in de zichtassen van de Burg van Rijnsingel en de Eindhovenseweg (Maasbrug). De uitgekende locatie en vormgeving van het station dragen kortom niet alleen bij aan het goed functioneren van de stad, maar ook aan de herkenbaarheid en identiteit van Venlo.

Door de open ruimte van het Koninginneplein ontstonden zichtrelaties tussen de gebouwen en de verschillende stadsdelen. Klijnen voorzag daarom niet in de aanplant van bomen op het Koninginneplein, omdat die de gewenste zichtrelaties zouden blokkeren. Juist de open ruimtelijke opzet en de bijzondere gebouwen verlenen het verkeersplein zijn allure. Het geplande concertgebouw aan de noordzijde van het plein werd nooit gebouwd. Op deze plek verrees later het Limburgs Museum.



[35] De staalconstructie van het nieuwe station (...). Dankzij moderne constructietechnieken waren expressieve elementen zoals deze uitkragende luifel mogelijk.

[36] Het imposante nieuwe spoorwegstation uit 1956-1958 naar ontwerp van K. van der Gaast, huisarchitect van de Nederlandse Spoorwegen. De toren markeert de plek, de luifel biedt beschutting en het bordes en de grote ramen bieden uitzicht op de stad.

[37] Ontwerpschets voor de fontein op het Koninginneplein.



[38] De fontein vormde een aanwinst voor het stadsbeeld, al was Klijnen tegen deze vorm van aankleding van het Koninginneplein.



[40] Op de trap voor het station is de beeldengroep ‘De Reizigers’ van kunstenaar P. Killaars geplaatst. Het kunstwerk was een geschenk van het gemeentebestuur.

[41] De bekende fotograaf Cas Oorthuys was in de naoorlogse jaren regelmatig in Venlo actief. Hij legde onder meer deze scène vast: twee geestelijken begroeten elkaar op het bordes van het station (...). De lichte lijnen in de tegelvloeren van het station geven de looprichting voor de reizigers aan.



[39] Avondimpressie van de fontein (...).



[42] Luchtopname van het Koninginneplein (...) voor de bouw van de fontein. Het Julianapark is in aanleg; rechts op de hoek bij de Keulse Poort het voormalige tankstation, dat in die jaren al diende als kantoor voor de Vereniging Voor Vreemdelingenverkeer. Tegenwoordig maakt dit gebouwtje gerestaureerd en wel deel uit van het Limburgs Museum.

[43] Luchtopname van het Koninginneplein vanuit een andere hoek (...). Rechts het station, rechtsonder het tankstation aan de Koninginnesingel. De verschillende verkeersstromen zijn functioneel op elkaar afgestemd.



De jubileumfontein op het Koninginneplein (1964)

Het Koninginneplein wordt sinds 1964 gesierd door een monumentale fontein. Bestond er aanvankelijk in Venlo bij sommigen nogal wat scepsis over het ontwerp, inmiddels is de fontein niet meer weg te denken uit het stadsbeeld.

Al in 1955 opperde het raadslid Receveur in de commissie Openbare Werken het idee om 'in het pleintje in het toekomstige verkeerscircuit Keulsepoort een monumentale fontein te plaatsen'. Een enthousiaste burgemeester Van Rooij zag het plan in het perspectief van de werkzaamheden aan het Brugplan. De bouw van een monumentale fontein zou bijdragen aan een fraaie oostelijke entree van Venlo en symbolisch een passend gebaar vormen bij het afsluiten van de omvangrijke werkzaamheden aan het Brugplan. Van Rooij wees op het voorbeeld van Rotterdam, waar op het Hofplein eveneens een fraaie fontein was gerealiseerd. Het plan kwam echter vooralsnog niet van de grond, niet alleen omdat men beducht was voor hoge kosten maar vooral ook omdat – aldus de directeur van Gemeentewerken – ir. Klijnen 'uit stedenbouwkundige overwegingen' dringend had geadviseerd geen fontein op het Koninginneplein te plaatsen. De Venlose Dienst Gemeentewerken onderschreef deze opvatting van Klijnen, onder verwijzing naar verkeerstechnische problemen. In 1959 kwam het onderwerp echter opnieuw op de agenda, nu op initiatief van de nieuwe burgemeester De Gou. Het college was – financieel gesteund door de Stichting Bevordering Kunstbezit – op zoek naar beeldhouwwerk dat een bijdrage moest leveren aan de 'verfraaiing en verlevendiging van het stadsbeeld'. Men was met name op zoek naar een passende afsluiting van het nieuw aangelegde Julianapark, aan de zijde van het Koninginneplein. In die jaren werd overigens nog gestudeerd op het idee om op die plek, recht tegenover het nieuwe station, een concertgebouw te bouwen. Om inspiratie op te doen bezocht het college onder meer de beeldtentoonstelling in het Arnhemse Sonsbeekpark. Een belangrijke stimulans kwam van de Dienst Gemeentebedrijven, die in april 1962 het eeuwfeest vierde (100 jaar gasvoorziening, 75 jaar water en 50 jaar electriciteit). De directie zocht naar een geschenk van blijvende waarde voor de gemeenschap. Het idee van een fontein werd passend geacht en men gaf de

Arnhemse kunstenaar Wim Berkhemer (1917-1998) opdracht tot het ontwerpen van een monumentale fontein. Berkhemer bedacht een sculptuur van een vijftal natuurstenen schalen die in onderling samenspel als een soort waterval fungeerden. Het geheel werd elektrisch aangeliicht en voorzien van een gasfakkel, zodat alle 'producten' van Gemeentebedrijven gevisualiseerd werden. Stedenbouwkundig adviseur Kuiper van de gemeente gaf de voorkeur aan plaatsing in het Julianapark, op de hoek met de Burgemeester Van Rijnsingel. Op die plek zou het kunstwerk het beste tot zijn recht komen en zou het publiek er het meeste van kunnen genieten. Tevens zou dan een bevredigende afsluiting van het park tot stand zijn gekomen. Toch werd in de raadsvergadering van 11 april 1962 een schets van een 6 meter hoge fontein midden op het Koninginneplein gepresenteerd. Er waren kritische geluiden: het verkeer zou hinder kunnen hebben van nevelvorming en een belemmerd uitzicht. Daarnaast was niet iedereen gelukkig met de voorgestelde uitvoering. In de ogen van het raadslid Klerken deed het ontwerp denken aan een 'totempaal'; hij vroeg zich af of er niet 'iets sierlijkers gewrocht [kon] worden, hetgeen gezien de plaatsing in het mooie Julianapark toch zeker wel geëist mag worden'. Ook in kringen van het gemeentebestuur was niet iedereen overtuigd, getuige een hartenkreet in het dossier over de fontein. Bij een krantenknipsel uit het Dagblad voor Noord-Limburg van 15 juni 1962, waarin gewag wordt gemaakt van 'een zeer mooie grijswitte marmersoort' heeft een nog niet geïdentificeerd persoon in de marge geschreven: 'en toch foielelijk'. Volgens een reportage in diezelfde krant van 30 juli 1964 betitelde 'een outsider op het gebied der moderne kunst' het kunstwerk weinig respectvol als 'een opeenstapeling van lekkende dakgoten'.

Toch slaagde de kunstenaar erin zijn plan op overtuigende wijze te presenteren: uiteindelijk keurde de raad het ontwerp goed en werd fiat verleend aan een krediet van f 65.000. Definitief werd besloten de fontein op het Koninginneplein en niet in het park te plaatsen. Berkhemer kon nu het definitieve ontwerp maken. In juni 1964 bouwde aannemer Bergmans de betonnen fundering en de installaties. Intussen schiep de kunstenaar in het zonnige Portugal uit het aldaar gewonnen grijsblauwe Azul de Sinta-Clara-marmer de fontein. Naar verluidt was het onder meer om belastingtechnische redenen gunstiger de daadwerkelijke scheppingswerkzaamheden in Portugal te verrichten.

Eind juli 1964 werd de fontein geplaatst. Op 9 september werd de fontein op feestelijke wijze in gebruik gesteld en symbolisch overgedragen aan de burgerij. Nog op 16 december van dat jaar publiceerde de lokale krant een brief van een Venloenaar, die een idee had ontwikkeld om 'de grote blok die geen waterval en geen fontein vermag te zijn' alsnog te vervangen door een meer klassiek model op een zeshoekig platform, voorzien van treden en Corinthische zuilen met bogen. De fontein bleef echter en tegenwoordig wordt de in de typische vormtaal van de wederopbouwperiode uitgevoerde sculptuur algemeen gezien als een waardige verrijking van het stadsbeeld, gelegen op een prominente plaats op een van de hoofdverkeersknooppunten van de stad. Inmiddels kan de fontein worden beschouwd als een monumentaal symbool van de herrezen stad Venlo.

Frans Hermans

‘Als beeld heeft de fontein weinig eigen verhaal. Het heeft het vallende water nodig om tot leven te komen: nieuw bloed dat onze aderen doorstroomt. Na het Schinkemenke is dit het tweede kunstwerk in Venlo met stromend water. Dat is weinig in een stad die zo innig met de Maas verbonden is.’

Van de bouw van de fontein heeft beeldend kunstenaar Hans Reijnders, een jaar of zeventien destijds, niet meer dan een vage herinnering aan hijskraanwerk op de rotonde: ‘We zaten geregeld op de trappen van het station destijds. Daar of in de lunchroom van v&d met een glas cola of melk. Er was vrijwel niets voor jongeren. Je had Tivoli in Blerick. Daar kwamen bands spelen, zoals Het en Les Baroques. Met een vriend schilderde ik daar het decor voor.’

Dat er een en ander over de fontein te doen was heeft hij indertijd niet meegekregen, maar het verbaast hem niets: ‘Wat hadden we aan kunstklimaat? Toen ik halverwege de jaren zeventig terugkwam van de academie in Amsterdam en een atelier zocht, heeft iemand in de raad voor me geïnformeerd naar de mogelijkheden. Kunstenaars zijn langharige types met een zak aan en een touw om hun middel, werd er toen opgemerkt, wat moeten we daarmee? Het is dezelfde categorie opmerkingen als de fontein te omschrijven als een partij lekkende dakgoten: gerommel uit de onderbuik. We hebben een keer met een stel kunstenaars voor Koninginnedag enkele drijvende beelden gemaakt bij de fontein. Dat was commotie. De politie flikkerde alles in het Julianapark, waardoor veel werken onherstelbaar in hun waardigheid werden aangetast.’

Reijnders waardeert het besluit van de gemeente destijds om de fontein op de rotonde te zetten: ‘Doordat je er omheen kunt rijden, zie je haar steeds vanuit een andere gezichtshoek. Het beeld verandert voortdurend. Ik wist trouwens niet dat het uit grijsblauw marmer gemaakt is. Dat maakt het lichter en ranker dan het nu na veertig jaar lijkt, zeker met dat water. Eigenlijk zou het eens grondig schoongemaakt moeten worden.’

Kees Verbeek



Rosa Venlo [44]

In maart 1959 richtte de nv Gebr. Leenders, boom- en rozenkwekerijen te Steyl, zich tot het gemeentebestuur van Venlo. Men had een nieuwe roos gekweekt, die de naam Rosa Venlo had gekregen. Omdat Venlo het centrum van de rozenkwekerij was, beval de firma aan dat de stad meer rozen in het stadsbeeld opnam, om de stad ‘in de rozenwereld een waardige plaats te geven [...] zodat de stad Venlo met andere steden kan wedijveren’. Men zou op een geschikte plaats een perk kunnen inrichten; Leenders bood de rozen aan à f 750 per 1000 stuks.

Het idee werd enthousiast ontvangen, overigens met de aantekening van de afdeling Plantsoenen dat de prijs van de Rosa Venlo nogal hoog was (‘normale rozen’ kostten immers f 0,45 per stuk). Op 31 augustus van dat jaar presenteerde Leenders de eerste exemplaren aan burgemeester De Gou.

Een strook grond bij het station werd beplant met de Rosa Venlo.

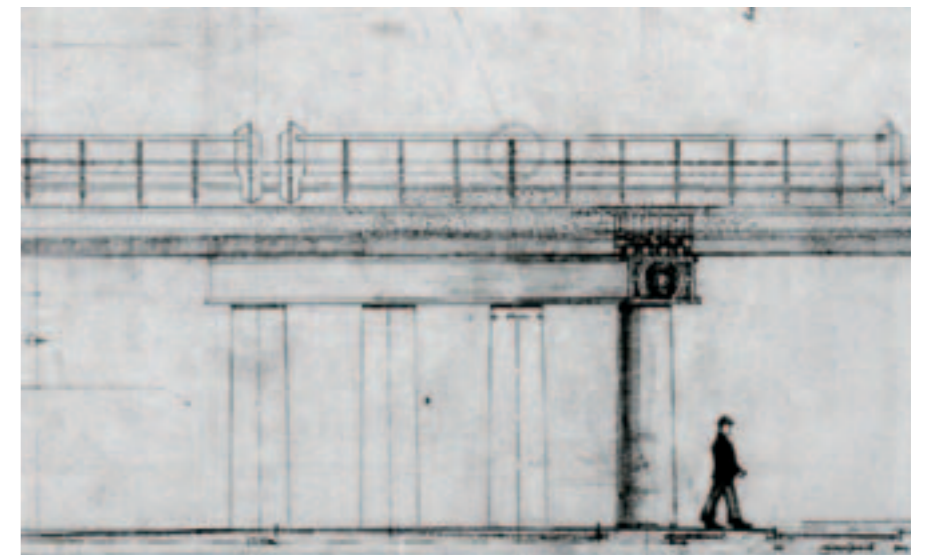
Frans Hermans

[44] Beplantingsplan voor het Koninginneplein, zonder fontein (....). Linksonder werd de Rosa Venlo geplant.

Bij de Roermondsepoort heeft Klijnen soortgelijke ontwerpprincipes toegepast. Voor een betere doorstroming van het verkeer was het nodig om het smalle viaduct in de spoordijk te verbreden. Hij greep deze doorbraak aan om tegelijkertijd het contact tussen de binnenstad en Venlo-Zuid zichtbaar te verbeteren. Het resultaat was een groot ovaal verkeersplein met een spoorviaduct van maar liefst honderd meter lang. Klijnen koos bewust voor een ranke vormgeving van de betonconstructie

[46] en een vlakke inrichting van het middenplantsoen (tegels en gras) om het zicht op beide stadsdelen zo open mogelijk te maken. [46-51] Inmiddels hebben struiken, bomen en waterkerende muren dit grandioze doorzicht dichtgezet.

Ook bij dit verkeersplein had Klijnen uitgesproken ideeën over de situering en vormgeving van de omringende bebouwing. In het verlengde van de Maasbrug, tussen de Sloterbeekstraat en de spoordijk, wilde hij een hoog gebouw. Hier verrees in 1963-1964 naar ontwerp van architect H. Ploos van Amstel een flatgebouw dat later bekend werd als de zogenaamde Roestflat. [52-53] Dit appartementengebouw voor alleenstaanden vormt een belangrijk oriëntatiepunt voor het verkeer dat van de Maasbrug de stad inrijdt. Het gebouw sluit namelijk de zichtas over de Eindhovenseweg af en attendeert de automobilist op het naderen van een belangrijk knooppunt. In de verte is dan ook de toren van het station te zien, die het vervolg van de route aangeeft. Niet alleen de Roestflat maar ook de twee gebouwen op de kop van de Roermondsestraat spelen qua vormgeving in op de rijrichting van het verkeer. Het gebouw met de afgeronde hoek geeft richting aan de afslag naar Tegelen, terwijl de ‘gekartelde’ flat aan de overzijde meebuigt met het verkeer op de rotonde in de richting van de binnenstad. [54]



[45] Detailtekening van de kolommen van het spoorwegviaduct. Om te voorkomen dat het betonnen viaduct een plumpe en zware uitstraling zou krijgen, besteedde Klijnen veel aandacht aan de vormgeving van de details.

[46] Het zojuist voltooide spoorwegviaduct (....). De ruime en open constructie van het viaduct en de vlakke inrichting van het plantsoen zorgden voor een optimale doorstroming van het verkeer en een ongehinderde doorkijk tussen de binnenstad en het stadsdeel Zuid. Sinds de herinrichting van het plantsoen is het zicht dichtgezet.

20 [47] Zicht vanuit de Vleesstraat in de richting van de Roermondsepoort voor de aanleg van het nieuwe viaduct (...). De ruimtelijke relatie is beperkt tot een nauwe doorgang.



[48] Op de hoek van de Vleesstraat en de Grote Beekstraat grenzen de plangebieden en de visies van Kayser en Klijnen aan elkaar (...). Rechts de historiserende wederopbouw volgens de opvattingen van Kayser en links het moderne idioom van Klijnen.



[49] Avondimpressie van de Vleesstraat ter hoogte van C&A (1968). Op deze specifieke plek etaleerde Venlo in de jaren zestig grootstedelijke ambities met grootschalige warenhuizen en vrij uitzicht op het voorbij razende verkeer.



[50] De sierlijk vormgegeven kolommen van het spoorwegviaduct werden bij gelegenheid van de viering van 650 jaar stadsrechten in 1993 op kunstzinnige wijze beschilderd door Hans Reijnders. Anno 2008 ontwikkelt de kunstenaar nieuwe plannen voor de door de tand des tijds en de uitlaatgassen aangetaste schilderingen.



[51] Vorderingen in de aanleg van de Roermondse Poort. Zie de bebouwing links. Op de bovenste foto zijn de oude panden van de Havenstraat zichtbaar, op de middelste en onderste foto is de nieuwe hoekbebouwing van het plein al aanwezig.

22 [52] Het flatgebouw dat later bekend raakte onder de naam Roestflat (naar een winkel op de begane grond) in de jaren zestig. Het gebouw werd in 1963-1964 gebouwd in opdracht van en naar eigen ontwerp van H. Ploos van Amstel. Het bestond uit 21 kleine appartementen voor alleenstaanden en een winkelruimte op de begane grond.

[53] Ontwerptekening van de Roestflat. In het gevelbeeld ligt de nadruk op wisselende combinaties van geel en zwart metselwerk, grote glazen puien, betonnen onderdelen en uitkragende balkons. Evenals bij het Koninginneplein leverde de neonreclame op de gebouwen rondom de Roermondsepoort een karakteristiek en grootstedelijk beeld op.



[54] Opname van de Roermondse Poort nog voor de bouw van de flat (...). Anno 2008 is deze situatie door de sloop van de flat weergekeerd. Rechts de appartementengebouwen die in zaagtandvorm aan het plein werden gebouwd. Ze buigen alshet ware mee met de automobilist op het verkeersplein.



WESTELYKE GEVEL :

ZUIDELYKE GEVEL :



[55] De kop van de Vlesstraat met verschillende grootwinkelbedrijven kreeg bewust een trechtervorm, als een natuurlijke en uitnodigende toegang tot de binnenstad (...).

Stadspoort

Aan de andere zijde van de Roermondsepoort ontwierp Klijnen een trechtervormige ruimte op de kop van de Vlesstraat. Door de vorm en de schuin geplaatste bebouwing maakte deze ruimte een uitnodigend gebaar in de richting van de binnenstad. Het vormde een geleidelijke overgang van de weidsheid van het verkeersplein naar de beslotenheid van de binnenstad. Vanuit de auto en de trein keek de passant tot diep in de binnenstad. Andersom bood het een weids zicht op de dynamiek van de Roermondsepoort en het stadsdeel Venlo-Zuid. [55] Sinds de herinrichting tot verblijfsplein met bomen,

muurtjes, kiosk en fietsenstalling is dat effect grotendeels verloren gegaan.

De kop van de Vlesstraat groeide samen met de Koninginnesingel en de Prinsessensingel uit tot een ruime boulevard met grootstedelijke allure.

Op de kop van de Vlesstraat – vanouds de belangrijkste winkelstraat van Venlo – streek in de jaren vijftig een aantal grote winkelketens neer: het warenhuis Hema en de modehuizen Voss en C&A. [56]



[56] De middelhoge bebouwingswand aan de Koninginnesingel moest in de visie van Klijnen herinneringen oproepen aan de stadsmuur die ooit op deze plaats stond (...). Boven de wand moest het silhouet van de oude stad erachter zichtbaar blijven. Het gevelbeeld is afgestemd op de maat en het gebruik van de singel.

De gebouwen van de Hema en de c&a werden schuin ten opzichte van de Vleesstraat gesitueerd en vormden één geheel met de bebouwing aan de singels. Klijnen beschouwde de singelbebouwing als ware het een nieuwe aaneengesloten 'stadsmuur' met een open 'poort' ter plaatse van de Vleesstraat. Hij wilde de bebouwing eigenlijk niet hoger dan drie bouwlagen zodat het silhouet van de binnenstad boven de 'stadsmuur' zichtbaar zou blijven. Dat voornemen is nog af te lezen aan het enige lage pand aan de Koninginnesingel. [57] Op verzoek van bedrijven die zich aan de Koninginnesingel wilden vestigen, werd de maximale bouwhoogte in 1958 opgetrokken naar ruim veertien meter ofwel vier bouwlagen. In de architectuur van de gevels lag de nadruk op de horizontale lijnen van de winkelluifels, de verdiepingsvloeren en de randen van de platte daken. Daarmee werd aangesloten bij de bewegingsrichting van het verkeer over de singels. Alleen op de straat hoeken was sprake van verbijzonderingen. De gevels van het schuin geplaatste c&a-gebouw op de hoek van de Vleesstraat wijken terug en bieden op de begane grond plaats aan vooruitgeschoven etalages (architectenbureau Van der Laan c.s. 1957-1958). Het voormalige bankgebouw van Haffmans & Steegh, later ABN AMRO, op de hoek van de Spoorstraat heeft een afgeronde gevel met monumentale entree (architectenbureau Kraaijvanger 1958). De reliëfs aan weerszijden van de entree verbeelden de handel, het vervoer en de industrie. Ze getuigen van het optimistische geloof in een voorspoedige toekomst. [56-57]



De grote schaal en de moderne vormgeving van de 'stadsmuur' contrasteerden sterk met de kleinschalige en traditionistische winkelpanden in de binnenstad. Dat leidde tot harde contrasten en rommelige rafelranden. Dat is duidelijk te zien in de Dominicanenstraat, de Kleine Beekstraat en de Grote Beekstraat. De oorzaak hiervan lag zoals gezegd in de moeizame samenwerking tussen Klijnen en Kayser. [61]

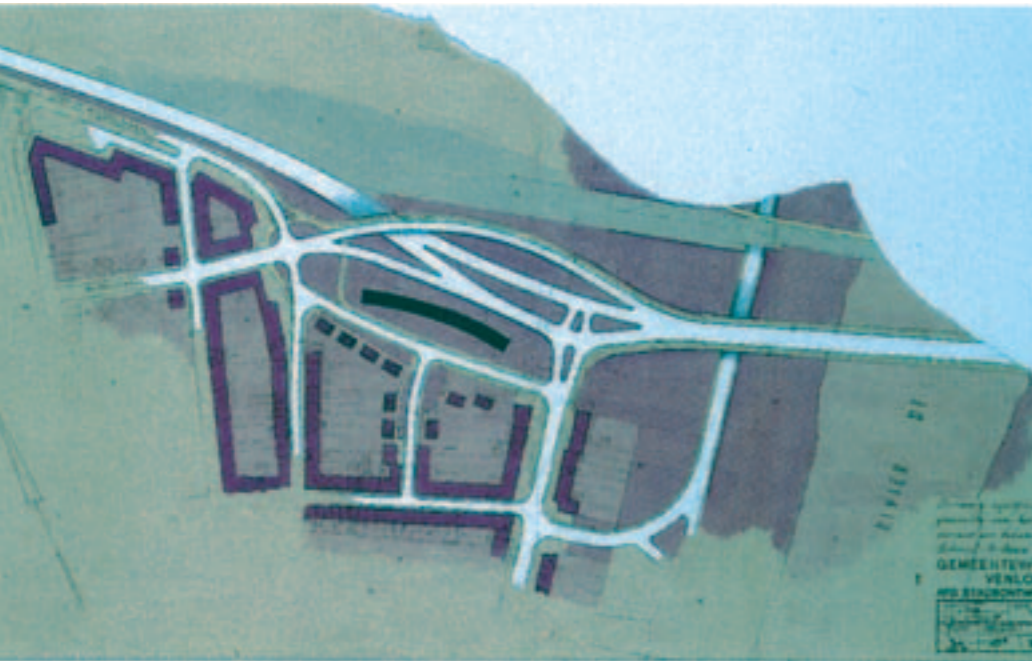


[58-59] Karakteristiek reliëf in de gevel van de bank Haffmans & Steegh op de hoek Spoorstraat-Koninginnesingel (...). Afgebeeld zijn onder andere de Maas met de scheepvaart en het stadhuis met auto's.



[60] Net opgeleverd: het monumentale pand van de Bank Haffmans & Steegh met breed uitgemeten gevel en markante gebogen hoek. Ontwerper was het gerenommeerde architectenbureau Kraaijvanger uit Rotterdam.

[61] De kop van de Vleesstraat. De overgang van de grootschalige en moderne bebouwing van het Brugplan naar de kleinschalige en traditionele panden van de binnenstad is niet overal even vloeiend. Gebrek aan samenwerking tussen Jules Kayser en Jos Klijnen is hier debet aan.



[62] Ontwerp van Klijnen voor een fly-over op de Blerickse Maasover. De fly-over en de langgerekt licht gebogen flat ten zuiden hiervan zijn niet uitgevoerd.

De overkant

Omdat Blerick in 1940 bij de gemeente Venlo was gevoegd, wilde Klijnen beide kernen zoveel mogelijk op elkaar betrekken. Geen dubbelstad aan weerszijden van de rivier, maar één samengevoegd geheel met de brug als verbindende schakel. Het weidse panorama vanaf de brug met het vrije zicht rondom smeedde beide oevers visueel aan een. Het brugtracé kreeg voortzettingen in de Eindhovenseweg en, via een lus onder de brug, de Venrayseweg. Op onderdelen kwamen de bedoelingen van Klijnen in Blerick minder goed uit de verf. De kruising met de Antoniuslaan had hij gedacht als een rotonde, net zoals de andere twee knooppunten in het Brugplangebied. Toen dit een meer bescheiden T-kruising moest worden om de kosten te drukken, voegde Klijnen een fly-over naar de Burg. Gommansstraat toe alsmede een langgerekt gebogen flatgebouw tussen de Eindhovenseweg en de Sint-Willebrordstraat. De gekromde wand van de



flat zou de automobilisten als het ware voortstuwen in de richting van de brug en tevens als geluidsscherm dienen voor de achterliggende woonbuurt. [62] De T-kruising kwam maar de toevoegingen bleven achterwege. De ruime opzet en de plantsoenen verwijzen nog naar de beoogde grootse inrichting van dit knooppunt. [63-64]



[63] Op de Blerickse oever werden de fietsroutes ruim en vrij kruisend met de routes voor het autoverkeer aangelegd (mei 2008).

[64] Ook de bebouwing op de hoek van de Antoniuslaan en de Venrayseweg kreeg in de geest van het Brugplan een monumentaal karakter (mei 2008).

Het Brugplan kwam in de jaren vijftig tot stand; een tijd die wordt gekenmerkt door een optimistisch geloof in de toekomst en een enorme drang tot moderniseren. Veel gemeenten grepen de oorlogsverwoestingen aan om obstakels in het vooroorlogse stratenpatroon van de steden aan te pakken. Om de doorstroming van het gemotoriseerd verkeer te verbeteren, werden nieuwe wegen aangelegd en smalle wegen aangepast aan de moderne eisen van het verkeer. Daarbij werd geen middel geschuwd, zoals nieuwe doorbraken, verbreding van straten, ruime pleinen, gescheiden verkeersniveaus en functionele rotondes. Het wederopbouwplan van de Rotterdamse binnenstad ging hierin het verst. De Maasstad kreeg een volledig nieuw en efficiënt stratenpatroon met boulevards, winkelpromenades, voetgangerstunnels en expeditiehoven. In andere door de oorlog getroffen binnensteden zoals Arnhem, Nijmegen en Tiel werd in hoofdzaak voortgeborduurd op het bestaande stratenpatroon, indien nodig aangevuld met een enkele rigoureuze ingreep. Zo kreeg Arnhem een groot verkeersplein met een fly-over ter plaatse van de oude haven. Nijmegen realiseerde de spoortunnel en verbond deze via het nieuwe Plein 1944 met het hart van de binnenstad. Maar ook steden zonder oorlogsschade gingen chirurgisch te werk in het stratenpatroon. Zo kreeg Helmond een geheel nieuwe oost-westverbinding dwars door de stad met een brug over de Zuid Willemsvaart: de zogenaamde Kasteeltraverse. En Tilburg realiseerde evenwijdig aan het hoogspoor een boulevard die deel uitmaakte van een nieuwe cityring rond de binnenstad. Als verkeerskundige ingreep is het Brugplan dus niet uniek. Het plan voor Venlo onderscheidt zich evenwel van de andere voorbeelden omdat het niet alleen gericht is op bereikbaarheid, doorstroming en veiligheid, maar tegelijkertijd ook als een stedenbouwkundige en architectonische opgave is



opgevat. Vooral in die samenhang ligt de bijzondere betekenis van het Brugplan. Het Brugplan is met andere woorden een geënceneerd en functioneel samenhangend stadsbeeld waarin bruggen, verkeersroutes, verkeerspleinen, viaduct, openbare ruimte en flankerende bebouwing onderling zorgvuldig op elkaar zijn afgestemd. Daarbij ligt het

accent op de waarneming en beleving vanuit de auto, de fiets of de trein. Rijdend over deze route volgen verschillende visuele scènes en effecten elkaar op. Hierdoor wordt de route begrijpelijk, krijgen belangrijke plekken een herkenbaar gezicht en doet de wijde omgeving mee in de beleving van het stadsbeeld. [65]

[65] Overzicht van de Roermondse Poort en de Koninginnesingel (....). De Roestflat markeert het centrale verkeersplein en een middelhoge bebouwingwand begeleidt de singels aan weerszijden van de Vlesstraat.

De nauwe samenhang tussen verkeer, openbare ruimte en architectuur roept enerzijds de vraag op: hoeveel veranderingen kan het Brugplangebied verdragen zonder aantasting van het waardevolle stadsbeeld? En anderzijds: welke ingrepen zouden juist een eigentijdse verrijking van het stadsbeeld kunnen zijn?

In de afgelopen decennia is op verschillende plaatsen aan het plangebied gesleuteld. Al eerder in dit Katern werden de herinrichting van het plantsoen onder het spoorviaduct en de bebouwing op de kop van de Vleesstraat genoemd. Verder zijn er bomen langs een groot deel van het traject geplant en monumentale kunstwerken ('wachters') op de brug geplaatst. [66] De ontwikkelingen die thans op stapel staan, zijn grootschaliger van aard. In de Maaswaard zullen pal naast de brug het nieuwe stadskantoor, een kantoorannex woontoren en de aansluiting op de Prof. Gelissensingel worden gerealiseerd. Even verderop rond de Roermondsepoort is de Roestflat in april jl. gesloopt in verband met de aansluiting van de Sloterbeekstraat op het verkeersplein. [67] De Roermondsestraat zal door het omleggen van de hoofdroute haar voorname karakter terugkrijgen. Ook de kop van de Vleesstraat zal in samenhang met de omgeving van Mariaweide worden herontwikkeld. Verder oostwaarts wordt gestudeerd op de ondertunneling van het Konin- ginneplein. [68] Hierdoor zullen de route en de kwaliteit van de openbare ruimte tussen het station en de binnen- stad sterk verbeteren.

Allemaal voor de hand liggende voor- stellen, want we gebruiken de stad tegenwoordig anders dan vijftig jaar geleden. Bovendien is de verkeersdruk enorm toegenomen. Zorgvuldigheid bij nieuwe ontwikkelingen is echter van belang. De uitdaging is het vinden van een goede balans tussen behoud van kwaliteiten uit het verleden en ruimte voor vernieuwing. Wanneer nieuwe ingrepen zorgvuldig worden



ingepast in het goed doordachte Brug- planconcept, zal het waardevolle stads- beeld uit de Wederopbouwperiode voor Venlo behouden blijven.

[66] De beroemde Wachters van Tajiri bewaken de toegangen van Venlo en Blerick op de Maasbrug (2007).



[67] Sloop van de 'Roestflat' in april 2008. Een landmark verdwijnt uit het stadsbeeld van het Brugplan.



[68] Impressie van de in voorbereiding zijnde ondertunneling van het Koninginneplein. De tunnel volgt het tracé van de Koninginnesingel en de Burgemeester Van Rijnsingel. Daardoor ontstaat op het maaiveld meer ruimte voor langzaam verkeer tussen de binnenstad en het station.

Het Brugplan der gemeente Venlo, in: *Publieke Werken*, 20 (1952) nr. 8, blz. 97-100.

'Omvangrijke spoorwerken in Venlo', in: *Spoor- en Tramwegen* (19 juli 1956), blz. 237-239.

K. Bosma en C. Wagenaar (red.), *Een geruisloze doorbraak. De geschiedenis van architectuur en stedenbouw tijdens de bezetting en de wederopbouw van Nederland* (Rotterdam 1995).

Drijber-Vos, A., M.P.J.H. Klijnen (1887-1973). *Individualist en estheet* (Rotterdam 1999).

Geest, J. van, *Jos Klijnen* (Rotterdam 1999).

Hermans, F., *Historische stedenatlas van Nederland – Aflevering 6 Venlo* (Delft 1999).

Hurk, T. van den, *K. van der Gaast (1923-1995)* (Rotterdam 2004).

Kuipers, M. (red.), *Toonbeelden van de wederopbouw* (Zwolle 2002).

stoa, *Architectuur & stedenbouw 1940-1970*, in opdracht van gemeente Venlo (Ede 2005).

Van Meijel adviseurs in cultuurhistorie, *Brugplan Venlo. Historisch-ruimtelijke analyse* (Nijmegen 2007).

Van Meijel adviseurs in cultuurhistorie, *Waardstelling Roestflat* (Nijmegen 2007).

Verantwoording van de illustraties

KLM Aerocarto / Aviodrome: 1, 3, 9, 42, 43

Cas Oorthuys / Nederlands Fotomuseum Rotterdam: 41

Jacques Peeters, Venlo: 34, 63, 64, 66, 67

Zebra Fotostudio's, Venlo: 37, 53

Gemeentearchief Venlo / Gemeente Venlo: alle andere foto's

Uitgave: Gemeentearchief Venlo

ISBN: 978-90-78038-14-6

Tekst: Leon van Meijel, Freek Mulder (Van Meijel – adviseurs in cultuurhistorie, Nijmegen), Kees Verbeek (kader interview met Chris Versteeg) en Frans Hermans (kader Fontein)

Redactie: Roy Denessen, Frans Hermans

Met dank aan: Chris Versteeg

Vormgeving: Baer Cornet

Drukker: Van Grinsven Drukkers Venlo

© Gemeentearchief Venlo

Gemeentearchief Venlo

Dokter Blumenkampstraat 1

5914 PV Venlo

077-3219515

archieff@venlo.nl

<http://archieff.venlo.nl>

Eerder verschenen

Venlose Katernen 1: *Het gemeentewapen van Venlo* (maart 2005)

Venlose Katernen 2: *Venlo in de Wederopbouwperiode 1945-1970* (maart 2005)

Venlose Katernen 3: *Geschiedenis van het Q4-gebied* (juni 2005)

Venlose Katernen 4: *De Molenbossenflats* (december 2005)

Venlose Katernen 5: *De bevrijding van Venlo 1944-1945* (februari 2006)

Venlose Katernen 6: *De Prins van Oranje en 'de Prins' van Berlage* (juni 2006)

Venlose Katernen 7: *Nedinsco in het vizier. Toekomst voor een industrieel monument in Venlo-Maanwaard* (september 2006)

Venlose Katernen 8: *De aansluiting van Venlo op het Duitse spoorweginet* (oktober 2006)

Venlose Katernen 9: *Van Slachthuis tot Renaissance* (mei 2007)

Venlose Katernen 10: *Neigentig jaar Bondsgebouw in Venlo (1917). Geschiedenis van een 'Paleis van den Werkman'* (oktober 2007)

Venlose Katernen 11: *Blariacum, Fort Sint-Michiel, Frederik Hendrikkazerne. Venlo verwerft historische grond* (april 2008)

Er is een verzamelband beschikbaar waarin de afleveringen 1-12 kunnen worden opgeborgen.

Alle afleveringen en de verzamelband zijn verkrijgbaar bij het Gemeentearchief Venlo, de boekhandel en bij het Bouwpunt van de Gemeente Venlo.