

cultuurhistorische verkenning
vooorlogse wijken

Rotterdam - Zuid

Leon van Meijel, Heide Hinterthür, Els Bet



cultuurhistorische verkenning
vooorlogse wijken

Rotterdam-Zuid

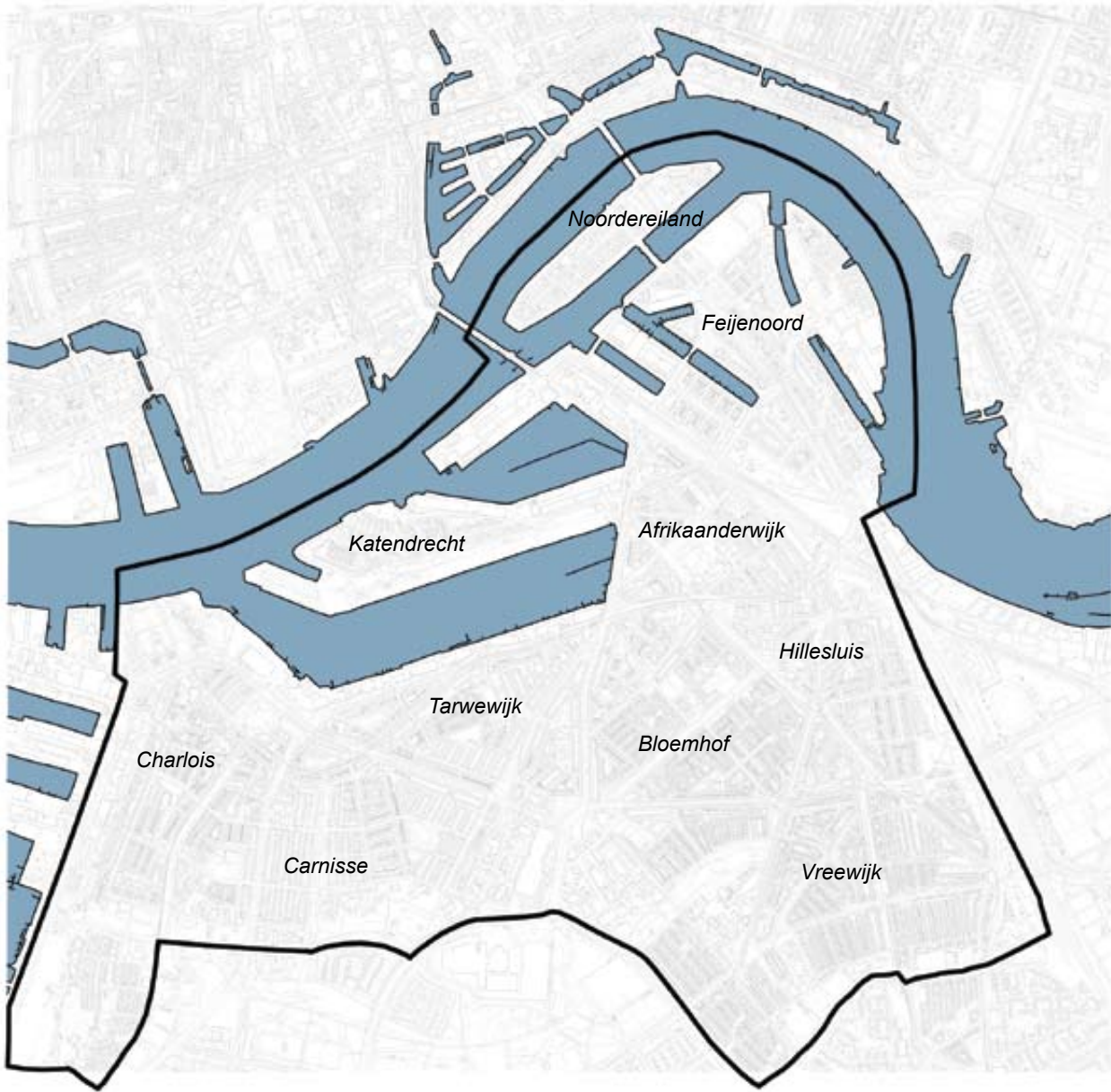
Leon van Meijel, Van Meijel - adviseurs in cultuurhistorie (Nijmegen)
Heide Hinterthür, Topaz architecten (Amsterdam)
Els Bet stedenbouwkundige (Den Haag)

In opdracht van de gemeente Rotterdam, dS+V, bureau Monumenten
februari 2008

inhoudsopgave

inleiding	9
samenvatting methodiek	11
polderlandschap	15
geomorfologie	17
polders	17
dijken en (land)wegen	17
slotenverkaveling	17
occupatie	21
dorpskernen en lintbebouwing	21
Oud-Charlois	21
Katendrecht	21
Hillesluis	21
waardevolle kenmerken	23
dijken en kommen	29
holte aan de voet van de dijk	25
hoogteverschil en hoekverdraaiing	26
ruimtelijke encenering haaks op de dijk	28
havenstad	31
havenwerken	33
Nieuwe Waterweg en Zuiderspoorlijn	33
sprong over de Maas	35
uitbreidingsplan Van der Tak en Michaëlis (1868)	39
Rotterdamse Handels Vereniging (RHV)	41
knooppunt van infrastructuur	43
Rijnhaven en Wilhelminapier	45
Maashaven en Katendrecht	47
verstedelijking	49
woningvraagstuk	49
bouwverordening	49
Uitbreidingsplan De Jongh (1903)	51
stratenplannen	55
Noordereiland	57
Feijenoord	61
Afrikaanderwijk	63
speculatieve woningbouw	65
waardevolle kenmerken	67
de zonering van de havenstad	68
de archipel van Zuid	70
landhoofd	72
langgerekte kades	74
lange lijnen en dwarslijnen	76
gelaagdheid	78
grote maat en schaal	82
zichtlijnen en blikvangers	84
havenrand, silo's en woonbebouwing	86
silhouet vanuit de verte	88
hoek van de bebouwing	89

woonstad	91
verstedelijking	93
woningwet	93
uitbreidingsplan Burgdorffer (1914-1917)	95
uitbreidingsplan Granpré Molière, Verhagen & Kok (1921)	99
uitbreidingsplannen Witteveen (1926-1927 en 1937-1938)	101
complexmatige woningbouw	107
proeftuin	107
tuindorpen	107
Vreewijk	109
betondorpen	113
De Kossel	115
Stulemeijer	117
Kiefhoek	119
nooddorp Wielewaal	121
stedelijk bouwblok	123
inleiding	123
gesloten bouwblok	123
halfopen bouwblok en strokenbouw	125
bijzondere bebouwing	127
stedenbouwkundige context	127
kerkgebouwen	127
schoolgebouwen	129
grootschalige voorzieningen	131
Zuiderpark	131
Zuidplein	133
stadsvernieuwing en herstructurering	137
bouwen voor de buurt	137
opknappen van de woonstad	139
herbestemmen van de havenstad	141
Kop van Zuid	143
vertimmeren van de leefomgeving	145
waardevolle kenmerken	147
weeflijnen en knopen	148
knopen	150
lange lijnen	154
lange lijnen, continuïteit randen en doorgangen	156
superblok en dubbele rand	158
dubbele rand, materialisering en kleurbeeld	162
binnenwerk en de blikvangers daarbuiten	164
binnenwerk, interne samenhang, structuur, openbare ruimte	166
binnenwerk, vervlakking verbrokkeling van straatbeeld	168
binnenwerk, bindende elementen	170
binnenwerk, gelaagdheid doorzichten	172
waardevolle kenmerken	175
gebouwen, ensembles en gebieden	177
thema's	180
aanbevelingen	183
bijlagen	193
bijlage 1: geraadpleegde bronnen	194
bijlage 2: adreslijst monumentenkaart	196
bijlage 3: noten	200
colofon	203



Onderzoeksgebied vooroorlogse wijken Rotterdam-Zuid

inleiding

aanleiding

Vanaf omstreeks 1870 zijn de agrarische polders op de Linker Maasoever omgevormd tot een stedelijk woon- en werkgebied. Verschillende ruimtelijke karakteristieken en diverse cultuurhistorische kenmerken komen op Zuid in wisselende samenstellingen door en naast elkaar voor. Het resultaat is een historisch gegroeide lappendeken: in eerste instantie moeilijk te overzien maar vervolgens boeiend om te ontrafelen. Om de ruimtelijke karakteristiek en daarmee de identiteit van Zuid weloverwogen te kunnen veranderen, versterken of behouden, is inzicht nodig in de ruimtelijke opgaven en de cultuurhistorische achtergronden en waarden. Deze behoefte is uitermate actueel en acuut vanwege de dynamiek van de hedendaagse stadsontwikkeling, de nieuwe volkshuisvestelijke opgaven en de noodzakelijke transformatieprocessen. Het bureau Monumenten van de dienst Stedenbouw en Volkshuisvesting van de gemeente Rotterdam wil daarom, in navolging van de studies over de naoorlogse wijken, ook de cultuurhistorische kenmerken en kwaliteiten van het vooroorlogse Zuid in beeld hebben.

doelstelling en afbakening

Het is van belang om de cultuurhistorische en ruimtelijke kenmerken en waarden van Rotterdam-Zuid te bepalen, niet alleen omwille van behoud van monumentale zaken maar vooral ook als inspirerend uitgangspunt voor de actuele ontwerp-opgaven in het kader van de stedelijke vernieuwing. De doelstelling van dit rapport is daarom tweeledig. Ten eerste worden de cultuurhistorische kenmerken en kwaliteiten op hoofdlijnen getypeerd, beschreven en geanalyseerd met het oog op de actuele ontwerp-opgaven. Het laat ruimte voor behoud van bestaande cultuurhistorische kwaliteiten én ontwikkeling van nieuwe kwaliteiten in het gebied. Ten tweede wordt de betekenis van de cultuurhistorie voor de toekomst geanalyseerd en verbeeld. Deze betekenis moet vervolgens concreet worden uitgewerkt in de actuele ontwerp-opgaven. Deze laatste vertaalslag ligt buiten het bestek van dit onderzoek.

Vanwege de omvangrijke grootte van het onderzoeksgebied is het onderzoek verder als volgt afgebakend. Onderhavig onderzoek naar de vooroorlogse wijken op Zuid beperkt zich in hoofdzaak tot het tijdvak 1870-1940 en valt geografisch samen met de wijken Noordereiland, Feijenoord, Afrikaanderwijk, Katendrecht, Hillesluis, Bloemhof, Vreewijk, Tarwewijk, Carnisse en Charlois (zie de begrenzingskaart hiernaast). Het richt zich primair op de herkenbaarheid van het historische verstedelijkingsproces in de huidige stedenbouwkundige structuur en het totaal aan ruimtelijke thema's op de stedenbouwkundige en architectonische schaal (het ruimtelijk repertoire). In aanvulling op de algemene gebiedstypen uit de Koepelnota (linten en kernen, niet planmatige bouw, planmatige bouw en tuindorpen) komen in dit rapport vooral de specifieke combinaties c.q. raakvlakken van deze gebiedstypen aan bod. Deze voor Zuid specifieke ruimtetypen zijn thematisch beschreven en geanalyseerd (o.a. knopen, superblok, dubbele rand en tribune). Er is op Zuid niet één overheersend of samenbindend ruimtetype maar juist een waardevolle veelheid. Het gaat in dit rapport vooral om een manier van kijken naar en begrijpen van deze waardevolle ruimtetypen. Meer dan om een volledige en uitputtende inventarisatie of het fixeren van een aantal waardevolle objecten.

werkwijze

Vanwege de tweeledige doelstelling is een multidisciplinair samenwerkingsverband gevormd tussen Leon van Meijel (architectuurhistoricus), Els Bet (stedenbouwkundige) en Heide Hinterthür (architect). Hun bijdragen vullen elkaar aan, versterken elkaar en hebben geresulteerd in dit gezamenlijke eindproduct. Het cultuurhistorisch onderzoek was primair gericht op het overzichtelijk samenbrengen en op onderdelen verder uitdiepen van de reeds beschikbare informatie over de verstedelijking op Zuid. Over de ontwikkelingsgeschiedenis en de afzonderlijke objecten, projecten en gebieden was in het verleden immers al veel inzicht verworven en in publicaties toegankelijk gemaakt. In een bijlage van dit rapport is een lijst van geraadpleegde literatuur opgenomen. Het archiefonderzoek kon daardoor beperkt blijven tot enkele gerichte zoekacties. Dankzij de inventarisaties van gebouwen en gebieden uit de periode 1850-1940 door het rijk en de gemeente was een goed overzicht beschikbaar van cultuurhistorische waarden in het onderzoeksgebied.¹ De conclusies van deze inventarisaties – de monumentale gebouwen en gebieden – had de gemeente Rotterdam neergelegd in een Monumentenkaart. Deze kaart en de bijbehorende adressenlijst zijn eveneens in dit rapport opgenomen. In aanvulling op de objectgerichte inventarisaties was het veldwerk vooral gericht op het benoemen, fotograferen, analyseren en uittekenen van cultuurhistorisch waardevolle thema's en ontwerpprincipes in het onderzoeksgebied.

methodiek

De opeenvolgende uitbreidingsplannen voor Rotterdam-Zuid van Rose, De Jongh, Burgdorffer, Granpré Molière en Witteveen laten zien hoe de 'getekende stad' gedurende een eeuw steeds weer van omvang, karakter en functie veranderde. Topografische kaarten uit deze periode tonen de daadwerkelijk 'gebouwde stad'. Op deze kaarten is te zien welke onderdelen van de genoemde plannen zijn gerealiseerd. In aanvulling op deze cultuurhistorische achtergronden is de huidige situatie in beeld gebracht door middel van veldwerk en bronnenonderzoek. Uit een analyse van dit onderzoeksmateriaal komt een thematische indeling naar voren in de ontwikkelingsgeschiedenis van Zuid in het tijdvak 1870-1940.² Deze indeling valt nadrukkelijk niet samen met bepaalde periodes of wijkgrenzen:

1. de landschappelijke ondergrond: het polderlandschap;
2. de aanleg van havens en stratenplannen: de havenstad;
3. de planmatige stadsuitleg: de woonstad.

Het polderlandschap brengt specifieke ruimtelijke kenmerken met zich mee die conditionerend blijken te zijn in de latere ontwikkelingen. De havenwerken vormen een hoofdstructuur die vrij autonoom door het polderlandschap heen breekt. Het brengt een nieuwe schaal van ruimtes en gebouwen met zich mee en bepaalt de infrastructurele hoofdlijnen. De woonstad laat zien hoe binnen deze condities de wijken en de bebouwing hun vorm hebben gekregen en welke ruimtelijke kenmerken daarbij typerend en onderscheidend zijn.

Aan elk thema is een hoofdstuk gewijd. De deelgebieden op Zuid waarop een thema betrekking heeft, zijn in het betreffende hoofdstuk aangegeven op een kaart. De opeenstapeling van kenmerken uit verschillende thema's heeft op Zuid tot een gelaagd stadsbeeld c.q. lappendeken geleid. Hierin zijn fragmenten van de opeenvolgende stadsconcepten herkenbaar.

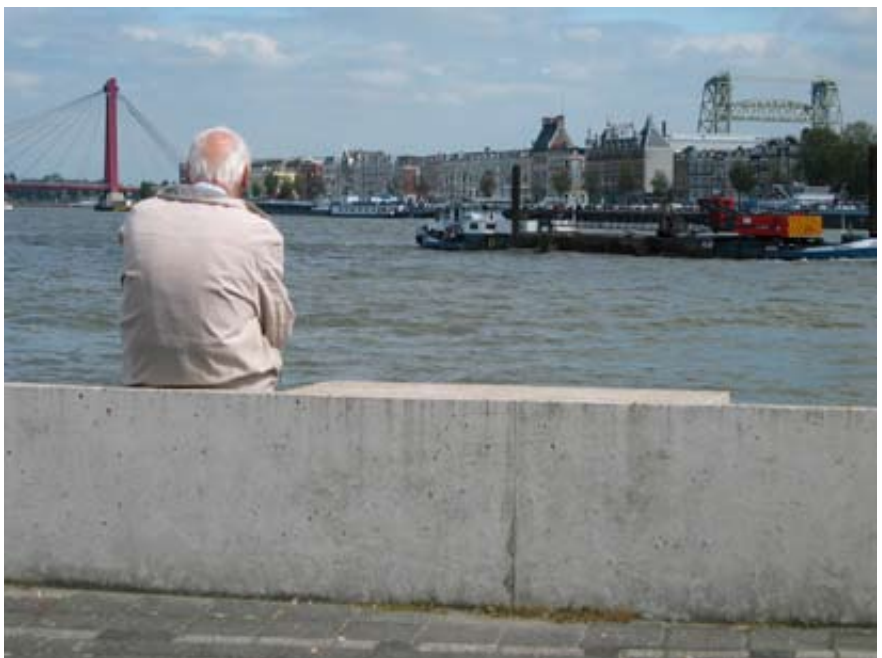
De kenmerken van het polderlandschap zijn verspreid over het hele gebied zichtbaar. De aanleg van de haven- en de woonstad voltrokken zich grofweg van noord naar zuid en van oost naar west. Vanuit deze cultuurhistorische gelaagdheid en de huidige verschijningsvorm zijn de belangrijkste c.q. meest waardevolle ontwerpprincipes en beeldaspecten voor Rotterdam-Zuid benoemd. Deze zijn in beeldende analysetekeningen uitgewerkt, in bijschriften toegelicht en op

overzichtskaarten weergegeven. Bij de tekeningen van de verschillende ontwerpprincipes en beeldaspecten is telkens voor één lokatie of voorbeeld gekozen, dat representatief is voor alle lokaties en voorbeelden die tot het betreffende principe of aspect behoren.

Dit rapport wil meer zijn dan een inhoudelijk cultuurhistorisch onderzoek alleen, maar wil met de analyses van de ontwerpprincipes en de beeldaspecten ook de brug slaan naar de actuele ontwerpogave. De onderzoeksresultaten zijn geen blauwdruk voor behoud of sloop, maar het rapport biedt vooral ruimte voor goed beheer en verantwoorde (her)interpretatie. De concrete uitwerking van de vernieuwingsopgaven is en blijft maatwerk.

proces en betrokkenen

Het onderzoek is in 2006-2008 uitgevoerd door Leon van Meijel, architectuurhistoricus van adviesbureau Van Meijel - adviseurs in cultuurhistorie te Nijmegen, Heide Hinterthür van Topaz Architecten in Amsterdam en Els Bet, stedenbouwkundige te Den Haag. De begeleiding van het project was in handen van Kim Zweerink, Astrid Karbaat en Thieu Knibbeler van het bureau Monumenten van de dienst Stedenbouw en Volkshuisvesting. In de conceptfase van het rapport zijn de tussentijdse bevindingen gepresenteerd aan een breed samengestelde ambtelijke werkgroep, in workshops en aan de Commissie Welstand & Monumenten. Zij hebben het conceptrapport uitvoerig van commentaar voorzien. De opmerkingen en aanbevelingen zijn verwerkt in dit definitieve rapport.





s a m e n v a t t i n g m e t h o d i e k

De matrix

De matrix op de volgende twee pagina's is een bondige samenvatting in iconen en trefwoorden van de gehanteerde methodiek en biedt een overzicht van het ruimtelijk repertoire. Naast elkaar afgebeeld in kolommen van links naar rechts eerst het historische bronnenmateriaal: topografie, uitbreidingsplannen, tijdslagen - per kolom chronologisch geordend. Dan de interpretatie van het historische materiaal: thema's cultuurhistorie, en een selectie van de thema's structuur en ruimtebeeld. De eerste drie kolommen zijn horizontaal leesbaar als elkaar overlappende historische lagen. De laatste drie kolommen zijn niet alleen horizontaal leesbaar maar ook kruislings. Deze thema's hebben meervoudige relaties met elkaar.

topografie



verkend 1874, druk 1881



verkend 1899, druk 1904



verkend 1919, druk 1920



verkend 1935, druk 1938

uitbreidingsplannen



De Jongh 1903



Burgdorffer 1914-1917



Granpré Molière c.s. 1921



Witteveen 1926-1927



Witteveen 1937-1938

tijdslagen



polderlandschap



havenstad



woonstad tot ca. 1930



woonstad 1940



stad anno 1985 (lappendeeken)

**thema's
cultuurhistorie**

polders
dijken
(land)wegen
slotenverkaveling
oude dorpskernen
historische lintbebouwing

havenwerken
spoorlijnen
fabrieken en pakhuizen
verstedelijking
hoofdwegen en bruggen
vlieten en gemalen
stratenplannen
bouwverordening
speculatieve woningbouw

woningwet
uitbreidingsplannen

complexmatige woningbouw
tuindorpen
betondorpen
nooddorpen

gesloten bouwblok
halfopen bouwblok
strokenbouw
bijzondere gebouwen
Zuiderpark
Zuidplein

stadsvernieuwing
herstructurering
onderhoud en beheer

**thema's
structuur**



gelaagdheid



de archipel van Zuid



landhoofd



weeflijnen en knopen



zichtlijnen en blikvangers



grote maat en schaal



lange lijnen

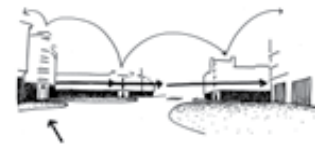
**thema's
ruimtebeeld**



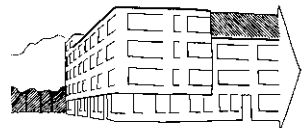
langgerekte kades



gelaagdheid



oepenvolging van hoekpunten



dubbele rand in een handschrift



dubbele rand samengesteld



hoogteverschil, knik, tribune

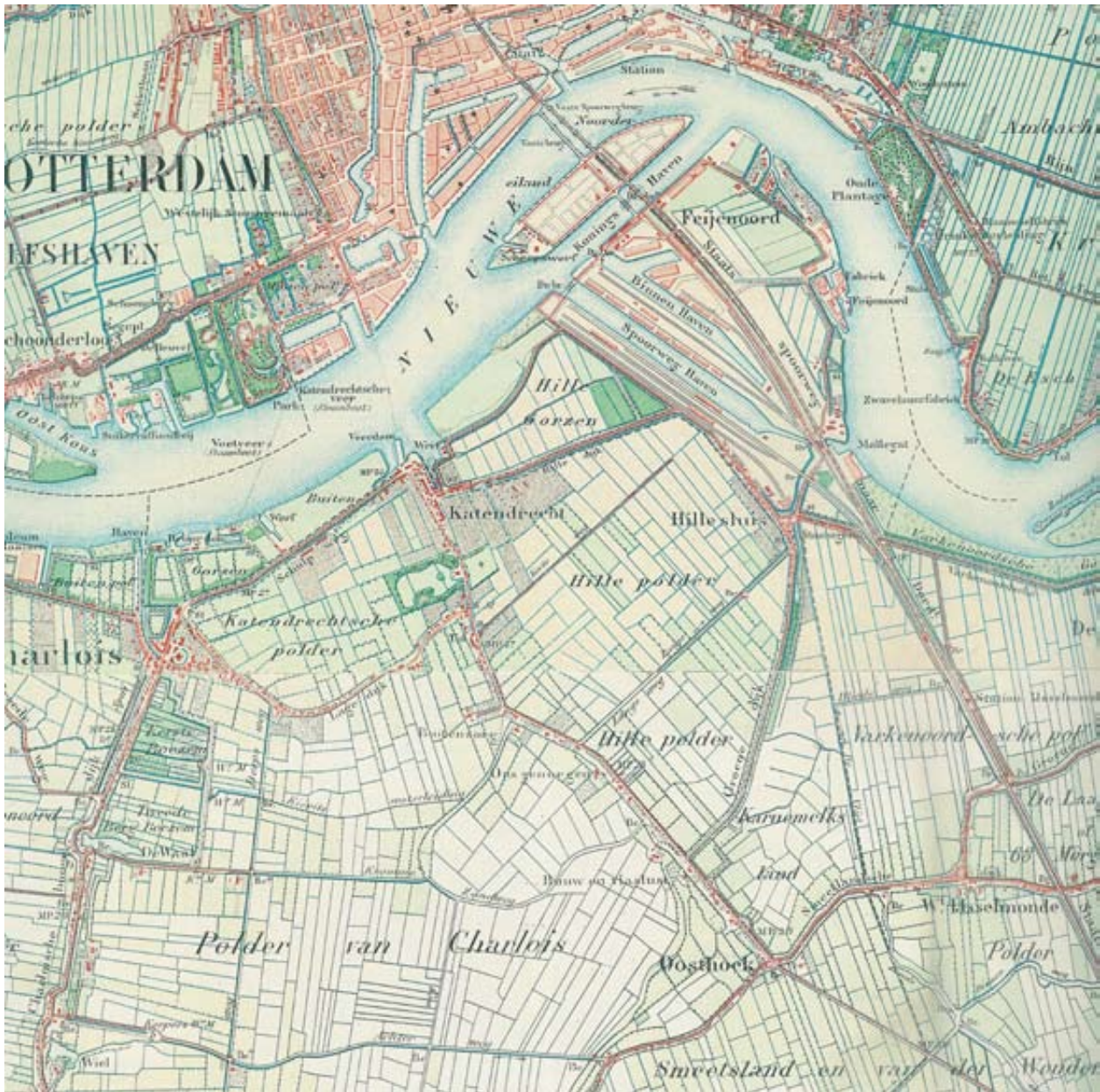


silo- en woonbebouwing



polderlandschap

De huidige ruimtelijke verschijningsvorm van Rotterdam-Zuid is in belangrijke mate bepaald door de ligging van het eiland IJsselmonde in een rivierendelta en de geomorfologie van de bodem. Het getij van de zee en de waterstanden in de rivieren hebben in onderlinge wisselwerking een landschap van eilanden, moerassen, veengebieden, kleiafzettingen en kreken gevormd. Voortdurend veranderde land in water en omgedraaid. De mens kreeg daardoor moeizaam grip op dit gebied. Sinds de middeleeuwen werd het stukje bij beetje gekoloniseerd. Na een dijkdoorbraak in 1373 en de St. Elisabethsvloeden in 1404 en 1424 stond het land weer onder water en begon de gefaseerde drooglegging opnieuw. Het proces van ontginning en bedijking op Zuid verliep stapsgewijs. Dat resulteerde in een onregelmatig patroon van ongelijkvormige polders van wisselende groottes.



Topografische kaart (verkend 1874, druk 1881), uitsnede onderzoeksgebied Rotterdam-Zuid. De verstedelijking en de havenwerken hebben de Parallelweg en de Hilledijk bereikt. Ten zuiden hiervan vormen de agrarische polders en de sloten-verkaveling een onregelmatig patroon. Enkele kaarsrechte landwegen snijden door de polders. De dorpskernen worden onderling verbonden door dijken met verspreide (lint)bebouwing. Haaks op de rivier leiden enkele hoofdwegen landinwaarts. Copyright © 2007, dienst voor het kadaster en openbare registers, Apeldoorn.

geomorfologie

polders

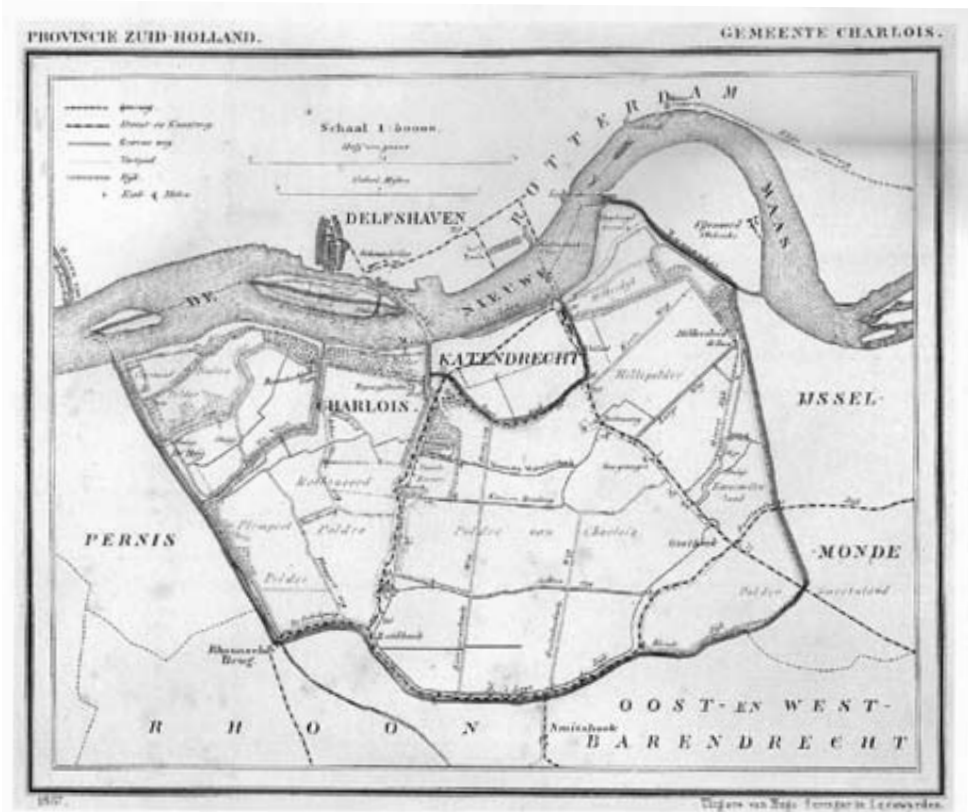
Tot ver in de negentiende eeuw beperkte de stedelijke ontwikkeling van Rotterdam zich tot de Rechter Maasoever. Het eiland IJsselmonde op de andere oever hoorde niet bij de stad. Dit kleinschalige agrarische polderlandschap was sinds de middeleeuwen door bedijking, overstromingen en herbedijking gevormd. Na de drooglegging van een polder slibde buitendijks nieuwe grond aan. Deze grond werd na verloop van tijd omsloten door een nieuwe dijk. Hierdoor ontstond een onregelmatig patroon van komvormige polders van wisselende groottes: Feijenoord, Hillepolder, Katendrechtse Polder, Polder van Charlois, Varkenoordsche Polder en Karnemelksland. Daling van de kleibodem resulteerde in een gedeukt landschap van lage polders met ringvormige dijken. De polders hadden hoofdzakelijk een agrarische bestemming (veeteelt). Verspreid over het gebied kwamen enkele waterplassen voor zoals De Waal ten zuiden van Charlois. Aan de buitendijkse zijde van de Schulpweg en de Hilledijk lagen evenwijdig aan de rivier zogenaamde gorzen. Dat waren aangeslibde en onbedijkte kwelders die alleen bij zeer hoog water onder water liepen.

dijken en (land)wegen

Dijken beschermden de agrarische gronden tegen overstromingen. Ze fungeerden tevens als hoofdverbindingswegen op het eiland IJsselmonde. Nabij de rivier, op plekken waar enkele dijken samenkwamen, ontstonden dorpskernen. De overige bebouwing concentreerde zich langs de dijken in de vorm van lange linten. Door de wijze van inpoldering hadden de meeste dijken een bochtig verloop, zoals de Lagedijk, de Feijenoorddijk en de Smeetlandsedijk. Daarentegen sneed de omstreeks 1800 aangelegde Dordtsestraatweg loodrecht door de grillige dijkstructuur in de richting van Katendrecht. Ook de zandwegen door de polders waren overwegend rechtlijnig, zoals de Korte en Lange Weg in de Hillepolder en de Dorpsweg en Smithoekseweg in de Polder van Charlois.

slotenverkaveling

De verkaveling van de polders werd bepaald door een stelsel van ontwateringsloten. Vanwege de stevige kleigrond kon – in vergelijking met de Rechter Maasoever – een relatief grote afstand tussen de sloten worden aangehouden. Korte sloten haaks op de dijk waren de meest efficiënte manier om het water af te voeren. Dit uitgangspunt gecombineerd met slingerende dijken en ongelijk gevormde polders betekende dat de slotenverkaveling geen consequent doorgevoerde regelmaat kende. Het patroon van sloten varieerde tussen de polders onderling, maar ook binnen de polder zelf. De grillige structuur van het Karnemelksland grensde direct aan de strakke regelmaat van de Varkenoordsche Polder. Het slotenpatroon van de Polder van Charlois was afwisselend noord-zuid en oost-west georiënteerd. Elke polder kreeg zo een geheel eigen interne verkaveling.



Overzichtskaart van de gemeente Charlois uit 1867, kort voor de gedeeltelijke annexatie door de gemeente Rotterdam in 1869 en de algehele annexatie in 1894. De gemeentegrenzen worden gemarkeerd door dijken en de Nieuwe Maas. Het Zwanengat markeert de grens met het eiland Feijenoord. In de verschillende polders staan de belangrijkste landwegen aangegeven.

Uit: Gemeente-atlas van Nederland, door J. Kuijper, uitgave H. Suringar Leeuwarden (coll. GAR).



Molen De Zandweg, Kromme Zandweg.



Schulpweg.



Kromme Zandweg met boerderij.



Grondherendijk.



Dordtsestraatweg ter hoogte van Vreewijk.



Groene Hilledijk vanuit de Kiefhoek.



Schematische reconstructie van de polderstructuur op Zuid met de ringdijken, de kommen en de sloten-verkaveling, ingetekend op de topografische kaart van 1850.
uit: Palmboom (1987)





Oud-Charlois:
St. Clemenskerk aan de Charloische Kerksingel.



Oud-Charlois:
Lintbebouwing aan de Zuidhoek.



Oud-Charlois:
Dijkhuisjes aan de Grondherendijk en de Kaatsbaan.



Katendrecht:
Voormalige buitenplaats.



Topografische kaart (verkend 1874, druk 1881), uitsnede Oud-Charlois. Bebouwingsconcentratie rond de Charloische Kerksingel en lintbebouwing langs de uitvalswegen in alle richtingen.
Copyright © 2007, dienst voor het kadaster en openbare registers, Apeldoorn.



Topografische kaart (verkend 1874, druk 1881), uitsnede Katendrecht. Vrijwel het hele dorp, de buitenplaatsen en de lintbebouwing langs de Dordtsestraatweg is later gesloopt voor de aanleg van de Maashaven.
Copyright © 2007, dienst voor het kadaster en openbare registers, Apeldoorn.



Topografische kaart (verkend 1874, druk 1881), uitsnede Hillesluis. Bebouwingsconcentratie rond de Hilledijk en de huidige Beijerlandse laan.
Copyright © 2007, dienst voor het kadaster en openbare registers, Apeldoorn.

o c c u p a t i e

dorpskernen en lintbebouwing

In het polderlandschap was de bebouwing voornamelijk geconcentreerd in enkele kernen en langs de toegangswegen c.q. dijken. Aan de voet of de kruin van een dijk of weg stonden overwegend vrijstaande, individuele en kleinschalige gebouwen (woningen, boerderijen, bedrijven, villa's) in uiteenlopende traditionele en historiserende bouwstijlen. De diversiteit in het bebouwingsbeeld nam verder toe in de richting van de kernen: verdichting en aaneengesloten bebouwing met winkels, scholen en kerken. Een karakteristiek voorbeeld van dit bebouwingspatroon is het tracé Schulpweg – Zuidhoek – Grondherendijk. In de genoemde polders op Zuid lagen twee oude dorpskernen: Charlois en Katendrecht. Deze van oorsprong vissersdorpen ontwikkelden zich in de late middeleeuwen tot landbouwdorpen. Na de annexaties door Rotterdam vanaf 1869 werden deze fragmenten geëlimineerd (Katendrecht) of opgenomen in de steeds verder uitdijende stad (Charlois).

Oud-Charlois

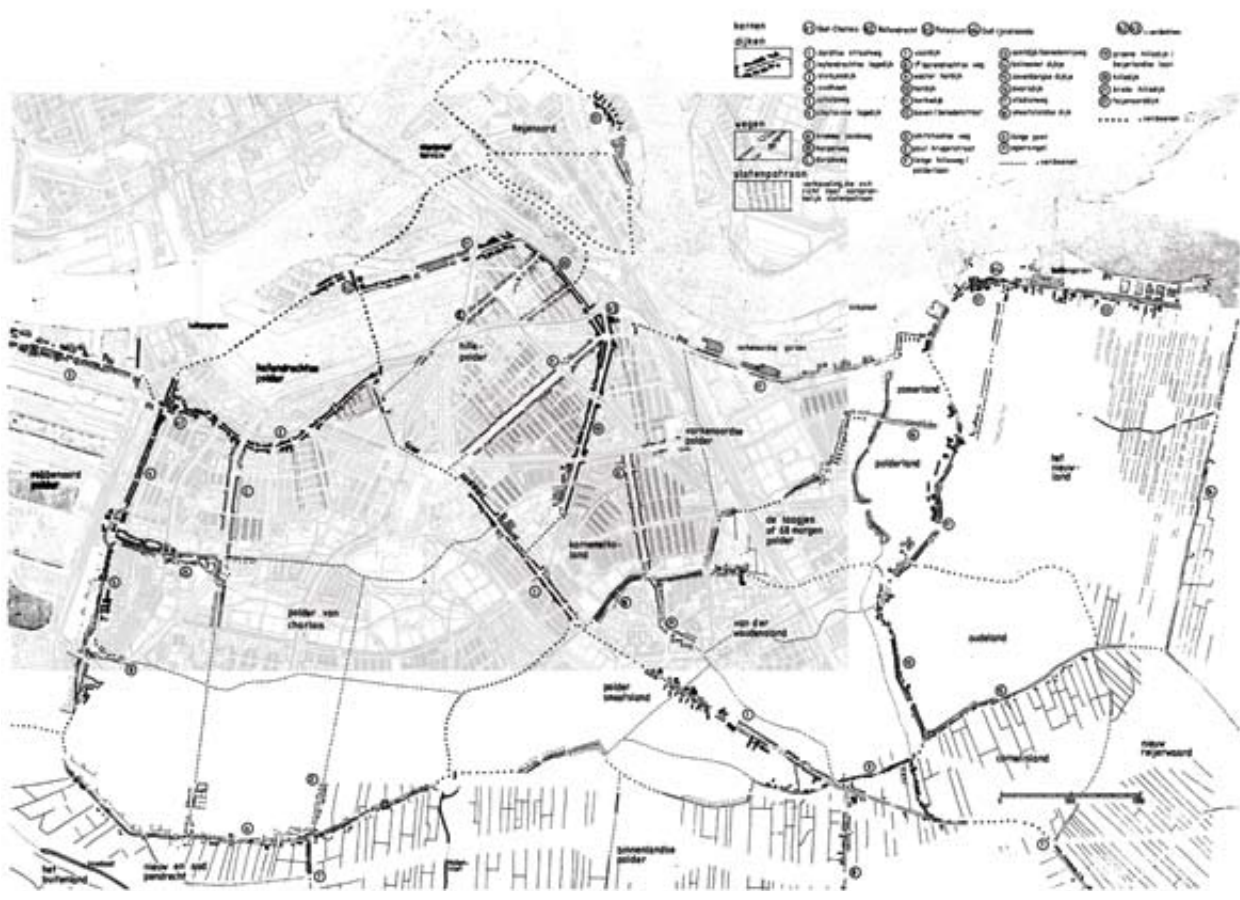
De belangrijkste en grootste kern binnen het onderzoeksgebied was het dorp Charlois, gelegen aan de kruising van de Charloische Hoogedijk (huidige Zuidhoek), de Katendrechtse Lagedijk en de Sluisjesdijk. De dorpsbebouwing voegde zich cirkelvormig rond de (van oorsprong) middeleeuwse kerk aan de Charloische Kerksingel, en reeg zich verder aaneen langs de genoemde dijken. De oude kern en de daarmee verbonden historische linten werden in de twintigste eeuw in de stadsuitbreiding ingekapseld, maar zijn in het stadsbeeld nog steeds goed herkenbaar. De gaten tussen de oude bebouwing werden her en der opgevuld met grootschaliger nieuwbouw. Evenwijdig aan de Zuidhoek lag het Charloische Spui, een langgerekt binnenwater dat als waterreservoir diende. Buitendijks aan de Nieuwe Maas lagen een kleine haven, droogdok en werf. Vanuit de haven vertrok een veer naar Schoonderloo / Delfshaven.

Katendrecht

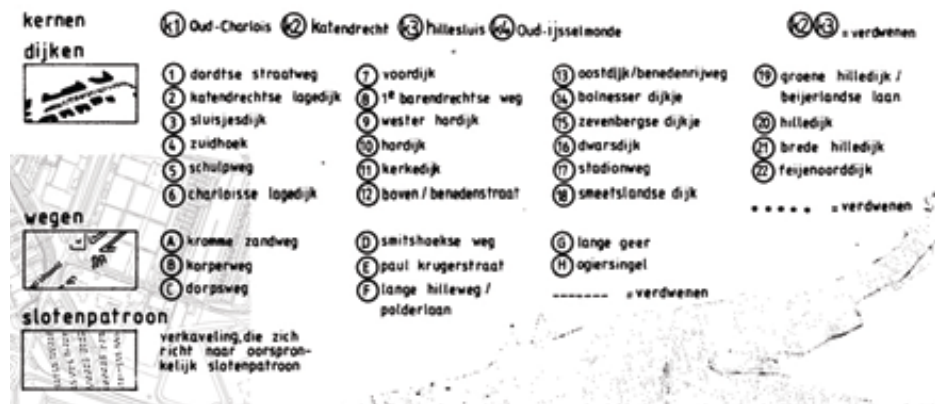
Katendrecht was ontstaan op de plek waar de Dordtsestraatweg de Nieuwe Maas bereikte; een belangrijke oversteekplaats in de verbinding tussen Rotterdam en Dordrecht / Antwerpen. Buitendijks bevond zich de haven met een veerdam en een werf. Dankzij de veerpont ontwikkelde Katendrecht zich als een pleisterplaats met een tolhuis, herbergen en logementen voor reizigers van en naar Rotterdam. De dorpsbebouwing concentreerde zich aan de Hilledijk, Katendrechtse Lagedijk en de Dordtsestraatweg. In de directe omgeving van dit dorp bouwden rijke Rotterdammers hun buitenhuizen met veelzeggende namen als Ons Genoegen, Buitenzorg en Veldzicht. Dit alles zou rond 1900 verdwijnen met de aanleg van de Maashaven.

Hillesluis

De kleine buurtschap Hillesluis lag aan de noord-oostzijde van de gemeente Charlois, op de plek waar de Hilledijk, Groene Hilledijk en Varkenoordschedijk samenkwamen. In de tweede helft van de negentiende eeuw ontstond hier een kleine concentratie van woonbebouwing. Iets verderop werd in 1870 stoomgemaal 'De Eendracht' gebouwd. De naam Hillesluis was een samentrekking van de Hillepolder en de uit 1529 daterende Sluisvliet. Van de oude buurtschap resteert geen bebouwing.



Het oude polderlandschap in de huidige structuur.
 Uit: Kraaij 1990



waardevolle kenmerken

Het beschreven polderlandschap vormde in de periode 1870-1940 de structurende ondergrond voor de verstedelijking op Zuid. De landschappelijke kenmerken van de polders werden soms min of meer gehandhaafd en soms volledig ontkend en weggevaagd, zoals we in de volgende hoofdstukken zullen zien. De komvormige polders, de ringdijken, het orthogonale slotenpatroon, het hoogteverschil tussen dijken en lager gelegen polders, de (land)wegen en de oude dorpskern Charlois, het zijn de ingrediënten van het polderlandschap die in de ruimtelijke verschijningsvorm van Zuid nog steeds goed waarneembaar zijn. Deze ingrediënten zijn van belang omdat ze in meer of mindere mate de verstedelijking op Zuid hebben gestuurd, en daardoor de eigenheid van Zuid hebben bepaald. Daarbij gaat het enerzijds om ingrediënten die door de jaren heen relatief weinig zijn veranderd zoals de dorpskern Charlois en (land)wegen zoals de Kromme Zandweg. Anderzijds gaat het om de ingrediënten die gedurende de verstedelijking steeds weer bewerkt zijn; de één wat sterker dan de ander zoals de orthogonale polderstructuur en de dijken. Deze waardevolle kenmerken van het oude polderlandschap bepalen mede het huidige stadsbeeld.

De cultuurhistorisch waardevolle gebouwen, ensembles en gebieden zijn samengebracht in het hoofdstuk Waardevolle Kenmerken en de adreslijst van Bijlage 2.

De waardevolle ontwerpthema's in het ruimtebeeld en de structuur van het polderlandschap worden hierna uitgewerkt. Het betreft:

- dijken en kommen
- holte aan de voet van de dijk
- hoogteverschil en hoekverdraaiing
- ruimtelijke enscenering haaks op de dijk

thema: dijken en kommen

De hoogteverschillen tussen de dijken en de lager gelegen kommen zijn opgenomen in de bebouwingsstructuur. De dijken zijn hoger liggende wegen geworden, de kommen liggen daarachter. Typisch voor Zuid zijn de toegangen en doorsteken van de dijk naar de kom: vaak net iets geknikt, waardoor een korte opeenvolging van zichtlijnen en een verspringend perspectief ontstaat, de overgang is gelaagd, niet meteen te overzien en ontspannen. Als een beschutte holte onder aan de dijk.

Bij dit structuurthema horen de volgende thema's van het ruimtebeeld:

- holte aan de voet van de dijk
- hoogteverschillen en hoekverdraaiing
- ruimtelijke encenering haaks op de dijk



Dijken en kommen: streepstippellijn = dijk, daartussen liggen de kommen. In oranje de holtes op de overgang van de dijk naar de kom.

thema: holte aan de voet van de dijk

De Zuidpolderstraat is een mooi voorbeeld van een holte aan de voet van de dijk (in dit geval de Beijerlandse laan). Het hoogteverschil wordt overbrugd in de smalle doorgang naar de dijk, daarachter krijgt de ruimte een bijzondere vorm door de restmaat tussen de verkavelingsrichtingen.



Doorsteek en hoogteverschil vanaf Beijerlandse laan.



Verwijding ruimte, bijzondere bebouwing: school, kerk.



Woningen aan de overkant van het pleintje.



Terugkijkend naar de Beijerlandse laan.

thema: hoogteverschil en hoekverdraaiing

Door de ontmoeting van de orthogonale polderstructuur met de slingerende dijken is een ruimtebeeld ontstaan met veel hoekverdraaiingen. De straatlengtes en bouwstromen zijn kort. De straten zijn niet in één keer te overzien maar in delen. Het oog valt op steeds andere ensembles. De knikken zorgen ervoor dat ook de hoekbebouwing en de aangrenzende bebouwing in de zijstraten prominent in beeld komen. Het tribune-effect wordt verder versterkt door het hoogteverschil ten opzichte van de dijk.



Den Hertigstraat, hoogte Blankenburgstraat.
Veel knikken, korte straatlengtes, korte doorzichten, besloten straatbeeld.

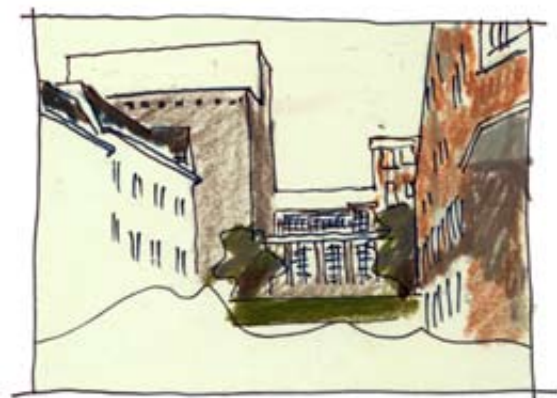


Den Hertigstraat, hoogte Katendrechtse Lagedijk.
Korte bouwstromen, heterogene ensembles.

Den Hertigstraat, tussen Katendrechtse Lagedijk, Wolphaertsbocht en Brielselaan. De straat heeft een geknikt verloop. Daardoor is de straat niet in een keer te overzien en komt er steeds een ander deel in het zicht.



Den Hertigstraat, hoogte Wolphaertsbocht. Hoekbebouwing en bebouwing in zijstraten komen prominent in beeld.



Den Hertigstraat, hoogte De Manstraat, richting Brielselaan. De hoge silo's op de rand schuiven over de bebouwing op de voorgrond. Het tribune-effect wordt verder versterkt door het hoogteverschil ten opzichte van de dijk.

thema: ruimtelijke encenering haaks op de dijk

Aan de westrand van Charlois, haaks op de dijk naar de Waalhaven en haaks op de woonstraten, liggen dwarsroutes in het groen met daarlangs koppen van woonbebouwing, kleine aanbouwtjes en af en toe een school. De sfeer is ontspannen en informeel. De dwarsroutes vormen daardoor een verbijzondering ten opzichte van de woonstraten tussen de dijk en de Boergoensevliet.



Voornsestraat-Voornsevliet.



Doorsteek naar de dijk.

De Voornsestraat als voorbeeld: een smalle doorgang naar de dijk, verbreding van de ruimte door het terugspringen van de rooilijn aan de noordzijde van de straat (koppen aan een groenstrook). Aan de zuidzijde zijn een school, bejaardenwoningen en een kinderspeeltuin op de randen van een plantsoen gegroepeerd. De doorsteek naar de Boergoensevliet is weer smal.



Koppen met aanbouwen.

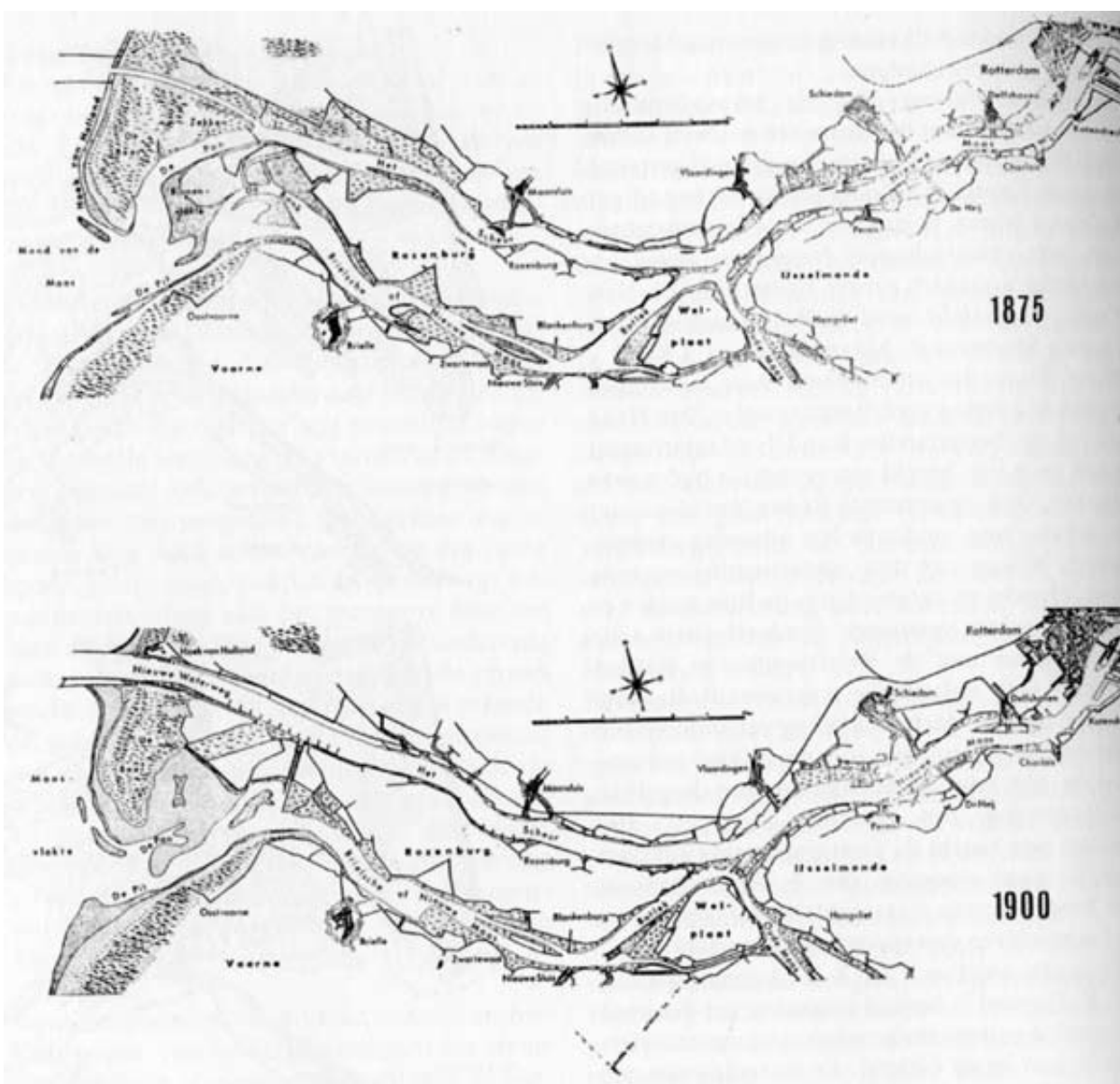


Vanaf de dijk naar beneden.



havenstad

De stadsontwikkeling van Rotterdam voltrok zich tot ver in de negentiende eeuw uitsluitend op de rechter oever van de Maas. Veelbetekenend is het gegeven dat de spoorlijnen van Amsterdam (1845-1847) en Utrecht (1855) geen vervolg naar het zuiden kregen. De historische binnenstad van Rotterdam raakte echter volgebouwd. De bevolking groeide van ruim 100.000 inwoners in 1860 naar bijna 150.000 in 1880. Rotterdam had kortom behoefte aan ruimte voor nieuwe havens, pakhuizen en woningen. Omdat steeds meer bedrijven zich op Zuid wilden vestigen, richtte de gemeente haar blik naar het zuiden en waagde de sprong over de rivier. De agrarische polders op de Linker Maasoever maakten op dat moment deel uit van de gemeenten Katendrecht, Charlois en IJsselmonde. Feijenoord behoorde gedeeltelijk toe aan de gemeente IJsselmonde, totdat het in 1869 helemaal bij Rotterdam werd gevoegd. Het gebied van de huidige wijken Katendrecht, Afrikaanderwijk, Hillesluis, Bloemhof, Tarwewijk, Carnisse en Charlois behoorde toe aan de gemeenten Katendrecht (een zelfstandige gemeente tot 1873) en Charlois. Deze gemeenten werden in 1869 gedeeltelijk en in 1894 helemaal bij Rotterdam gevoegd. Na de aanleg van de Nieuwe Waterweg in 1863-1869 en de annexaties begon de verstedelijking op Zuid met de aanleg van havens, gevolgd door de bouw van de aangrenzende woonbuurten.

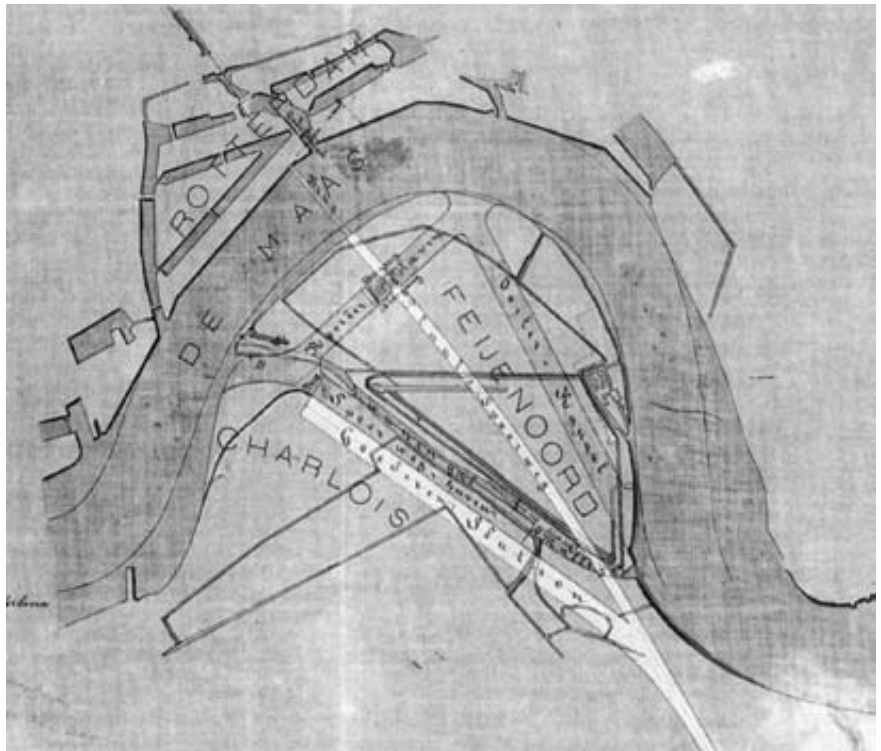


Door de Nieuwe Waterweg kreeg Rotterdam een rechtstreekse en open verbinding met de Noordzee. Deze verbinding speelde in op de tendens van schaalvergroting in de zeescheepvaart en was diep genoeg voor de grootste zeeschepen van die tijd. Afgebeeld zijn de situatie voor en na de aanleg van de Nieuwe Waterweg. Uit: Barbieri (1982), p.144.

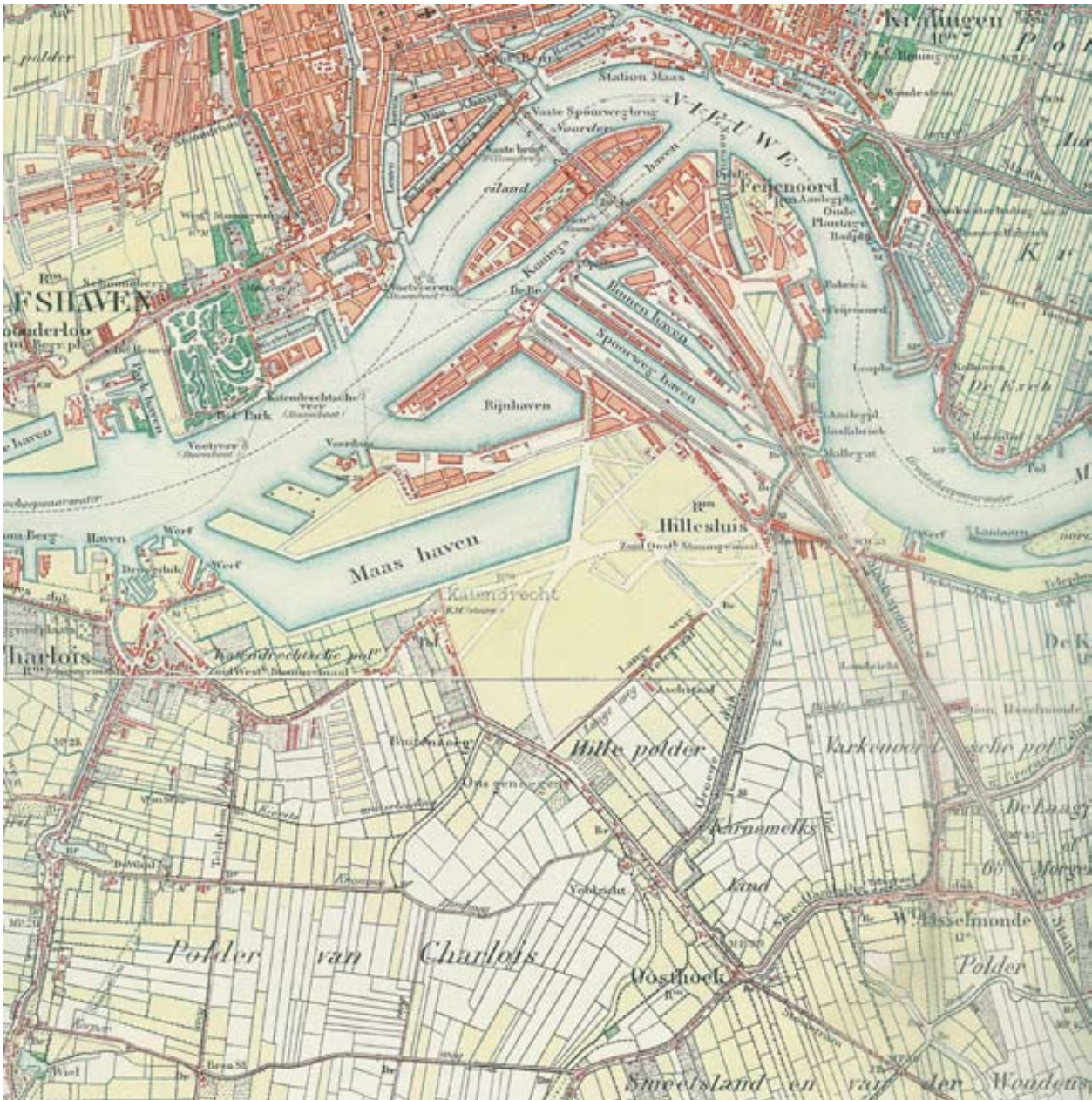
havenwerken

Nieuwe Waterweg en Zuiderspoorlijn

De bereikbaarheid van Rotterdam voor zeeschepen was lange tijd niet optimaal. Door verzanding van het Brielse Gat en het zeegat bij Maassluis moesten de schepen in de achttiende eeuw een grote omweg maken. Om die reden werd in 1827-1829 op initiatief van de marine het Kanaal door Voorne gegraven. Deze alternatieve kortere route werd geen succes omdat het grote aantal sluizen veel vaartijd kostte. Daarom presenteerde ingenieur Rijkswaterstaat Pieter Caland in 1858 op verzoek van de regering een plan om door 'de Hoek van Holland' een waterweg aan te leggen. Deze Nieuwe Waterweg werd in de periode 1866-1872 gegraven. De gemeente Rotterdam kreeg daardoor uiteindelijk de beschikking over een rechtstreekse en betrouwbare verbinding tussen de zee en de havens. Vanwege de goede verbindingen met het achterland over de rivieren, zag Rotterdam de noodzaak niet meteen in van aansluitingen op alle spoorverbindingen. In 1847 opende de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij een spoorverbinding van Amsterdam naar Rotterdam. In 1855 volgde de Rijnspoorwegmaatschappij met een lijn vanuit Utrecht. De spoorlijn vanuit Antwerpen hield daarentegen op bij Moerdijk aan het Hollands Diep. Rotterdam wilde namelijk geen Maasbrug ter hoogte van Feijenoord vanwege de vrije doorvaart van schepen. Het tweede kabinet van J.R. Thorbecke besloot toch tot de aanleg van juist deze route over luchtspoor dwars door het centrum van de stad en over Feijenoord (in 1877 in gebruik genomen). Alle eerdere uitbreidingsplannen voor Feijenoord waren daardoor achterhaald (zie volgende paragraaf). De combinatie van spoor- en havenfaciliteiten zouden op Feijenoord leiden tot de ontwikkeling van nieuwe typen havens voor de transitohandel.



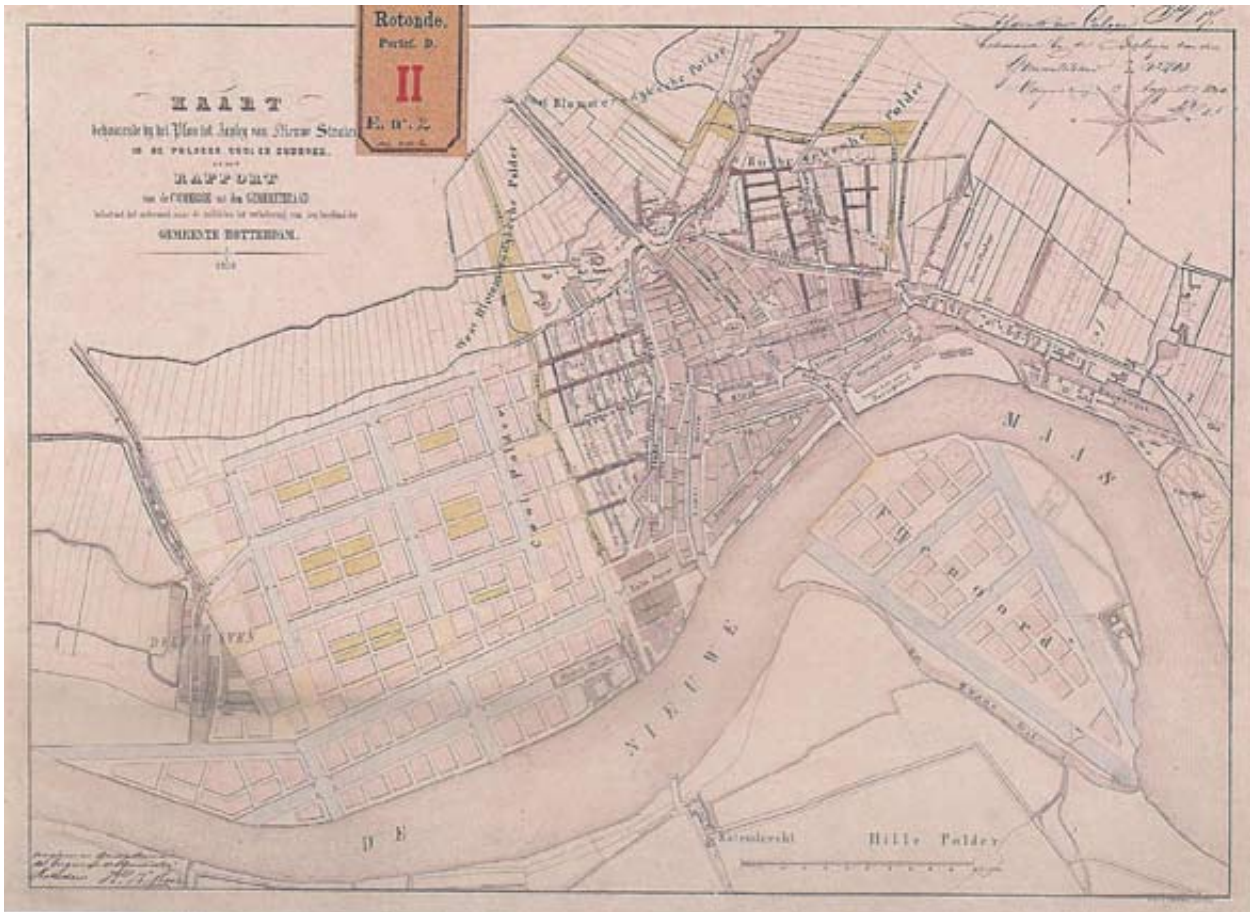
Voorstel uit 1868 voor de aanleg van het Zuiderspoortracé en de Spoorweghaven op Feijenoord (collectie GAR).



Topografische kaart (verkend 1899, druk 1904), uitsnede onderzoeksgebied Rotterdam-Zuid. De havenwerken en de woningbouw op het Noordereiland, Feijenoord en Wilhelminapier zijn grotendeels voltooid. De enorme waterbekkens van de Rijn- en Maashaven zijn gegraven. Op Katendrecht en in de Afrikaanderwijk is een begin gemaakt met stratenplannen en woningbouw. Copyright © 2007, dienst voor het kadaster en openbare registers, Apeldoorn.

sprong over de Maas

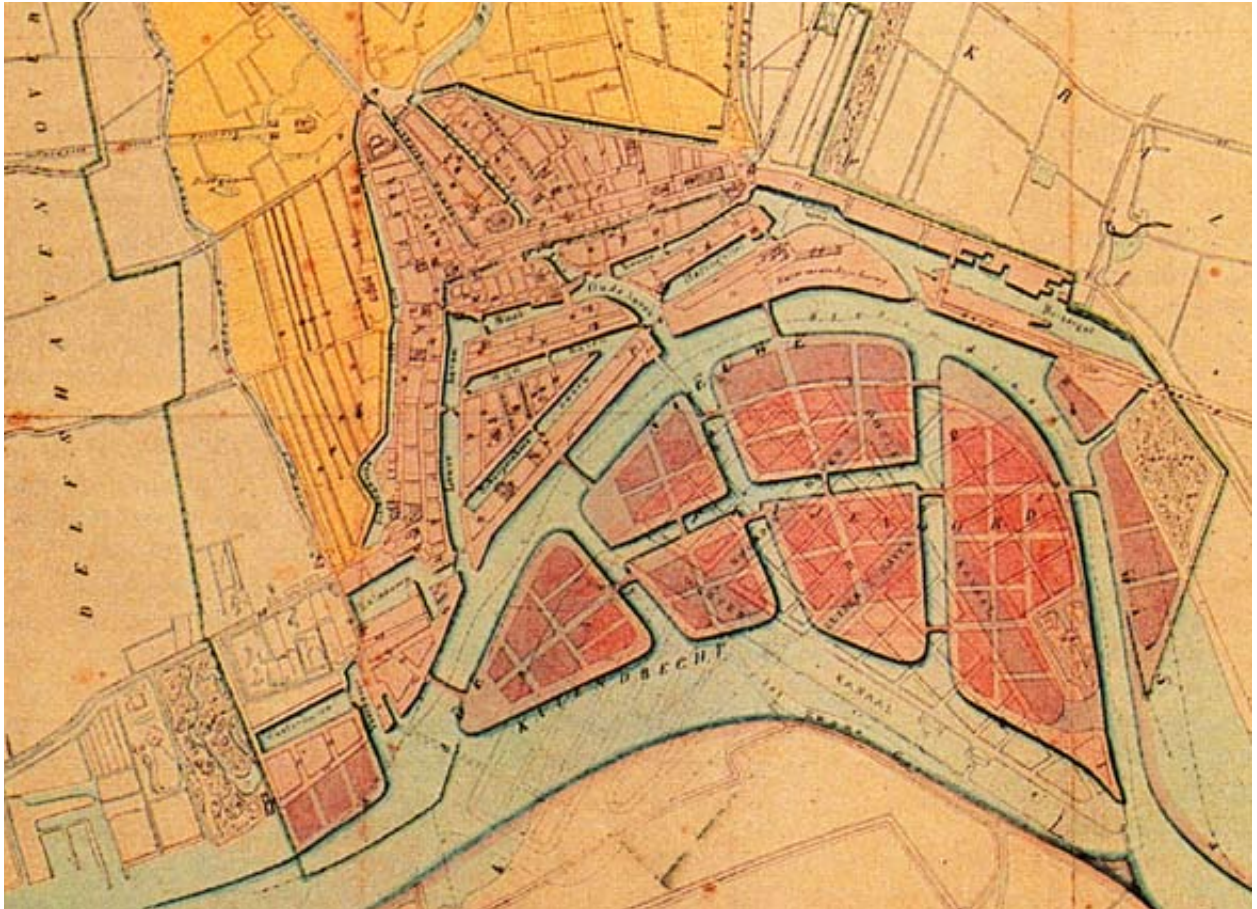
Het eiland Feijenoord – een zandplaat aan de binnenbocht van de Maas - ontstond door aanwassing langs twee strekdammen. Gedurende de zeventiende en achttiende eeuw werd Feijenoord stukje bij beetje bedijkt. Van de voormalige ringdijk is thans alleen een klein stukje Feijenoorddijk over. Vanwege de geïsoleerde ligging vestigde de gemeente Rotterdam op Feijenoord een pesthuis, traankokerij, stadskwekerij en galgenoord. Het pesthuis werd later in gebruik genomen als een werkschool voor armlastige kinderen, totdat G.M. Roentgen er in 1826 de Fabriek der Nederlandsche Stoomboot Maatschappij vestigde (in 1895 omgedoopt in Maatschappij voor Scheeps- en Werktuigbouw Feijenoord). Dit stoomsleeuvaartbedrijf annex scheepstimmerwerf was rond 1850 één van de grootste bedrijven in Nederland en markeerde het begin van de industrialisatie op Zuid. De verbeterde bereikbaarheid over water en rails gaf een extra impuls aan de groei van de stad en haar havens. Na de annexaties in 1869 van kleine delen van de gemeenten Katendrecht, Charlois en IJsselmonde kwam op Feijenoord een haven- en industriegebied tot ontwikkeling. Feijenoord was tot dan toe een nagevoeg onbebouwd eiland in de binnenbocht van de Maas. Het Zwanengat scheidde het eiland van IJsselmonde en de gemeente Charlois. Deze kreek had een sterke stroming en lag ter plaatse van de huidige (ingekorte) Spoorweghaven.



Uitbreidingsplannen W.N. Rose (bron: Berens, 2001)

- 1843: linksonder
- 1858: linksboven
- 1862: rechtsonder
- 1864: rechtsboven

Voor het eerst neemt Rotterdam op grote schaal bezit van de ommelanden. Het Uitbreidingsplan voor Feijenoord uit 1843 bestaat in hoofdlijnen uit twee langgerekte kanalen - het Westerkanaal evenwijdig aan het Zwanen- gat als doorvaartroute en het Oosterkanaal met los en ligplaatsen - en twee dwarsverbindingen: de Noorder- en de Zuiderhaven. De zo gevormde taart- punt bestaat uit drie geometrisch verkaveld eilanden, waarvan het meest noordelijke via een brug met de binnenstad is verbonden. Dit voorstel is vrijwel ongewijzigd opgenomen in het Tweede Coolpolderplan uit 1858. Het voorziet in de aanleg van kanalen, havens, industrieterreinen voor nieuwe bedrijven en woonbuurten voor arbeiders. Dit plan vloeiende niet voort uit de gewenste sanering van de oude stad, omdat de hoop op verhuizing van bestaande bedrijven naar Zuid gering was vanwege de gebondenheid aan het stadscentrum.



In 1862 is het plan verder uitgewerkt en uitgebreid naar de overzijde van het Zwanengat (de locatie van de latere Rijnhaven). Ondanks de brugverbinding blijft Feijenoord in de ogen van Rose als nijverheidswijk op zichzelf staan, los van de handels stad op Noord maar onder één bestuurlijk gezag. Omdat in scheepvaartkringen een brug over de rivier als een hinderlijke barrière voor de vrije doorvaart werd beschouwd, ontwierp Rose nog een variant. Zijn laatste ontwerp uit 1864 betreft een riviervariant - gebaseerd op een oplossing van een 'onbekend' uit 1834 - dat voorzag in het verleggen van de rivier, de aansluiting van Feijenoord op de oude stad en de inrichting van de oorspronkelijke rivierarm tot haven. Deze plannen zijn geen van alle gerealiseerd, mede als gevolg van de discussie over het tracé van de Zuiderspoorlijn en het achterhaalde concept van de koopmanstad en stapelmarkt.





Zicht vanaf het Stieltjesplein in 1925 over de Koningshaven en het Noordereiland met de oude verkeersbrug, die in 1929 door de huidige basculebrug is vervangen. Uit: Kraaij (1990), p.43.



Binnenhaven en Entreporthaven (links) in vol bedrijf. Uit: Barbieri (1982), p.32.



Fabriekscapex Unilever aan de Nassaukade, op de hoek van de Koningshaven en de Nassauhaven.



Voormalige gasfabriek in het Mallegatspark.



Fabriekscapex aan de Piekstraat, gezien vanaf de Persoonshaven.



Fabriekscapex Hunter Douglas, sinds 1933 gevestigd aan de Piekstraat.



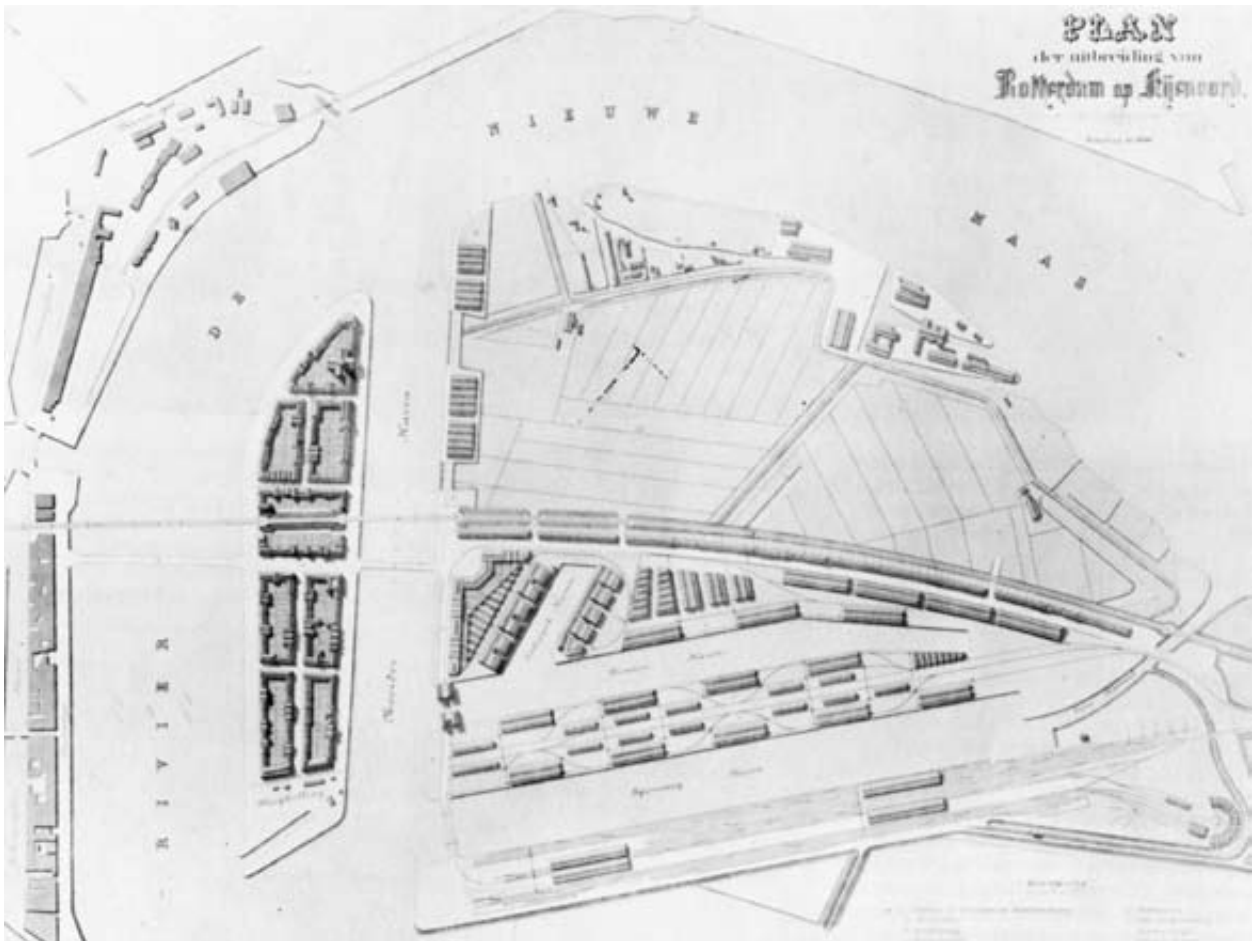
Voormalige Nederlandsche Coöperatieve Transitomaatschappij aan de Piekstraat.



Karakteristieke fabrieksmuur aan de Piekstraat.

uitbreidingsplan Van der Tak en Michaëlis (1868)

Stadsbouwmeester W.N. Rose³ ontwierp in de periode 1843-1864 diverse schetsontwerpen voor de uitbreiding op Feijenoord (zie afbeeldingen). Deze plannen gingen nog uit van de traditionele eenheid tussen handelskade (zeilvaart), pakhuis (stapelmarkt) en woonhuis (koopmanstad). Zoals gezegd blokkeerde de discussie over het tracé van de Zuiderspoorlijn de uitvoering van deze plannen. Na de goedkeuring van het Zuiderspoortracé waren extra beweegbare bruggen nodig en een goederenemplacement. Het Westerkanaal uit de plannen van Rose werd omgevormd tot een spoorweghaven met emplacement, en de Noorderhaven uit diens plan kreeg de functie van doorgaande route met beweegbare bruggen (huidige Koningshaven). De havens op Feijenoord kregen door de aftakkingen van het spoor een volstrekt andere infrastructurele inbedding dan Rose had voorzien. Op 11 december 1868 stelde het gemeentebestuur van Rotterdam een nieuw uitbreidingsplan voor Feijenoord vast naar ontwerp van directeur van de Dienst Plaatselijke Werken Ch.B. van der Tak en ingenieur Staatsspoorwegen N. Th. Michaëlis. Daartoe werden in 1869 delen van de gemeenten IJsselmonde, Katendrecht en Charlois bij Rotterdam gevoegd. Het plan voorzag in het ophogen van de polder, de aanleg van het Noordereiland, de aanleg van kademuren en goederenspoor, de aanleg van de Zuiderspoorlijn (1877), de bouw van diverse spoor- en verkeersbruggen (Spoorbruggen, Koningsbrug en Willemsbrug in 1874-1878) en natuurlijk het graven van de havens (Koningshaven, Spoorweghaven). Het betrof langgerekte insteekhavens in het buitendijkse gebied, loodrecht op de rivier en evenwijdig aan het spoorwegemplacement. In totaal ging het om tienduizend meter kade; twee keer zoveel als destijds op de rechter maasoever. De gemeente en het rijk verplichtten zich tot het uitvoeren van de infrastructurele openbare werken. De havens, de spoorlijnen en de bruggen bepaalden het stratenplan op het Noordereiland en op Feijenoord. De Zuiderspoorlijn deelde Feijenoord op in een oostelijk en een westelijk deel. Het oostelijke deel leende zich vooral goed voor de vestiging van industriële bedrijven. Aan het Mallegat, een inham ter hoogte van het vroegere Zwanengat, werd in 1879 een gasfabriek gebouwd. Hiervan resteren nog twee tot wijk- en jongerencentrum verbouwde bolvormige gashouders uit 1910 en een watertoren, gesitueerd in een parkachtige omgeving. Aan de Nassaukade streken Bierbrouwerij D'Oranjeboom (1885, in 1990 gesloopt) en margarinefabriek Van den Berg en Jurgens (1891, thans Unilever) neer. Ten westen van de Zuiderspoorlijn lag het handelsterrein van de Rotterdamse Handels Vereniging.



Plan van de Rotterdamse Handels Vereniging (RHV) voor de aanleg van een handelsterrein met havens op Feijenoord, 1874 (coll. GAR). Het plan had betrekking op de woonbebouwing op het Noordereiland en de inrichting van een handelsterrein aan weerszijden van de Binnenhaven en de Entrepothaven. Na de overeenkomst met de gemeente Rotterdam in 1872 kreeg de RHV de beschikking over het terrein tussen de Spoorweghaven en de spoordijk. Met uitzondering van het Noordereiland is er voor woningbouw nauwelijks plaats, alleen aan het Stieltjesplein met een lintvormig vervolg aan de Rosestraat (collectie GAR).



Poortgebouw van de RHV over de Stieltjesstraat.



Restant van de muur die oorspronkelijk het terrein van de RHV omsloot (Stieltjesstraat).



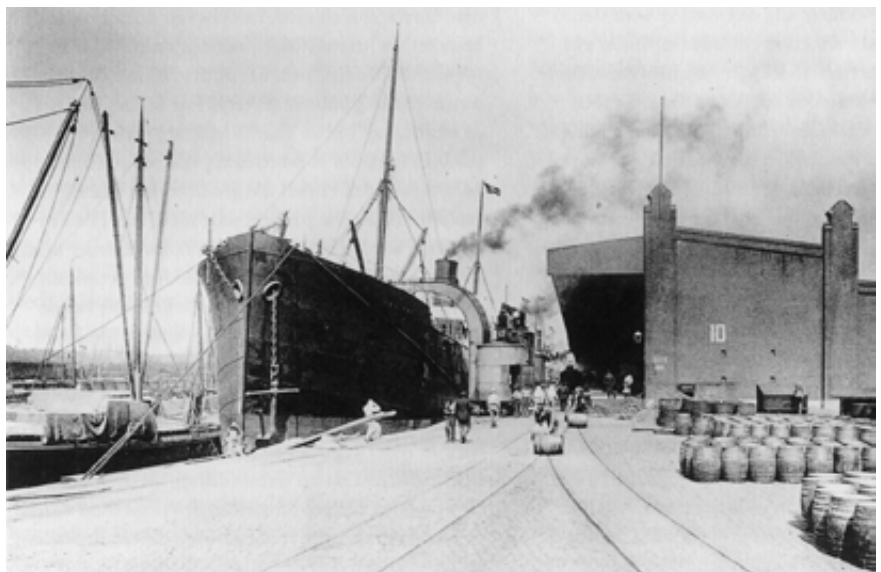
Zicht op het entrepotgebouw 'De Vijf Werelddelen' aan de Entrepothaven en de Binnenhaven.

Rotterdamse Handels Vereniging (RHV)

De aanleg en commerciële exploitatie van de handelsterreinen liet de gemeente over aan particulier initiatief. De Rotterdamse Handels Vereniging (RHV) onder leiding van koopman en gemeenteraadslid L. Pincoffs kreeg in 1872 het alleenrecht op de ontwikkeling van een groot deel van het Noordereiland en Feijenoord. Deze vereniging wijzigde het gemeentelijke uitbreidingsplan voor Feijenoord. In het vernieuwde plan naar ontwerp van adviseur ir. Th.j. Stieltjes kwam de nadruk te liggen op de combinatie en integratie van vervoer over water en spoor. De tot dan toe gebruikelijke combinatie van havens, koopmanswoningen en pakhuizen in de koopstad maakte plaats voor een ommuurd handelsterrein met kanaalhavens, kades, spoorlijnen, opslagloodsen en entrepots: een afgesloten fiscale enclave in de stad. Van de oorspronkelijke ommuring resteert een klein gedeelte aan de Stieltjesstraat. Rotterdam ontwikkelde zich zo van een traditionele stapelmarkt naar een moderne transitohaven. Het graven van de havens ging voortvarend van start: Binnenhaven en Entrepothaven (1873), Spoorweghaven (1878) en Koningshaven (1879). De kosten werden gezamenlijk gedragen door:

- het Rijk: spoorbruggen over de Maas en de Koningshaven (1876), de Spoorweghaven en het emplacement;
- de gemeente: verkeersbruggen over de Maas en de Koningshaven (1878), bestrating en riolering op het Noordereiland en de Koningshaven;
- de RHV: ophogen van de terreinen, de Binnenhaven en de Entrepothaven, verbindende brug, kaden, het entrepotgebouw De Vijf Werelddelen (1874-1879), de huurloodsen en het monumentale Poortgebouw over de Stieltjesstraat (architect J.S.C. van der Wall, 1879).

De uitrusting van de haven was modern. Hydraulische kranen en laadbruggen verdrongen handenarbeid. Treinen voerden kolen aan die in de Spoorweghaven via walkranen met grijpers of hydraulische kolentips in schepen werden gelost. De belangrijkste handelsgoederen in die tijd waren agrarische producten, koffie, tabak, suiker, granen, kolen, erts, petroleum, margarine en hout. In 1879 ging de RHV failliet. Het verlies bedroeg ruim zes miljoen gulden. In 1882 nam de gemeente de boedel en de exploitatie over. Daarmee kwam een snel einde aan de particuliere havenexploitatie en kreeg de gemeente het initiatief in de ontwikkeling van de havenstad weer in eigen hand.



De Binnenhaven in 1890 (collectie GAR).



Zicht vanaf het Noordereiland op de oude Willemsbrug (links) en de spoorbrug over de Nieuwe Maas.
Fotocollectie GAR.



Zicht op de spoorbrug De Hef over de Koningshaven, genomen vanaf de kerktoren aan het Stieltjesplein.
Fotocollectie GAR.

knooppunt van infrastructuur

Het jaar waarin de RHV failliet ging, trad G.J. de Jongh aan als directeur van de Dienst Plaatselijke Werken. Van 1879 tot 1910 gaf hij vorm aan Rotterdam als een infrastructureel knooppunt en transitohaven. Door de aanleg van de Nieuwe Waterweg in 1863-1869 werd de Rotterdamse haven weer bereikbaar voor de grootste en modernste stoomschepen van die tijd. Met de aanleg van de Zuiderspoorlijn dwars door Feijenoord kwam de havenstad op een kruispunt van internationaal vervoer over water en spoor te liggen. De ambities van De Jongh voor Rotterdam als wereldhaven werden vooral op Zuid zichtbaar. Tijdens zijn ambtsperiode werd Feijenoord volgebouwd op basis van zijn stratenplan uit 1880. De gemeente bestemde het oostelijk deel van Feijenoord tot industrie- en woongebied. In 1891 ontwierp De Jongh hiervoor een plan met als nieuwe elementen de Nassauhaven (1900) en Persoonshaven (1901). Tevens voegde hij de Oranjeboomstraat toe als nieuw stedenbouwkundig element. Dit was een brede boulevard met een goederenspoorlijn, wandelpaden en bomen aan weerszijden. In aanvulling op de bestaande verkeersbruggen over de Maas en de Koningshaven pleitte De Jongh voor veerdiensten in plaats van extra bruggen omdat deze de zeeschepen zouden hinderen. Er kwamen veerdiensten tussen de Leuvehaven en de Wilhelminakade (1901), tussen de Oosterkade en de Nassaukade (1902), tussen het Charloisse Hoofd en de Maashaven Noordzijde (1911), tussen de Veerkade en Katendrecht (1911) en tussen Charlois en de Parkkade (1927). Vanwege de overvolle veerdiensten bleef men dromen over nieuwe vaste oeververbindingen tussen Noord en Zuid. In 1908 presenteerde het College een plan voor een hangbrug met een doorvaarthoogte van vijftig meter tussen de rechteroever, via het Koninginnehoofd op de Wilhelminapier naar de linker maasoever. In 1913 presenteerde Burgdorffer, de opvolger van De Jongh, een plan voor een vernieuwde Koninginnebrug en een verlegde Willemsbrug. In 1927 maakte de oude spoorbrug over de Koningshaven plaats voor De Hef: een stalen spoorbrug met twee heftorens van zestig meter hoog aan weerszijden van een in hoogte beweegbaar spoordek naar ontwerp van P. Joosting (sinds de ingebruikname van de spoortunnel in 1994 is De Hef niet meer in gebruik en de spoorbrug over de Nieuwe Maas gesloopt). Na veel discussie werd uiteindelijk ook de Koninginnebrug vervangen door een dubbele basculebrug met vier ronde brugwachtershuisjes (A.H. Rood en A. van der Steur, 1929) en de oude Willemsbrug twee meter opgevijseld en verbreed. De oude Willemsbrug werd in 1981, na ruim een eeuw trouwe dienst, gesloopt (met uitzondering van de bruggenhoofden) en vervangen door de nieuwe Willemsbrug naar ontwerp van C. Veerling. Om de verkeersdruk op de oude Willemsbrug te verlichten werd bovendien de Maastunnel ontworpen. In maart 1937 ging de raad met dit voorstel akkoord: een tunnel met twee autobanen en twee boven elkaar gelegen buizen voor voetgangers en fietsers. De Maastunnel werd op 14 februari 1942 geopend.



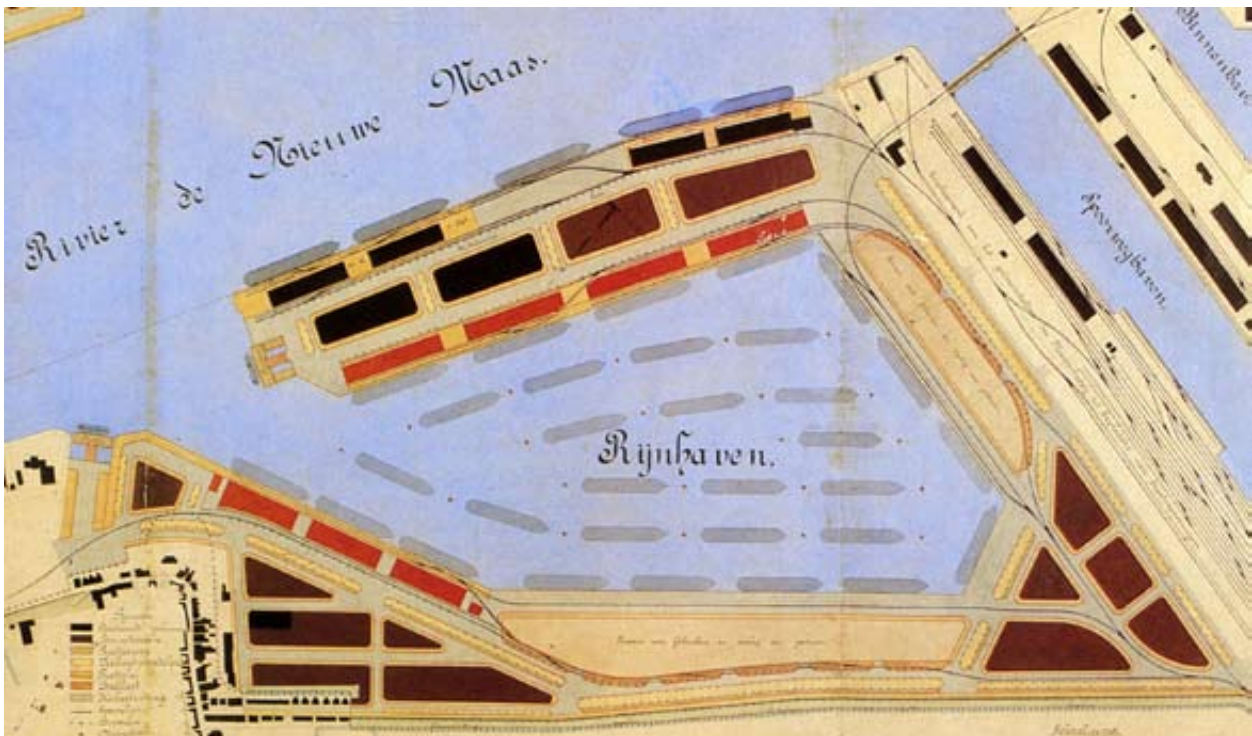
De Willemsbrug over de Nieuwe Maas.



De basculebrug over de Koningshaven.



Het bruggenhoofd van de voormalige spoorbrug over de Nieuwe Maas.



Plan voor de Rijnhaven. De kaden rond de Rijnhaven zijn voorzien van spoorweglijnen die in verbinding staan met het flankerende emplacement. De loop van de spoorlijnen bepaalt de inrichting van de Wilhelminapier en de stratenplannen voor de woonbuurtjes op Katendrecht en in de Hillekop. Collectie GAR.



Het herbestemde Leidse Veem op de Wilhelminapier.



Het leegstaande pakhuis 'Celebes, Borneo, Java en Sumatra' op de Wilhelminapier.



De moderne architectuur van het HAL-complex op de Wilhelminapier.



Het voormalige hoofdkantoor van de HAL op het Koninginnehoofd.



Zicht vanuit de Rijnhaven op Katendrecht met meelfabriek Latenstein.



Kade Rijnhaven bij Meelfabriek Latenstein.

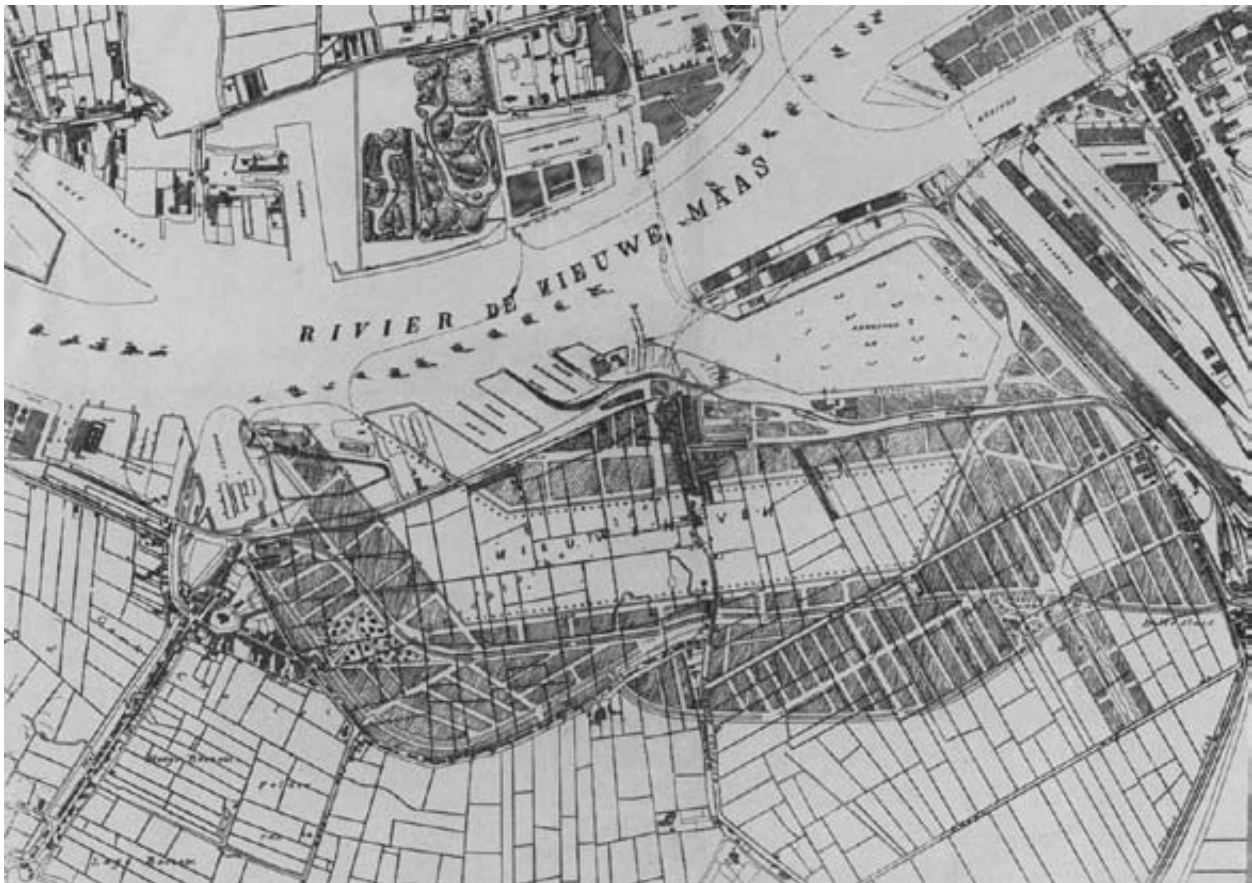
Rijnhaven en Wilhelminapier

Cruciaal voor de havenontwikkeling op Zuid was de aanleg van een aantal nieuwe stroomopwaarts gerichte havenbekkens. Na de annexaties in 1894 van de gemeente Charlois en een deel van IJsselmonde kocht de gemeente grond voor havens en handelsterreinen om zo de stadsontwikkeling onder controle te houden. Achtereenvolgens werden naar ontwerp van De Jongh de Rijnhaven (1887-1893), de Maashaven (1898-1905) en de Waalhaven (1907-1931) gegraven.⁴ In tegenstelling tot de smalle en haaks op de Maas georiënteerde kanaalhavens op Feijenoord, kon in deze riante diagonale insteekhavens de lading van zeeschepen 'op stroom' worden gelost in langs zij gelegen binnenschepen. Aan de kades zorgden laadbruggen en kranen op verrijdbare onderstellen voor de overslag van schip op goederentrein of pakhuis. De Rijnhaven kreeg een omvang van dertig hectare en werd een moderne overslaghaven voor voornamelijk erts, papier- en mijnhout.

Door het graven van de Rijnhaven ontstond de Wilhelminapier. Deze pier kreeg een zelfde zonering als de pier tussen de Spoorweghaven en de Binnenhaven op Feijenoord: kraanbanen langs beide kaden en drie zones met pakhuizen, loodsen, wegen en spoorbanen. Een efficiënte organisatie gericht op overslag en doorvoer van goederen. Op de pier verrezen grote houten loodsen en stenen pakhuizen. Het Blauwhoedenveem 'De Molukken' (J. Kanters, 1948), het handelsveem 'Japan-China' (G. de Ruyter, 1946) en pakhuis 'de Eersteling' (W.F. Overeynder, 1947-1950), allen aan de Rijnhaven Oostzijde, zijn inmiddels gesloopt. Het Leidsche Veem (architect C. van Seem, 1898) is herbestemd tot woningen. Het pakhuis 'Celebes, Borneo, Java en Sumatra' uit 1940-1941 staat leeg. Op het Koninginnehoofd werd in 1901 het hoofdkantoor van de Holland Amerika Lijn (HAL) gebouwd naar ontwerp van de architecten J. Müller en C.M. Drooglever Fortuyn (sinds 1993 Hotel New York). De transatlantische verbinding tussen Rotterdam en New York bestond van 1873 tot 1978, en speelde een grote rol in de landverhuizingen van Europa naar Amerika. Het complex van de HAL breidde uit met een vertrekhal (1937-1938), een aankomsthal (Brinkman, Van den Broek en Bakema, 1949) en een werkplaatsengebouw (Van den Broek en Bakema, 1953).



Luchtfot van de Rijnhaven met op de voorgrond de Wilhelminapier en op de achtergrond pakhuis Santos en de Afrikaanderwijk.



Ontwerp Haven- en Stratenaanleg aan den Linker Maasoever 1895: plan van G.J. de Jongh voor de Maashaven en directe omgeving. De indicatieve stratenplannen voor woningbouw zijn als een zoom rond de haven gelegd. Opmerkelijk is het driehoekige Afrikaanderplein. (coll. GAR).



Zicht vanuit de Maashaven op Katendrecht met meelfabriek Latenstein.



Zicht vanuit de Rijnhaven op Katendrecht met meelfabriek Latenstein.



Pakhuis Santos (1903) op Katendrecht.

Maashaven en Katendrecht

De Maashaven kreeg een omvang van zestig hectare en was voornamelijk bestemd voor graanoverslag en de daarmee samenhangende meelfabrieken. Het graan werd van zeeschepen via drijvende graanelevatoren overgeslagen op rivierschepen. Bij het ontwerp van deze nieuwe insteekhaven trok De Jongh zich niets aan van het polderlandschap. Oude structuren en verbindingen werden doorsneden. Bovendien ging de pleisterplaats Katendrecht verloren. Ongeveer 700 huizen werden gesloopt voor de aanleg van de Maashaven. De bagger werd gebruikt voor het ophogen van Katendrecht dat nu een schiereiland was geworden. In het hart van het schiereiland kwam een kleine woonbuurt met een uitgaanscentrum voor zeelieden ('China Town') tot ontwikkeling. De noordzijde van Katendrecht wordt nog steeds gedomineerd door koffiepakhuis Santos (J.P. Stok Wzn. & J.J. Kanters, 1903), meelfabriek Latenstein (J.J.M. Vegter & A. Aronsohn, 1951-1964) en de loodsen Fenix I en II (Gemeentewerken Rotterdam, 1951). De bedrijven die zich aan de zuidzijde van de Maashaven vestigden, zijn inmiddels gesloopt ten behoeve van woningbouw. Daarentegen wordt de overzijde van de Maashaven nog steeds gedomineerd door een enorme graansilo (J.P. Stok Wzn. 1910, Brinkman & Van der Vlucht 1931/1952) en meelfabriek Meneba (M. Brinkman, J. A. Brinkman & M.J.L. Gadron, 1913-1953), beide gelegen aan de Brielselaan.



In de Maashaven worden schepen gelost via drijvende graanelevatoren (collectie GAR).



Onuitgevoerd toekomstperspectief van de commerciële bouwmaatschappij 'Maatschappij tot Exploitatie van Bouwgronden 'Maasland': een stratenplan voor het deel van de Varkenoordsepolder ten oosten van de spoorlijn (omgeving huidige stadion en Sportbuurt). Dit plan is ook opgenomen in het Uitbreidingsplan van G.J. de Jongh uit 1903 (coll. GAR).



Karakteristiek pand van omstreeks 1900 met een afgeschuinde hoek, gevelbord voor reclame en rijke versiering in stuc. (hoek Paul Krugerstraat en Schalk Burgerstraat).

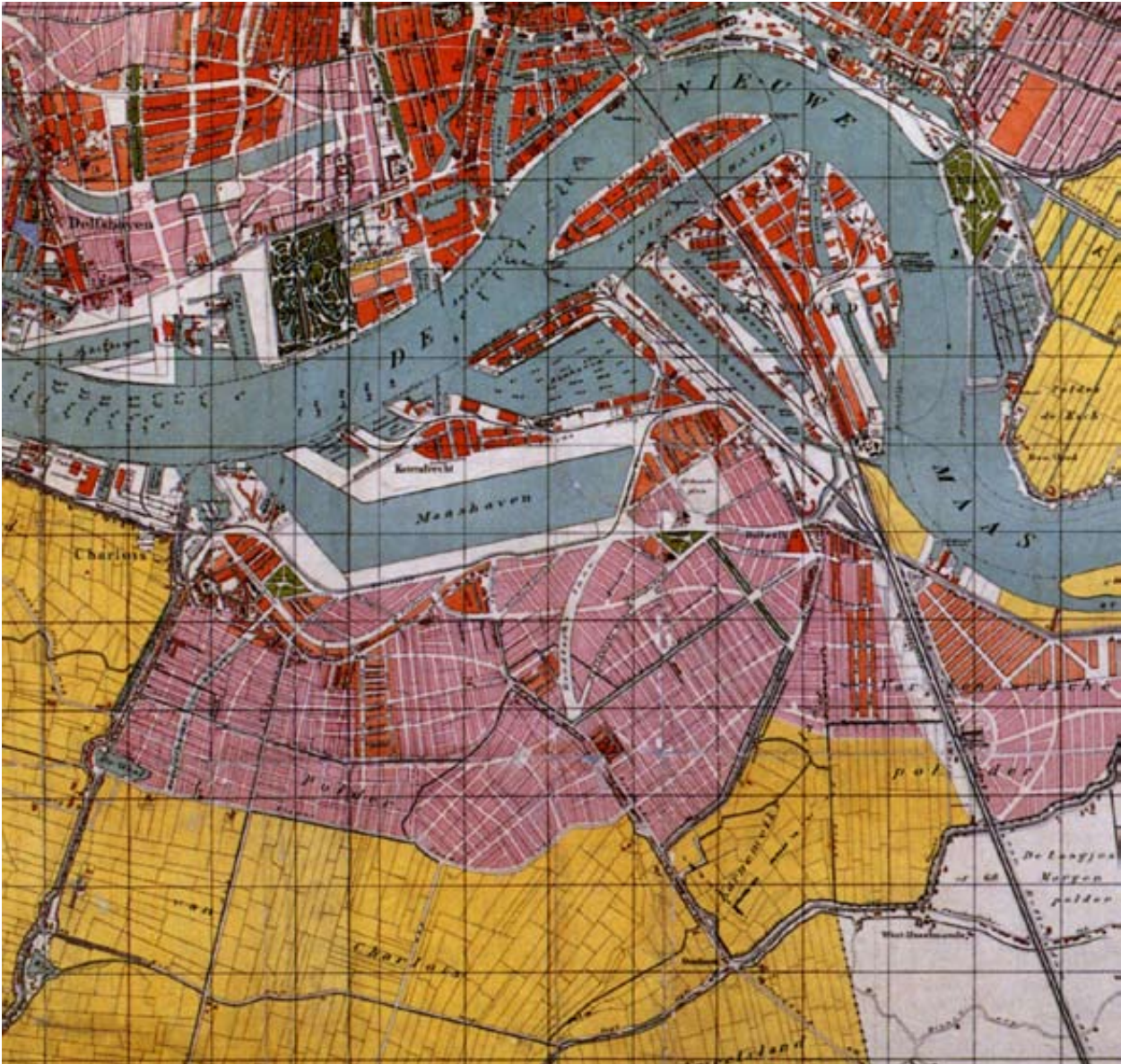
verstedelijking

woningvraagstuk

In de negentiende eeuw was in Rotterdam een grote onderklasse van arbeiders slecht gehuisvest. Onder druk van de bevolkingstoename werden bestaande huizen steeds verder opgesplitst en nieuwe huizen steeds compacter en hoger gebouwd. De erbarmelijke leefomstandigheden in de arbeidersbuurten leidden tot epidemieën en oproer. Dit woningvraagstuk werd lange tijd vooral gezien als een kwestie van volksgezondheid. De cholera die in 1848-1849 en 1853 Rotterdam teisterde, schudde het stadsbestuur wakker. In 1854 werd het tweede 'Waterproject'⁵ van W.N. Rose vastgesteld en een Openbare Gezondheidscommissie opgericht. De Gezondheidscommissie rapporteerde veelvuldig over de ongezonde woonomstandigheden in de stad en drong bij het stadsbestuur aan op de instelling van een bouwverordening.

bouwverordening ⁶

Het liberale gemeentebestuur van Rotterdam stond in de negentiende eeuw op het standpunt dat de overheid zich alleen met stratenplannen en openbare werken moest bezighouden en niet met woningbouw. Het bouwen van woningen was het domein van de particuliere bouwondernemers. Wel stelde de gemeente in de bouwverordening randvoorwaarden aan de woningbouw. Als uitvloeisel van de Gemeentewet 1851 werd in 1857 een nieuwe bouwverordening van kracht. Voortaan was het onder andere verboden om te (ver)bouwen zonder vergunning van het college en onder de begane grond woon- en slaapvertrekken te maken. Verder moesten woonkamer en keuken direct licht en lucht van buiten krijgen en moest elke woonverdieping over tenminste één privaat en elk huis over tenminste één waterpomp beschikken. In de gewijzigde bouwverordeningen uit 1860, 1887 en 1895 werden de bepalingen aangescherpt en uitgebreid. Bovendien kwam er gaandeweg meer aandacht voor het gebouw in relatie tot de directe omgeving. In de verordening stonden regels voor de aanleg en het onderhoud van straten en hofjes, de voorgevel moest minimaal vijf meter uit de as van de straat staan, de bouwhoogte mocht maximaal anderhalve keer de straatbreedte zijn, de minimum inhoud van een woonvertrek werd vastgesteld op vijftien kubieke meter, de minimale hoogte van een woonverdieping op twee meter vijftig en de maximale diepte van een woning op twaalf meter. De ramen moesten tenminste een twintigste deel van het totale geveleppervlak uitmaken. De bepalingen in de verordening waren kortom vooral gericht op een veilige en gezonde woonomgeving. Concrete bepalingen over de architectonische verschijningsvorm ontbraken weliswaar, maar indirect werden ook vormgevingsprincipes vastgelegd die van invloed op het stadsbeeld waren. Zo mocht de helling van een pannendak niet steiler dan 55 graden zijn en moest het dak tenminste één venster hebben. Verder werd een afgeschuinde hoek van 45 graden op elke straathoek voorgeschreven en mochten gevelelementen als lijsten, dorpels en versieringen maximaal tien centimeter buiten de rooilijn treden. Van handhaving kwam echter weinig terecht. Zo werd de bouw van alkoofwoningen in 1887 al verboden, maar in de praktijk tot 1937 toegestaan.⁷



Het uitbreidingsplan van G.J. De Jongh uit 1903: uitsnede onderzoeksgebied Rotterdam-Zuid. De havenwerken en de stratenplannen voor woningbouw zijn integraal samengebracht in één uitbreidingsplan. In donkerrood de gerealiseerde bebouwing, in lichtrood indicatieve stratenplannen. Geel is agrarisch buitengebied. Opmerkelijk is het verschil tussen de langgerekte kanaalhavens op Feijenoord en de ruime bekkens van de Rijn- en Maashaven (coll. GAR).



Polderlandschap geprojecteerd op uitbreidingsplan.



Havenwerken; sturend voor de ruimtelijke ontwikkeling.



Verstedelijking: combinatie van pragmatische stratenverkaveling (verstedelijkt landschap) en een meer romantisch stadsontwerp (gebogen lijnen).

Uitbreidingsplan De Jongh (1903)

De verstedelijking op Zuid had omstreeks de eeuwwisseling een gefragmenteerd en willekeurig karakter. Het primaat lag bij de havenwerken en de woningbouw was een optelsom van incidentele stratenplannen. De dynamiek van de rivier en de havens bepaalde het stadsbeeld. De afkondiging van de Woningwet in 1901 betekende een stimulans voor een meer planmatige stadsontwikkeling. Krachtens deze wet werden grote steden gedwongen een uitbreidingsplan op te stellen. In 1906 keurde het Rotterdamse gemeentebestuur een Algemeen Uitbreidingsplan naar ontwerp uit 1903 van G.J. de Jongh gedeeltelijk goed. De ambities die aan het plan ten grondslag lagen, waren beperkt. Het was vooral een pro forma plan om te voldoen aan de eisen van de nieuwe woningwet. De Jongh bracht in dit pragmatische plan zijn eerdere havenontwerpen en stratenplannen samen tot één geheel. In tegenstelling tot het autonome havenproject van de RHV op Feijenoord zag hij de haven en stad weer in functionele samenhang. Daarbij speelde een efficiënt netwerk van verkeerswegen en water-, gas-, elektriciteit- en telefoonleidingen een belangrijke rol. Hoewel dit uitbreidingsplan niet volledig werd vastgesteld, lag het als algemene leidraad wel jarenlang ten grondslag aan de verstedelijking op Zuid.

De belangrijkste kenmerken van het plan zijn (tussen haakjes staat aangegeven of het betreffende kenmerk wel of niet is uitgevoerd):

- onzelfstandige en compacte stadsuitbreiding met de zuidelijke begrenzing op de Kromme Zandweg; een 'harde' overgang tussen de stad en het land (niet zo uitgevoerd);
- nadruk op havenfuncties (noordzijde), woonfunctie (zuidzijde) en netwerk van nutsvoorzieningen (uitgevoerd);
- inkapseling van Oud-Charlois in de nieuwe arbeiderswijk en wegvagen van Katendrecht ten behoeve van de Maashaven (gerealiseerd);
- oude dijken en (land)wegen blijven in het plan overwegend gehandhaafd (gerealiseerd);
- in aanvulling op de oude hoofdwegen de nieuwe brede hoofdroutes: Hillelaan – Maashaven Oostzijde– Dordtselaan en Wolphaertsbocht – Brielselaan– Putselaan – Oranjeboomstraat (gerealiseerd);
- aanleg van singels en stoomgemalen: Boergoensevliet en Hillelvliet naar ontwerp van de gemeentelijke tuinarchitect D.G. Vervooren, met respectievelijk het Zuidwestelijk en Zuidoostelijk stoomgemaal (gerealiseerd);
- boulevards en singels zijn in het plan opgevat als structurerende elementen en hebben een verkeerskundige betekenis én een esthetische waarde (gerealiseerd);
- van de nieuw ontworpen (gebogen) buurtontsluitingsroutes zijn alleen de Polderlaan en Slaghekstraat gerealiseerd;
- het plangebied telt slechts één groot centraal plein (Afrikaanderplein, gerealiseerd) en twee kleine parken bij respectievelijk Charlois (Karel de Stouteplein, gerealiseerd) en Putselaan / Hillesluis (niet gerealiseerd);
- het overwegend rechthoekige verkavelingspatroon met rechthoekige gesloten bouwblokken volgt zoveel mogelijk het slotenpatroon van de polders: verstedelijkt landschap (uitgevoerd in de Afrikaanderwijk, in Bloemhof aan weerszijden van de Lange Hilleweg, in Vreewijk aan weerszijden van de Lange Geer, in Hillesluis ter plaatse van de Beverstraat / Overijsselsestraat, in Carnisse ter plaatse van de Vogelbuurt);
- de combinatie van een orthogonale verkaveling die teruggrijpt op het slotenpatroon van de polders én dwars daar doorheen snijdende nieuwe hoofdwegen leidt op de snijpunten tot afwijkende bouwblockvormen, veelsprongen en driehoekige pleintjes; zogenaamde 'knooppunten' (tientallen gerealiseerd, vooral in het oostelijke deel van Zuid).



De Boergoensevliet in Charlois en de Hillevliet in Hillesluis zijn weliswaar later aangelegd dan de singels op de Rechter Maasoever in het kader van het Waterproject (W.N. Rose, 1854), maar hun functie voor de waterhuishouding, de uitstraling en de landschappelijke inrichting komen overeen. De taluds met gras en verschillende soorten bomen aan weerszijden van de wetering zijn rond 1900 aangelegd naar ontwerp van de gemeentelijke tuinarchitect D.G. Vervooren. De continuïteit van de vlieten wordt op enkele plaatsen onderbroken door kruisende hoofdwegen (Wolphaertsbocht, Beijerlandseleen). Op de kop van beide vlieten zijn respectievelijk het Zuidwestelijk en het Zuidoostelijk stoomgemaal gebouwd.



Boergoensevliet in Charlois.



Boergoensevliet in Charlois.



Uitsnede van het Uitbreidingsplan uit 1903, met in het midden van boven naar beneden: het Afrikaanderplein, het stoomgemaal, het niet aangelegde driehoekige park en aansluitend de Hilleliet (collectie GAR, extreme uitvergroting, vandaar de matige kwaliteit).



Hilleliet in Hillesluis.

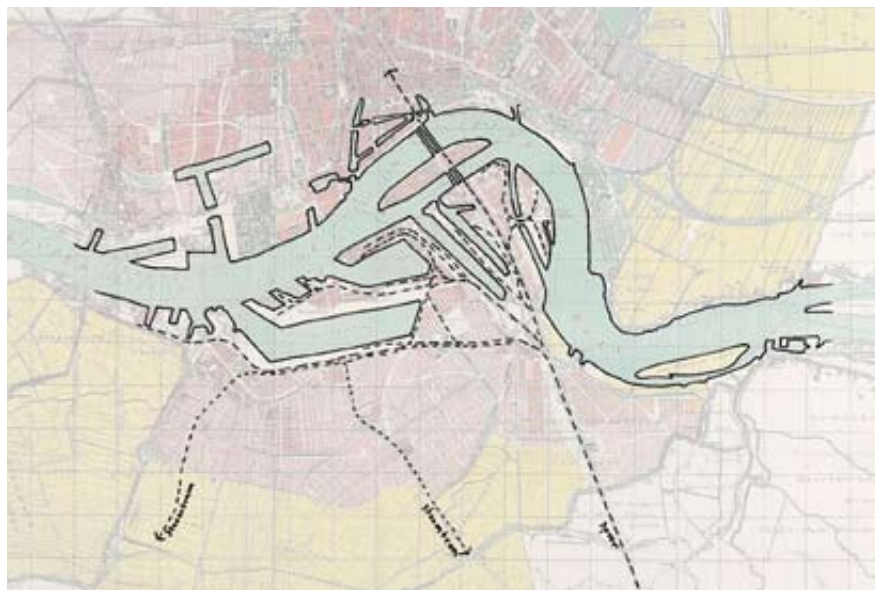


Hilleliet in Hillesluis.



Havenstad: de door havenbekkens en spoorlijnen versneden topografie is bepalend voor de contouren van Afrikaanderbuurt, Katendrecht en Charlois. bewerkt naar Kraaij (1990)

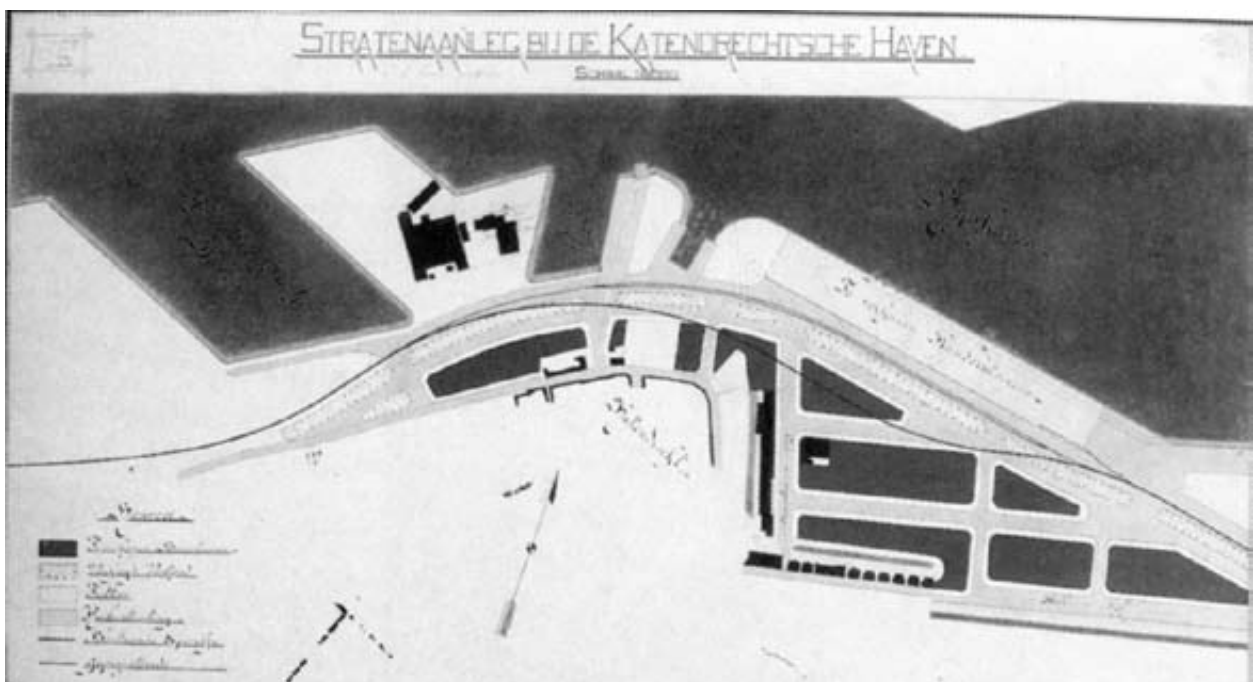
Havenbekkens en havenspoorlijnen, plan de Jongh 1903.



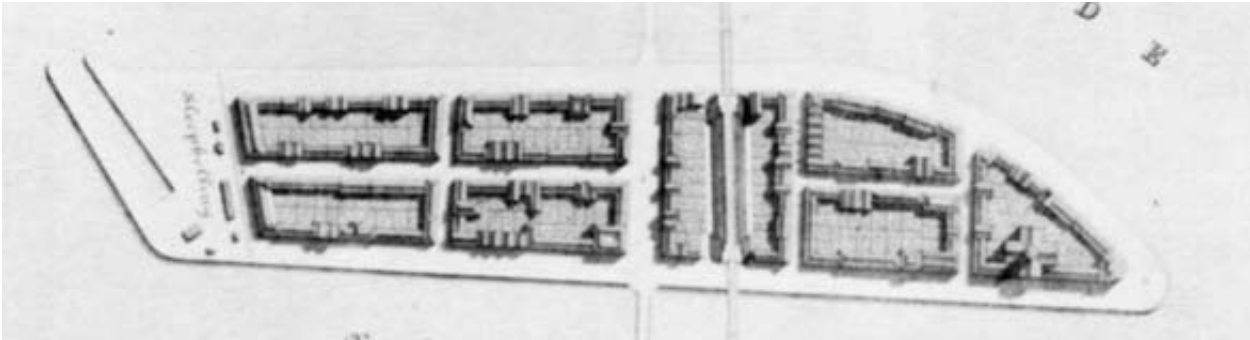
stratenplannen

De aanleg van de nieuwe havens bracht de verstedelijking op Zuid in een stroomversnelling. De overslag van goederen groeide, het aantal fabrieken en pakhuizen nam toe en de industrieterreinen breidden uit. De bedrijvigheid in de havens trok veel nieuwe arbeiders aan. De veelal ongeschoolde nieuwkomers kwamen uit de provincies Zeeland en Noord-Brabant. De bevolking van Rotterdam groeide spectaculair van bijna 150.000 inwoners in 1880, naar 320.000 in 1900 tot ruim 500.000 in 1920. Ondanks de nabijheid van de werkplek was Zuid niet erg geliefd als woonplek, vooral vanwege de geïsoleerde ligging en de beperkte verbindingen met de binnenstad. Terwijl de havenactiviteiten omstreeks 1900 expandeerden, vorderde de woningbouw op Zuid langzaam.

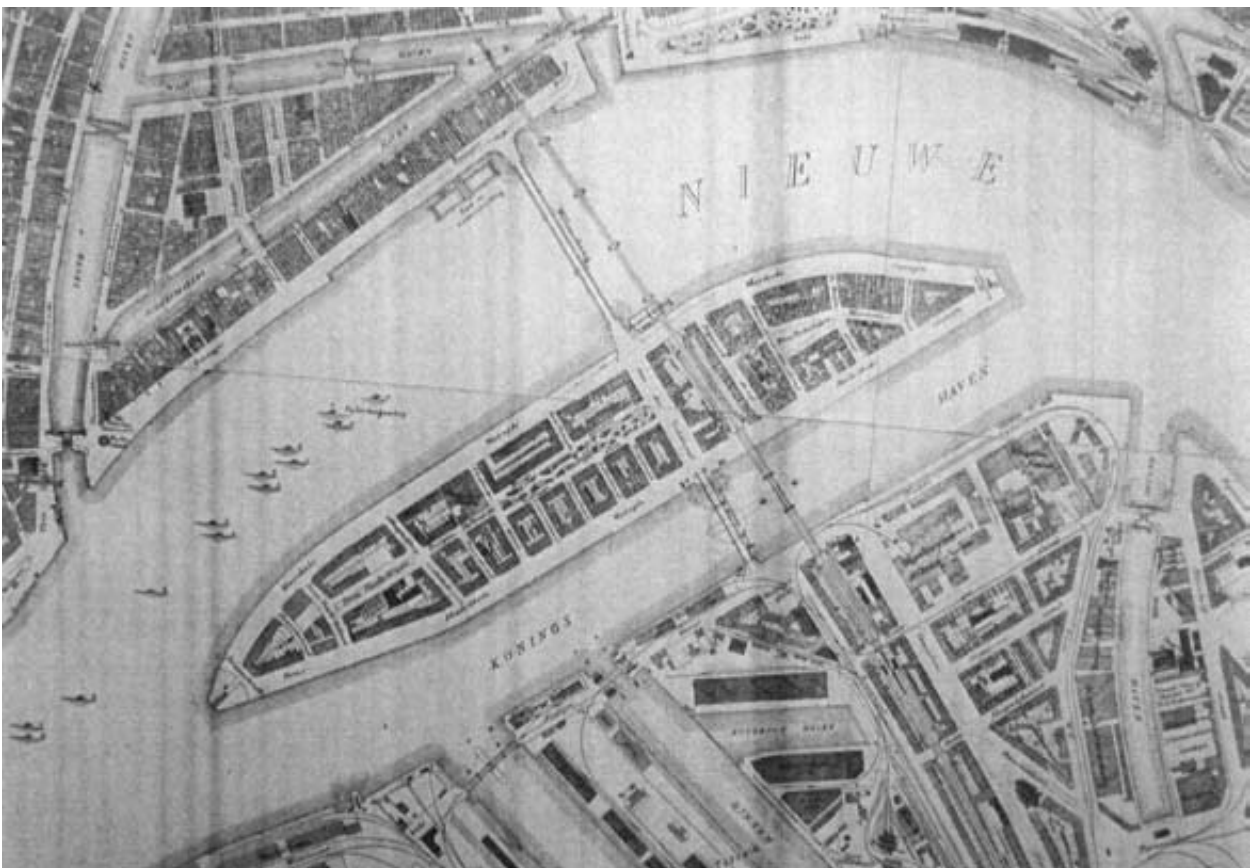
De vorm, omvang en ligging van de havens, spoorlijnen en wegen bepaalden de locaties van de eerste woonbuurten op Zuid, met uitzondering van het Noorder-eiland. Dergelijke 'restgebieden', zoals de Stampioenstraat e.o. op Feijenoord, de kern van Katendrecht en de Hillekop van de Afrikaanderwijk, kregen een stedenbouwkundige invulling op basis van gemeentelijke stratenplannen. Dit was een bewuste keuze omdat stratenplannen, in tegenstelling tot uitbreidingsplannen, een korte goedkeuringsprocedure kenden waardoor grondspeculatie werd tegengegaan. Vrijwel alle bouwgrond was namelijk in particuliere handen. Een grondeigenaar ontwierp en realiseerde de nieuwe straten in overleg met de gemeente. Particuliere ondernemers bouwden vervolgens de woningen in de vastgestelde rooilijnen. Na aanleg kwamen de straten voor onderhoud in handen van de gemeente. Door de relatief kleine schaal van de initiatieven was het aantal stratenplannen groot. Uit praktische en financiële overwegingen werden de stratenplannen waar mogelijk afgestemd op de particuliere eigendomsgrenzen en het slotenpatroon van de polders (verstedelijkt landschap). De genoemde gebieden werden opgehoogd met de bagger uit de nieuw gegraven havens.



Stratenplan bij de Katendrechtse Haven 1893 (collectie GAR).



Uitsnede van het plan van de Rotterdamse Handels Vereniging uit 1874 (coll. GAR). Het voorstel bestaat uit zes grote gesloten bouwblokken en twee bouwblokken aan weerszijden van het spoortracé. De brede Van der Takstraat vormt de verbinding tussen de verkeersbruggen. De kades zijn ruim.



Het Noordereiland in 1910: de bouwblokken zijn een stuk kleiner uitgevoerd, vooral aan de zijde van de Prins Hendrikkade.



Prins Hendrikkade.



Burg. Hoffmanplein.



Prins Hendrikplein.

Noordereiland

Het Noordereiland ontstond in 1879 door het graven van de Koningshaven. De RHV bracht het eiland als woongebied tot ontwikkeling. Th.J. Stieltjes en A.W. Mees van de RHV ontwierpen hiervoor de plannen. De ruimtelijke opzet bestond uit een asymmetrisch vrijwel orthogonaal stratenpatroon met een regelmatige rangschikking van bouwblokken rondom een centrale lengteas cq. pleinenreeks. Het Prins Frederikplein, het langgerekte Burg. Hoffmanplein en de Prins Hendriklaan waren opgevat als de groene ruggengraat van het eiland. De twee pleinen moesten fungeren als ruimtelijke schakels tussen enerzijds het oostelijke en westelijke deel van het eiland en anderzijds tussen de gesloten en representatieve bebouwingswand aan de Maaskade en de meer geopende bebouwingswand aan de Prins Hendrikkade. Het Prins Frederikplein is door de aanleg van de nieuwe Willemsbrug en de flankerende nieuwbouw volledig getransformeerd. Het Burg. Hoffmanplein is heringericht, maar de twee monumenten ter ere van ingenieur Th.J. Stieltjes (E. Gugel en E. Lacombe, 1883) en ter herdenking van de troonsbestijging van Wilhelmina (H. Evers en S. Miedema, 1898) zijn behouden. Haaks op de pleinenreeks stond een dwarsas in de vorm van de spoordijk en de Van der Takstraat als rechtlijnige verbinding tussen de oude Willemsbrug en de Koninginnebrug.

De bouw op het Noordereiland startte in 1882. Het eiland raakte als woongebied langzaam in trek nadat het in 1884 een eindhalte van de paardentram kreeg. Rond 1920 was het eiland volledig bebouwd. De bebouwing bestaat in hoofdzaak uit gesloten bouwblokken met particulier ingevulde, aaneengesloten gevelwanden van vier of vijf bouwlagen met kap, binnen rechte of licht gebogen rooilijnen. De gebouwen zijn gevarieerd, zowel in functioneel opzicht (woningen, kantoren, bedrijfjes) als in stilistisch opzicht (diverse historiserende bouwstijlen). Het gevelbeeld bestaat overwegend uit rode baksteen, decoratieve details van natuursteen, gietijzer en stuc, geprofileerde daklijsten en verbijzonderde hoeken. In de woningbouw was sprake van een zekere hiërarchie. De meest luxe woningen kregen een plek aan de voornaamste straten, zoals de Maaskade, het Prinsenhof en het westelijke deel van de Prins Hendrikkade. De woningen voor de goeude middenstand stonden aan het oostelijke deel van de Prins Hendrikkade



Wilhelminamonument.



Stieltjesmonument.



Kantoorgebouw aan de Maaskade.



Kantoorgebouw aan de Prins Hendrikkade.



Woningbouw aan de Prins Hendrikkade.



Woningbouw aan de Maaskade.



Woningbouw op de hoek van de Prins Hendrikkade en de Prins Hendrikstraat.



Woningbouw met winkels op de hoek van de Van der Takstraat en het Burg. Hoffmanplein.

en rond de centrale pleinenreeks. Het gewone volk woonde in de overige dwarsstraten en vooral op het oostelijke deel van het eiland. Voor voorzieningen waren de eilandbewoners aangewezen op de binnenstad. Tussen de woningen stonden kantoren en bedrijven. Het betrof voornamelijk stuwadoors, expeditiebedrijven en zeilmakerijen, en verder een kopergieterij, koffiepellerij, handelsdrukkerij en een kartonnagefabriek. Voorbeelden hiervan zijn het voormalige kantoorpand van de Stoomboot en Transportonderneming W.V.W. van Driel's aan de Maaskade 113 (architectenbureau De Roos & Overeynder, 1915) en het zogenaamde Hulstkampgebouw van de firma J. Laming & Sons aan de Maaskade 119-121 (architect J.P. Stok Wzn., 1889). De lege en brede kades waren ingericht als aanlegplaatsen voor het binnenscheepvaartverkeer (bolders, balustrades, steigers). Daar bevonden zich ook de voorzieningen voor de schippers, zoals koffiehuisen, kappers, winkels voor dagelijkse levensbehoeften en cafés. Karakteristiek is de rij bomen op de kades. Oorspronkelijk stonden deze kort voor de bebouwing. De huidige bomen staan verder uit de rooilijn midden op de brede kades.



Prins Hendrikkade: overzicht.



Prins Hendrikkade: detail.



Maaskade: detail.



Prins Hendrikkade: steigers.



Zicht op het Stieltjesplein met de Rooms-Katholieke kerk HH. Martelaren van Gorkum. Op de achtergrond het entrepotgebouw 'De Vijf Werelddelen' en de Binnenhaven (collectie GAR).



Het oorspronkelijke profiel van de Oranjeboomstraat met in de verte de Wilhelminakerk.



Het huidige profiel van de Oranjeboomstraat.



Woningbouw op de hoek van de Dillenburgstraat en de Feijenoordkade.



Woningbouw aan de Damstraat.

Feijenoord

In tegenstelling tot het Noordereiland waar geen goederenspoorlijnen werden aangelegd, was de woningbouw op Feijenoord ondergeschikt aan de havenactiviteiten. De woningen lagen als geïsoleerde buurtjes ingeklemd tussen de havens, de fabrieksterreinen en de goederenspoorlijnen. Restanten hiervan zijn nog aanwezig aan het Stieltjesplein, de straten tussen de Oranjeboomstraat en de Nassau- en Persoonshaven en de blokken aan weerszijden van de Dillenburgstraat. Verder werd de ZuiderSpoorlijn 'ingepakt' door twee langgerekte bebouwingslijnen evenwijdig aan de Rosestraat en de Oranjeboomstraat; de hoofdaders van het gebied.

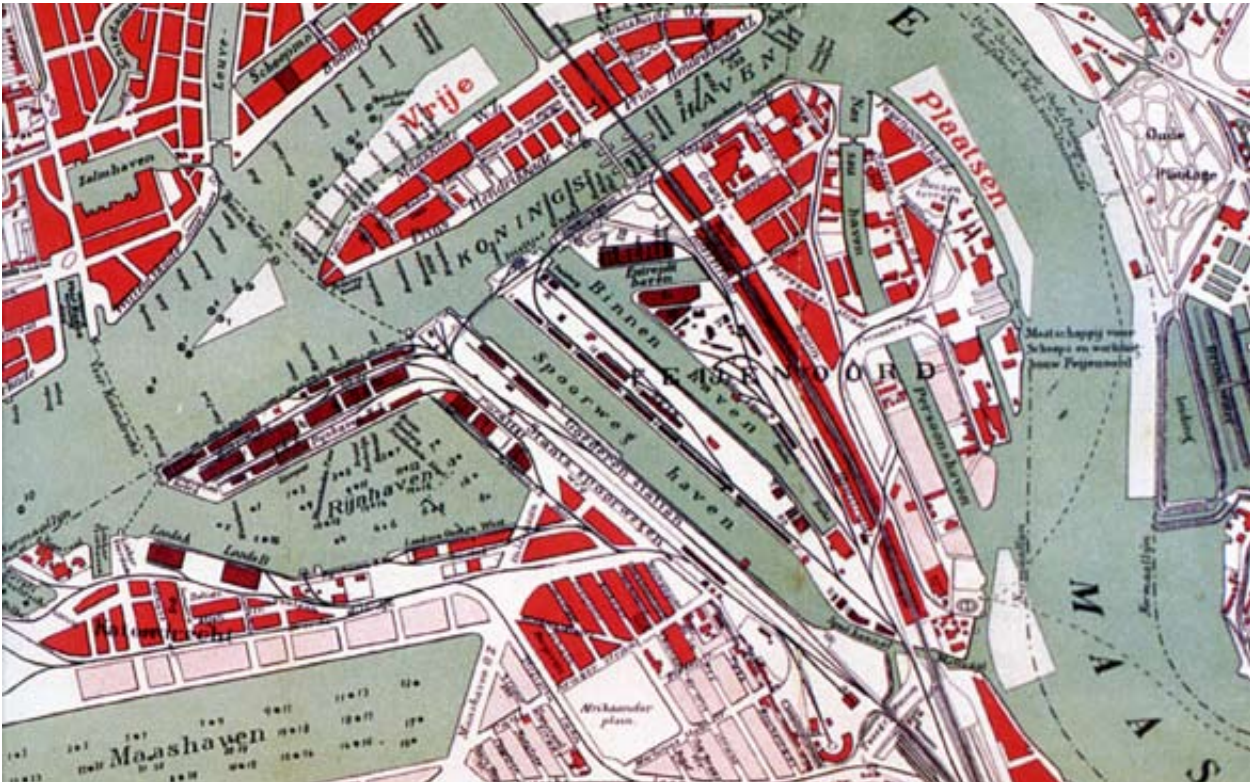
De in 1884 aangelegde Oranjeboomstraat was opgevat als een brede boulevard: door een bomenrij gescheiden rijbanen met tramrails en brede trottoirs met bomen. De aaneengesloten straatwanden met woonhuizen werd ter hoogte van de Persoonsstraat onderbroken door de Nederlands Hervormde Wilhelminakerk naar ontwerp in neogotische stijl van architect B. Hooijkaas (begin jaren zeventig gesloopt). Om de hoek, aan de Nassauhaven 433, staat nog de School voor Christelijk Volksonderwijs uit 1899 met spreuk 'De Mensch zal bij brood alleen niet leven, Matth. 4 vs 4'. De eenvoudiger opgezette Rosestraat lag in het verlengde van de oude Willemsbrug en de Koninginnebrug. De kop van de Rosestraat bij de Koninginnebrug was opgevat als een verkeersplein met een molenwiekpatroon: het Stieltjesplein. Dit ruimtelijke brandpunt van de wijk werd gemarkeerd door de hoge klokkentoren van de Rooms-Katholieke kerk HH. Martelaren van Gorkum (in 1979 vervangen door een woongebouw naar ontwerp van architect H. van Olst). Direct achter de gesloopte kerk, aan de Rosestraat 123, staat het voormalige stationsgebouw uit 1903 van de RTM (opgericht in 1878). Vooral de monumentale hoekentree met het opschrift 'station stoomtramdiensten RTM' herinnert aan de oorspronkelijke functie van dit gebouw. Grote delen van Feijenoord zijn vanaf omstreeks 1975 vernieuwd (meer hierover in het hoofdstuk Woonstad).



De voormalige Wilhelminakerk op de hoek van de Oranjeboomstraat en de Persoonsstraat.



Het voormalige RTM-station aan de Rosestraat.



De havens, industrieterreinen en de spoorlijnen bepalen de locaties van de woonbuurten op Feijenoord, Katendrecht en de Afrikaanderwijk. Plattegrond van Rotterdam uit 1907 (collectie GAR).



Luchtfoto van Rotterdam-Zuid eind jaren twintig. De Afrikaanderwijk (rechtsonder), Hillesluis (linksonder) en Bloemhof (midden) zijn voltooid. De Miltinxbuurt (middenboven) moet nog grotendeels worden gebouwd. Uit: Kraaij (1990), p.57.

Afrikaanderwijk

De privaat-publieke samenwerking in de vorm van stratenplannen leidde tussen 1890 en 1915 in de Afrikaanderwijk en de aangrenzende delen van Hillesluis tot een regelmatig patroon van evenwijdige straten met langgerekte gesloten bouwblokken. De gebogen tracés van de goederenspoorlijnen doorsneden de wijk en zorgden voor afwijkingen in het regelmatige stratenpatroon. Wijkbewoners en havenarbeiders, fietsers en goederentreinen passeerden elkaar in dezelfde straat. Door het onbebouwd laten van enkele blokken in het stratenplan ontstond het Afrikaanderplein. De symmetrische aanleg van dit plein bestond uit één grote (gras)vlakte met enkele haaks kruisende wandelpaden en bomen aan de rand. Het plein diende als speel- en sportterrein voor onder andere de aangrenzende gemeentelijke Hogere Burgerschool (architect A. van der Steur, 1925-1927, nu moskee). Bovendien was er ruimte voor recreatie en vertier, getuige de muziektent die tot in de jaren zestig van de vorige eeuw aan de zijde van de Paul Krugerstraat stond. Andere bijzondere gebouwen rond het plein waren de St. Franciscuskerk uit 1913 van architect J. Margry (gesloopt in 1975) en het Zuidoostelijk Stoomgemaal[®] uit 1889 aan de Pretoriaaan. Het Afrikaanderplein doet overigens pas sinds het midden van de jaren zestig dienst als marktplein. Daarvoor werd de markt bij de havens gehouden in de Hillelaan en de Maashaven Oostzijde.



Het voormalige stoomgemaal aan de Pretoriaaan in de Afrikaanderwijk.



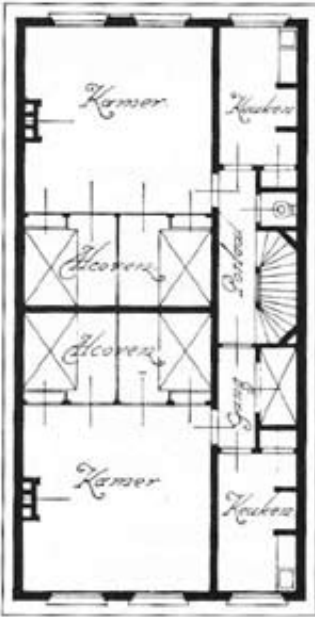
De voormalige HBS (nu moskee) aan het Afrikaanderplein.



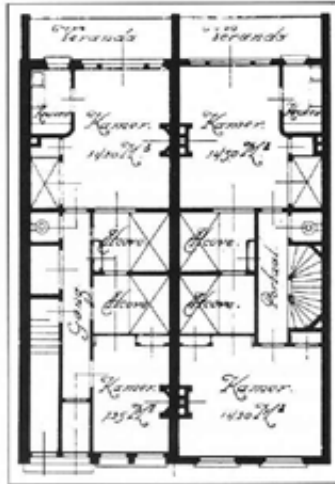
Woningbouw met café op de hoek van de Bloemfonteinstraat en de Cronjéstraat.



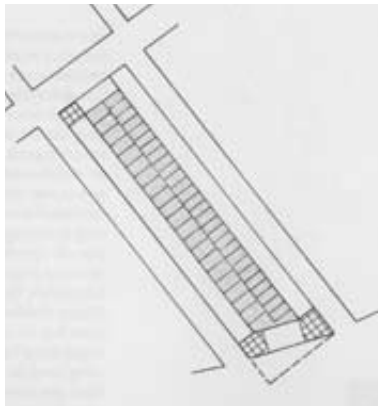
Winkels met bovenwoningen aan de Pretoriaaan. In de verte pakhuis Santos op Katendrecht.



Alkooftwoningen in een éénbeukige opzet.
Uit: Cusveller (1989), p.39 (coll. GAR).



Alkooftwoningen in een tweebeukige opzet met keuken en trappenhuis in de smalle beuk en woonkamer en alkooft in de brede beuk.



AFRIKAANDERWIJK (1905)

bouwblok:
 gesloten: contrast openbare straat (entrees) en privé binnen terrein (tuinen/balkons); pandsgewijze invulling.
 verkaveling:
 polderstructuur, orthogonaal, afsnijding met woningplattegrond opgelost (gesloten hoeken).
 voorzieningen:
 winkels/bedrijven in het blok of op binnen terrein.
 openbaar groen door weglating aantal blokken (Afrikaanderplein).

Gesloten bouwblok in stratenverkaveling. Verbijzonderingen in de verkavelingen worden opgelost binnen het bouwblok.
uit: Gall (1987).



Speculatieve woningbouw; laag en eenvoudig, hoog en rijk.

speculatieve woningbouw

In de periode tot de Eerste Wereldoorlog werd de woningbouw in Rotterdam vrijwel volledig gedomineerd door particuliere bouwmaatschappijen. Van bijzondere aard waren de filantropische initiatieven van de Rotterdamse elite. Notabelen als Van Ravesteyn, Spiekman, Van der Mandele en Plate zochten actief naar een oplossing voor het woningvraagstuk. Zij namen zitting in de Gezondheidscommissie en pleitten voor de verbetering van de volkswoningbouw. Notaris Van Ravesteyn richtte in 1891 de NV Bouwmaatschappij 'Rotterdam' op. Daarna volgden o.a. de NV Maatschappijen voor Werkmanswoningen 'Feijenoord' in 1895, de NV Maatschappij voor Volkswoningen in 1909 en de NV Rotterdamsche Maatschappij ten dienste der Volkshuisvesting in 1909. Deze maatschappijen gingen primair om rendabele en kwalitatief goede woningen, en secundair om de opbrengst voor de kapitaalverschaffers. Dit in tegenstelling tot de grotere groep particuliere bouwmaatschappijen, als de N.V. Pleinzicht, Maatschappij Bergweg en Bouwgrondmaatschappij Insulinde, voor wie het rendement voorop stond.

De groei van de havenactiviteiten en de toestroom van arbeiders leidden tot speculatie in grond en woningen. Winst maken stond voorop. De polderverkaveling, grondprijzen en bouwkosten bepaalden het te bouwen woningtype: rug-aan-rug éénkamerwoningen, het dubbele woonhuis en vooral de beneden- en bovenwoning. Beneden- en bovenwoningen werden meestal gebouwd in korte series van vijf tot tien stuks naast elkaar. Een aaneenschakeling van meerdere projecten van verschillende bouwers vormden samen een gesloten bouwblok. De lengte en breedte van het bouwblok was afgeleid van het slotenpatroon en vastgelegd in een stratenplan. Deze huizen werden aanvankelijk in twee bouwlagen en later - vanwege de bouwkosten - in drie tot vijf bouwlagen gebouwd. De belangrijkste kenmerken van de speculatieve woningbouw zijn:

- langgerekte gesloten bouwblokken;
- verbijzondering van de hoeken (afgeschuind, toren, risaliet, afwijkende dakvorm);
- vlakke, uit meerdere huizen samengestelde straatwanden met kleine verschillen in de hoogte van de verdiepingen c.q. gootlijst en nuanceverschillen in de detaillering en materialisatie van de afzonderlijke huizen;
- traditionele bouwtechniek in baksteen, hout en stuc;
- drieledige gevelopbouw: plint of (winkel)pui aan de onderzijde, woonverdiepingen in het midden, gootlijst en kap aan de bovenzijde;
- sobere baksteenarchitectuur met historiserende details en een regelmatige indeling in vensterassen met houten (schuif)ramen;
- één- en tweebeukige opzet; bij twee beuken een afwisseling van smalle beuken (gang, trap, keuken) en brede beuken (voor-, tussen- en achterkamer).

Dergelijke speculatieve woningbouw is op grote schaal gerealiseerd in de Afrikaanderwijk en de aangrenzende delen van Hillesluis. Op Feijenoord en in Katendrecht, Bloemhof, Tarwewijk, Carnisse en Charlois waren de woningbouw- cq. stratenplannen onderling minder samenhangend. Ze hadden het karakter van kleinschalige op zichzelf staande woningbouwclusters, veelal aan of nabij oude dijken, landwegen of verbindingsstraten. Voorbeelden zijn de woningbouwplannen van bouwondernemer Kloos aan de Frans Bekkerstraat e.o. (1899), van Jungerius aan de Klaverstraat (1899), van Henkemans aan de Carnisselaan e.o. (1899), van Verschoor aan de Ploeg- en Veldstraat (1900), van Eendenburg aan de Millinxstraat e.o. (1901) en van Veldhuizen aan de Zwijndrechtsestraat e.o. (1904). Rond de eeuwwisseling stonden op Zuid ongeveer 8.700 woningen en telde dit stadsdeel circa 43.000 inwoners.



Rijnhaven met zicht op meelfabriek Latenstein.



Kade Rijnhaven bij Meelfabriek Latenstein.



Maashaven OZ met uitzicht over de haven en de stad.



Paul Krugerstraat richting Maashaven.



Het Zuidoostelijk Stoomgemaal, nu restaurant aan de Pretorialaan in de Afrikaanderwijk.



Silo Latenstein Katendrecht.



De Wolphaertsbocht in Charlois.



Brielselaan met dijk en fabriek Meneba.



Markt op het Afrikaanderplein.



De Boergoensevliet in Charlois.



Het Karel de Stouteplein in Charlois bij het Zuidwestelijk Stoomgemaal en de Boergoensevliet.



Het Charloisse Hoofd met uitzicht over de rivier, de haven en de stad.

waardevolle kenmerken

De langgerekte havens op Feijenoord, de grote bassins van de Rijn- en Maas-haven en de daarmee samenhangende infrastructurele werken waren decennialang bepalend voor de verstedelijking op Zuid. De havenwerken betekenden een ingrijpende verandering van het oude polderlandschap. In de marge van de havens groeiden de woonbuurtjes straat na straat. De havens, kades, spoorlijnen, pakhuizen en silo's, alsmede de lange lijnen en het regelmatige patroon van evenwijdige straten met overwegend gesloten bouwblokken zijn de ingrediënten van de havenstad die in de huidige ruimtelijke verschijningsvorm van Zuid nog steeds waarneembaar zijn. Het zijn verschillende werelden die vanuit een pragmatische instelling koud op elkaar zijn gezet en hebben geleid tot een rauw en dynamisch stadsbeeld. Met de geleidelijke transformatie van het havengebied in een binnenstedelijk woon- en werkmilieu krijgen de havens nu het karakter van grootse 'waterpleinen': het blijven belangrijke dragers voor de ruimtelijke kwaliteit op Zuid. Wat ooit ontoegankelijk havengebied was, biedt nu een nieuw en verrassend panorama op de stad.

De cultuurhistorisch waardevolle gebouwen, ensembles en gebieden zijn samengebracht in het hoofdstuk Waardevolle Kenmerken en de adreslijst van Bijlage 2.

De waardevolle ontwerptheema's in het ruimtebeeld en de structuur van de havenstad worden hierna uitgewerkt. Het betreft:

- de zonering van de havenstad
- de archipel van Zuid
- landhoofd
- langgerekte kades
- lange lijnen en dwarslijnen
- gelaagdheid
- grote maat en schaal
- zichtlijnen en blikvangers
- havenrand, silo en woonbebouwing
- silhouet vanuit de verte
- hoek van de bebouwing

thema: de zonering van de havenstad

De logistieke combinaties van kade, loods en spoorlijn hebben tot typerende dwarsprofielen geleid die op Katendrecht, de Wilhelminapier en Feijenoord nog steeds terug te vinden zijn.

In Feijenoord en op Katendrecht zijn de woongebieden 'restruimtes' temidden van de infrastructuur van de havens. De Afrikaanderwijk en de stratenplannen van Charlois, Carnisse en Hillesluis liggen aan de rand van de havens. Het Noordereiland, zondere havenspoorlijn, is veel meer als woongebied met traditionele laad - en loskades ontwikkeld.



Deze kaart is een bewerking van de stadsplattegrond uit 1907. Alle woongebieden zijn weggelaten. Kades, loodsen en spoorlijnen worden zo als logistiek stelsel goed zichtbaar.

Op het Noordereiland en aan de Feijenoordkade waren geen spoorlijnen en werd op de kades verladen. Dit zijn de kades waar nog steeds bomen staan. Bij de Persoonshaven, Nassauhaven en Entreporthaven lagen de loodsen tussen de kades en de spoorlijn. Bij de Binnenhaven en de Spoorweghaven lag het spoor ook direct aan het water en meerden de schepen aan de kades af: langgerekte bassins en boomloze kades.

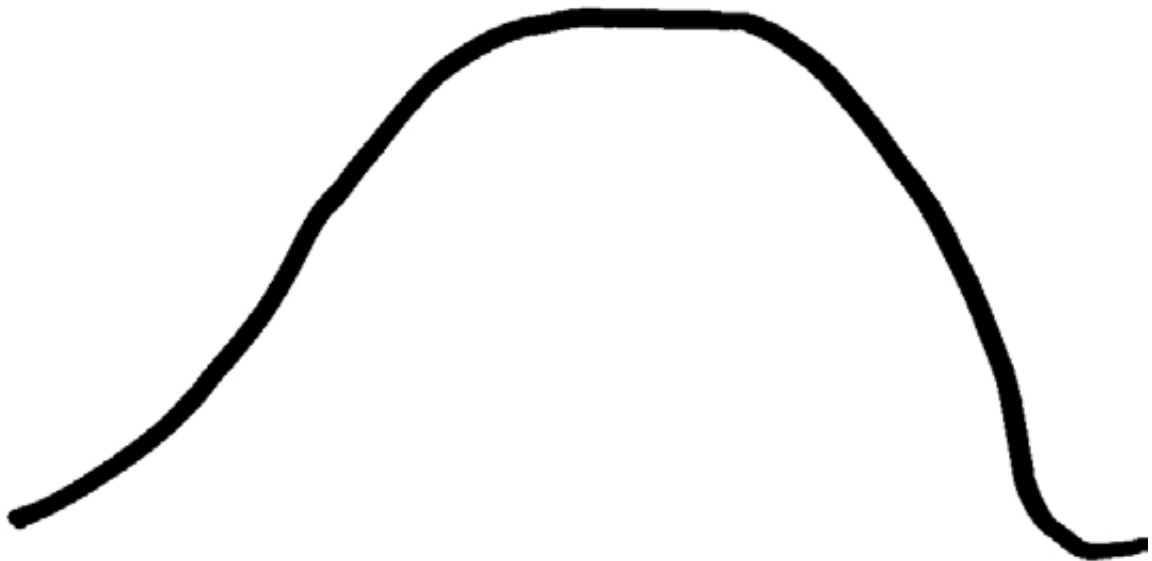
Bij de Rijnhaven en de Maashaven liepen de sporen voor en achterlangs de loodsen. Hier werd ook op stroom verladen: grote havenbekkens, brede en boomloze kades.

Deze verschillende karakteristieken zijn nog grotendeels herkenbaar.

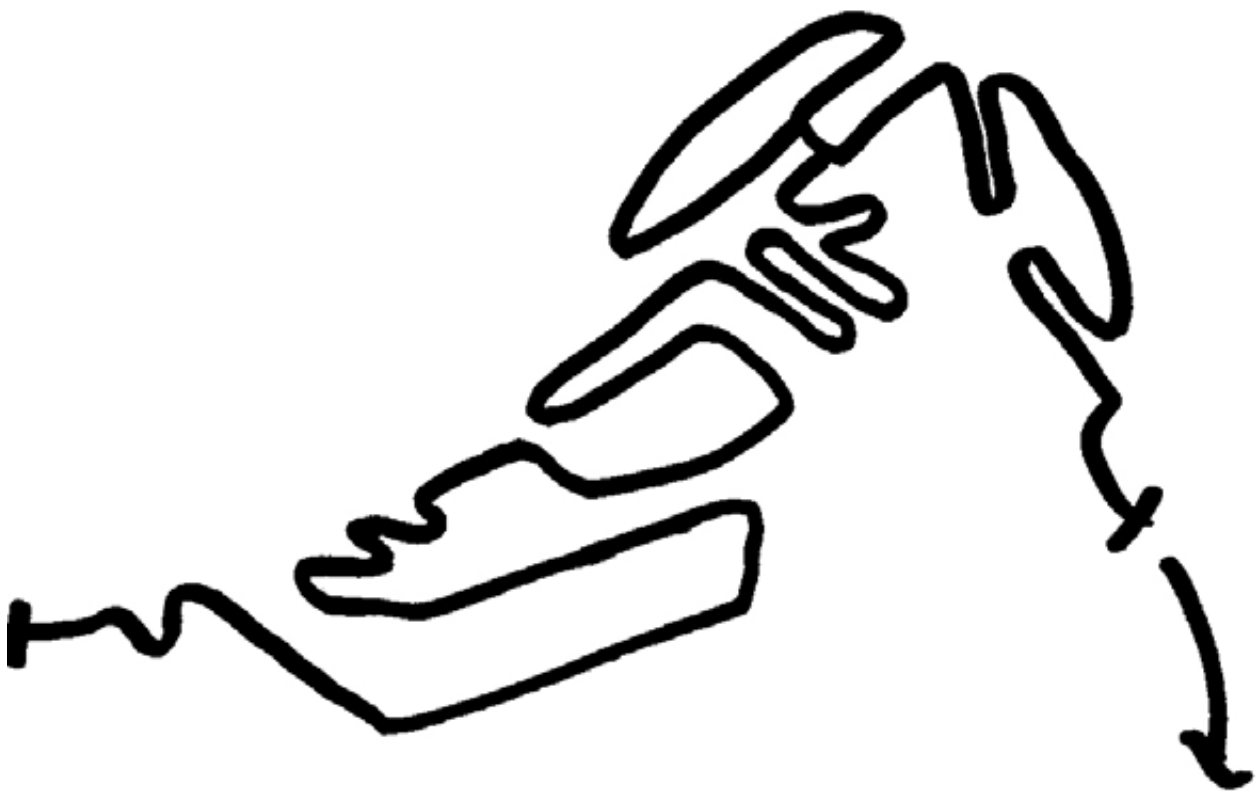


thema: de archipel van Zuid

Ten opzichte van de continue oeverlijn van Noord is die van Zuid wel vier keer zo lang met veel meer kadefengte, een enorme diversiteit aan waterkanten, havenbekkens en overkanten alsmede een enorme rijkdom aan vergezichten.



noordoever



zuidoever

thema: landhoofd

De archipel van Zuid bestaat uit een stelsel van eilanden en schiereilanden. Hierin neemt het landhoofd een bijzondere positie in. Vaak zijn het verstilde plekken, gericht op het panorama van de stad aan de rivier. Er is een aantal verschillende typen landhoofd te onderscheiden. Die verscheidenheid is een grote, maar ook een zeer kwetsbare kwaliteit gezien de op handen zijnde transformaties in dit gebied. Het gevaar voor vervlakking en vertrutting is groot. Er bestaan in hoofdzaak vijf type landhoofden:

1. Het stenen hoofd:

Een balkon, onnadrukkelijk vormgegeven verlengstuk van de kades. Bebouwing en vloer (en bomen) bepalen samen de ruimtelijke karakteristiek van het balkon. De bebouwing is een ruggesteun, gericht op het balkon en het water. De inrichting van het maaiveld is stenig, maar tactiel. Leeg, niet te gezellig. De materialisering en detaillering herinneren aan de functionele inrichting van kades. Incidenteel geven de kruinen van de bomen beschutting.

2. Het groene hoofd:

Groen en stil balkon uitgeschoven in het water, als een landschappelijke verbijzondering. Parkachtige inrichting als verblijfsplek van waaruit je naar het panorama van de stad aan de rivier kijkt: gazon, banken onder bomen, lage verlichting. De sfeer contrasteert met de ruigheid van de omgeving.

3. De pier:

Uitloop van de straatruimte, alsof de ruimte hier leegloopt. Verrassende opening op het water, verlaten, leeg, onherbergzaam, geen verblijfsplek. De materialisering en detaillering herinneren aan de bedrijvigheid en functionele inrichting van kades.

4. Het binnenhoofd

Op de kop van de grote havenbekkens: de grote watervlakte voor je, de beweging is er langs. De bebouwing staat op afstand, kijkt over het verkeer heen naar het water. Het uitzicht is ingekaderd door het metroviaduct. Een dramatische enscenering. Laag aan het water is de complexiteit uit beeld en blijft de waterkant en het panorama over. Het naast elkaar bestaan van deze verschillende werelden vormt het speciale kenmerk van deze plekken.

5. De koppenreeks:

Serie van koppen die de uiteinden van de smalle havenbekkens vormen: in de luwte van het Noordereiland en het grote water, met stenen balkons terzijde van de doorgaande weg, gesitueerd langs het water. De kwaliteit van de reeks zit in de afwisseling van de routing/passage eroverheen: over de bruggen, met de uitzichten in de havenbekkens en de bebouwing erlangs én de gelaagde uitzichten op de bebouwing van de overkanten.

De typen 4 en 5 zijn geen verstilde plekken maar complexe en gelaagde ruimtes die onderdeel uitmaken van de stedelijke hoofdstructuur. Ze zijn druk en stil tegelijk, het verkeer raast erlangs maar er zijn daarnaast ook stille plekken aan het water.



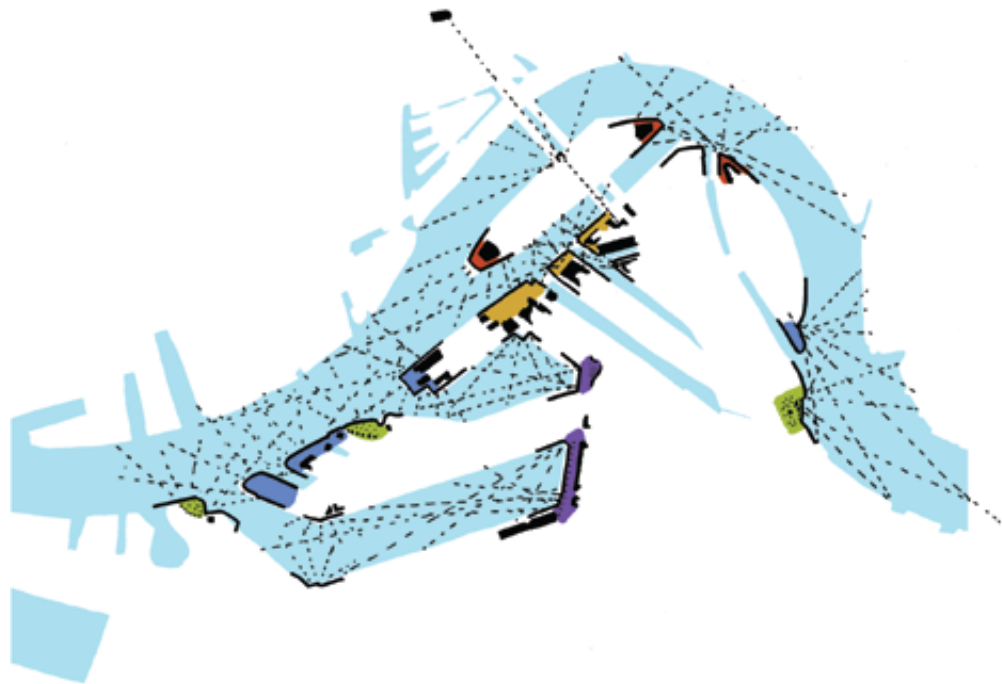
stenen hoofd



pier



groen hoofd



- stenen hoofd
- pier
- groen hoofd
- binnenhoofd
- koppenreeks



binnenhoofd



koppenreeks

thema: langgerekte kades

De enorme hoeveelheid kadelengte biedt een belangrijk potentiaal voor de verdere ontwikkeling van Zuid.

Naast de langgerekte diepe insteekhavens met een naar binnen gekeerde kwaliteit zijn er de lange kades langs de rivier en de grote havenbekkens, de 'strekken' (zie kaart op de rechter bladzijde).

De kades van de Wilhelminapier, Katendrecht en Maashaven zijn het meest grootschalig: de bebouwing bestaat uit silo's, pakhuizen en loodsen; het zijn losse volumes. De kades zijn leeg en herinneren aan de functionele inrichting van weleer.

De kades van het Noordereiland en Feijenoord daarentegen zijn karakteristiek door de lange aaneengesloten wanden. De overgang dwars daarop, van bebouwing naar rivier, is gelaagd: bomenrijen, hier en daar een steiger. De bomen maken een scheiding tussen voor- en achtergrond en zoneren de kade in een besloten en een weids deel (zie tekeningen).

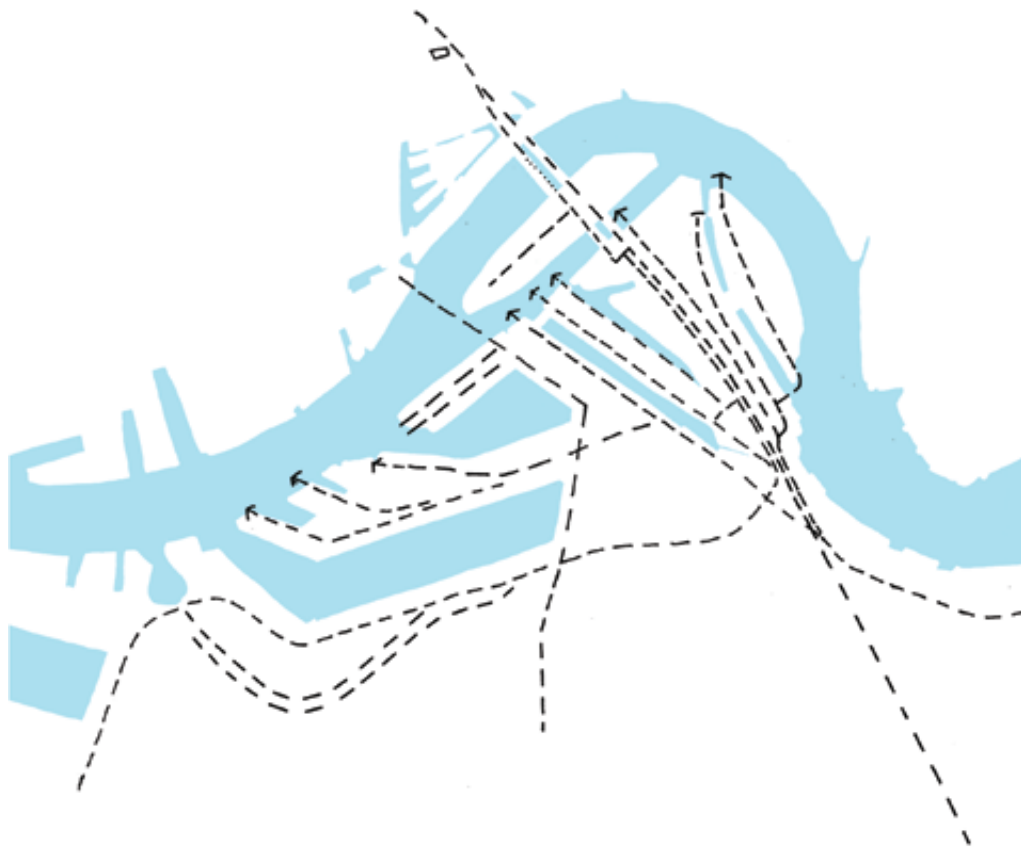




thema: lange lijnen en dwarslijnen

De hoofdstructuur wordt bepaald door spoorlijnen en havenbekkens. Dat leidt op Feijenoord, met smalle diepe havens en zoveel mogelijk kadeflengte, tot een ruimtelijke structuur van parallelle langgestrekte straten en kades. In de Maas- en Rijnhaven werd op stroom gelost. Daar was niet zoveel mogelijk kadeflengte van belang maar een zo groot mogelijk wateroppervlak. De Wilhelminapier en Katendrecht zijn landtongen waar de straatruimtes uitkomen op het water.

De ruimtelijke structuur van de parallelle lange lijnen en de korte dwarslijnen komen in het gehele gebied rondom de havens voor. En al is hun ontstaansgeschiedenis wel verschillend, de ruimtelijke effecten die deze constellatie oplevert zijn vergelijkbaar (vgl. de parallelstructuur van Wolphaertsbocht en Katendrechtse Lagedijk met die van de Oranjeboomstraat en de Persoonshaven). In alle gevallen gaat het om de zeer verschillende ruimtelijke ervaringen van de lange lijnen met die van de korte lijnen dwars daarop. De foto's laten hiervan verschillende voorbeelden zien.



lange lijnen



Burgemeester Hoffmanplein



Oranjeboomstraat



Wilhelminakade



dwarslijnen



Cornelis Trompstraat richting Boompjes.



Waterpasstraat richting Persoonshaven.



Edam richting Erasmusbrug.

thema: gelaagdheid

Tegenover de continuïteit van langgerekte straatprofielen staan de afwisselende doorzichten dwars daarop. De dwarsstraten onderbreken en ritmeren de enorme straatlengtes, ze omlijsten het uitzicht op de bebouwing aan de overkant. De mooiste voorbeelden zijn die waar de bebouwing op de voorgrond (de omlijsting) en die op de achtergrond (het ensemble aan de overkant) met elkaar contrasteren in hun architectonische verschijningsvorm: door een contrasterend gebruik (woningen vs. loodsen zoals langs de Persoonshaven, woningen vs kantoren zoals tussen het Noordereiland en de Kop van Zuid) én door een contrast in schaal, massa, contour, heterogeniteit / homogeniteit, sfeer en kleurbeeld. Pas dan is de ruimtelijke gelaagdheid afleesbaar, pas dan is er sprake van ruimtelijke coulissen.

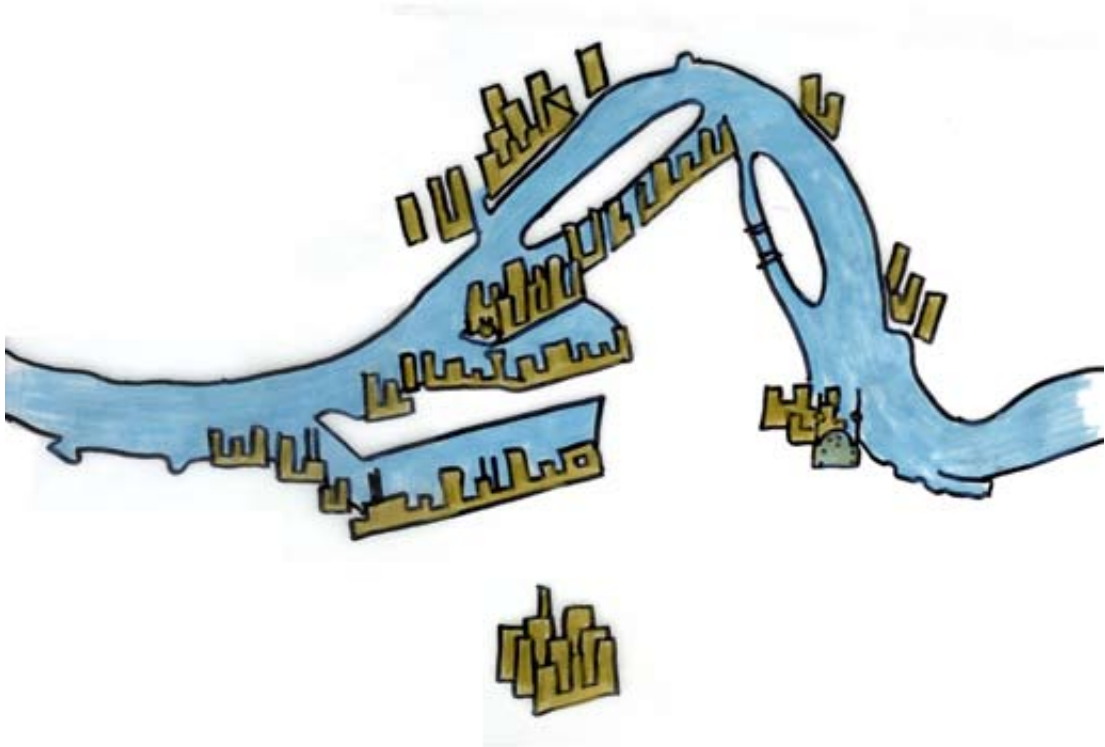
Op de schaal van de archipel is langzamerhand een grootschalige gelaagdheid afleesbaar doordat de grote gebouwen en hoogbouw zich tot zones aaneensluiten (zie tekening rechts):

- Noord: de binnenstad en op de flanken: Mullerpier en het DWL-terrein
- Wilhelminapier-kop van Feijenoord
- Katendrecht noordzijde
- Maashaven zuidzijde
- Zuidplein en omgeving

In het voormalige havengebied wordt de gestrektheid van de schiereilanden langzamerhand getransformeerd tot hoogbouwzones. De richtingen van het havenlandschap zijn in de skyline van de stad afleesbaar.



Dwarsdoorzicht met op de voorgrond woningen, daarachter aan de overzijde van de Persoonshaven kleinschalige loodsen en daar weer achter woontorens aan de overkant van de Maas. Mooi contrast tussen gebruik, sfeer, bouwperiodes, schaal, contour en kleurbeelden.



De bebouwing van het Noordereiland schuift voor de Kop van Zuid: contrast tussen relatief homogeen, monochroom, aaneengesloten en lage bebouwing op één hoogte en veelvormige, veelkleurige en vrijstaande hoogbouw op de achtergrond.

Tekening rechterpagina:

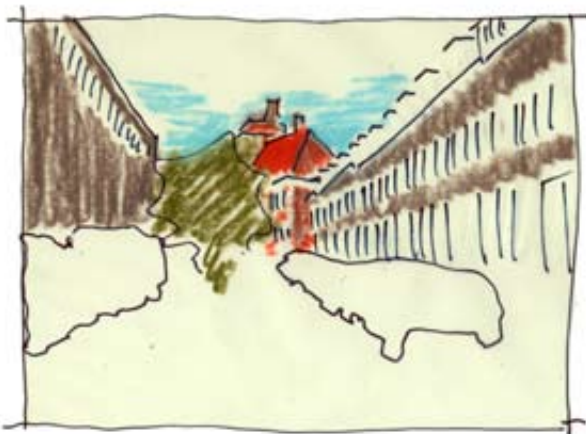
Gelaagde ruimtelijke structuur aan de zuidzijde van de Maashaven.

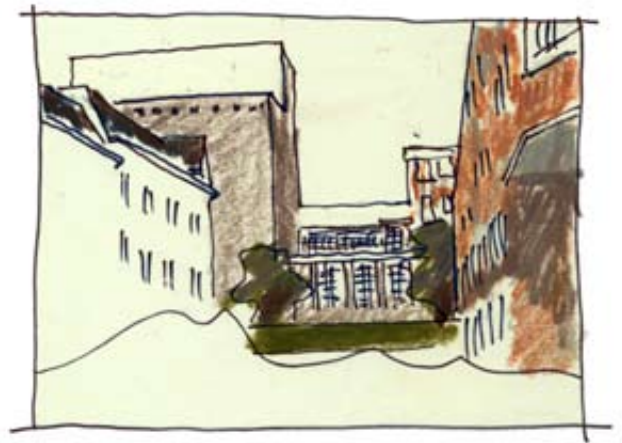
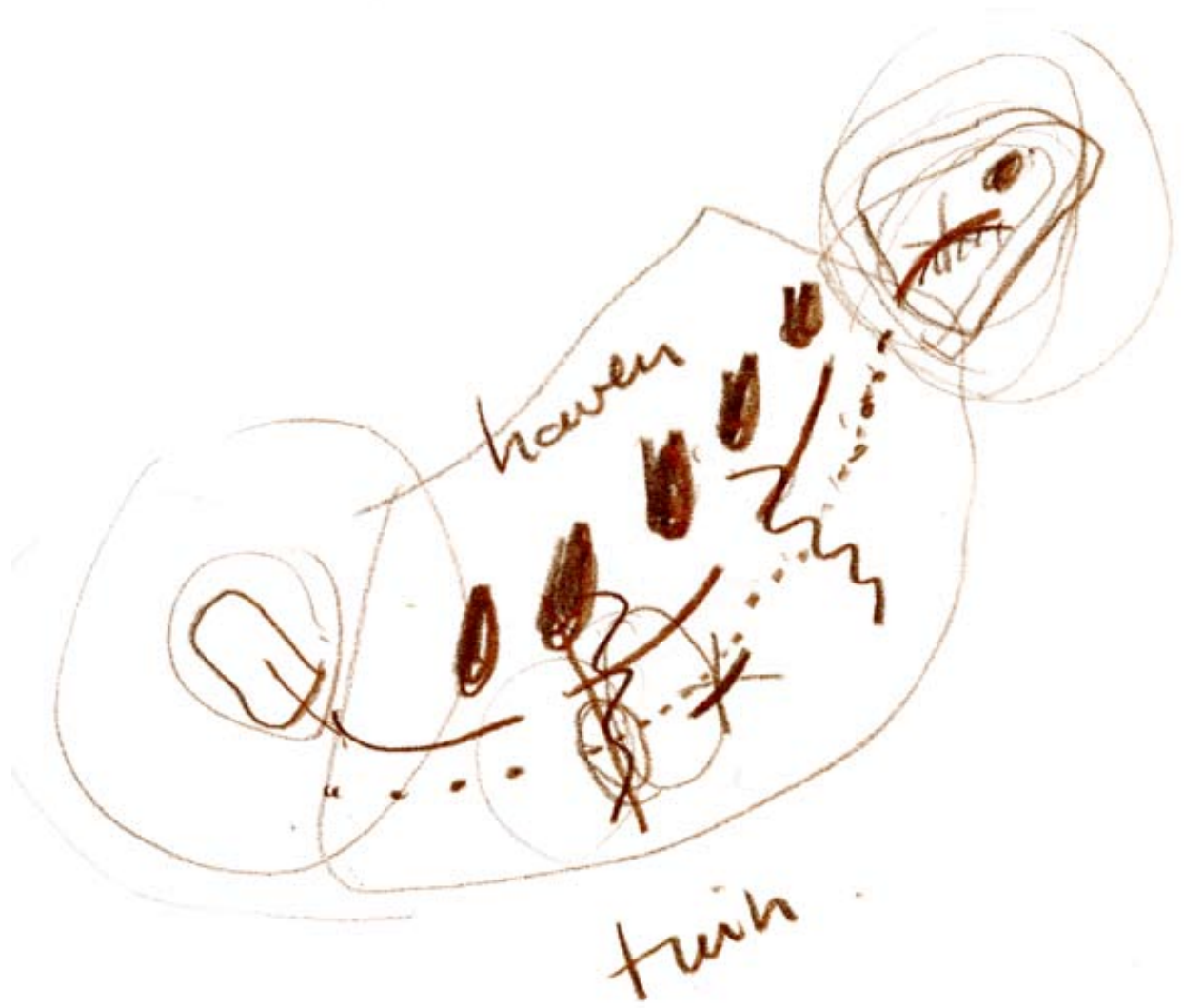
Op de eerste rang staan silo's en grote gebouwen op de kade aan de haven (donkere vlekjes in de tekening). De tweede rang wordt gevormd door de Wolphaertsbocht met stedelijke straatwanden (onderbroken lijn). De derde rang (stippelijijn) bestaat uit de Katendrechtse Lagedijk, een oude dijk, dorps en losjes.

Aan de oostkant station Maashaven en de Maashavensilo ('vissekop'), aan de westkant het Charloisse Hoofd (de 'staart' in de tekening).

Tekeningen onder aan de pagina's

De hieronder getekende reeks ensembles zijn ook al besproken bij het polderlandschap onder het thema hoogteverschil en hoekvedraaiing. Ze bevinden zich op het breukvlak tussen de ruimtelijke structuur van het polderlandschap en de havenstad: de hoekverdraaiingen en de hoogteverschillen herinneren voor een deel aan de landschappelijke ondergrond. Voor een ander deel is het ruimtebeeld hier ontstaan vanuit het hoogteverschil met de nieuwe dijk en de grootschalige bebouwing langs de haven; ontwikkelingen die behoren tot de aanleg van de havenstad.





thema: grote maat en schaal

Typisch voor de havenstad: grootschalig en robuust industrieel landschap bepaalt de randen van Oud Zuid.

- Weids uitzicht over de havenbekkens en de rivier.
- Grote gebouwen (silo's, pakhuizen, schepen, kranen) staan op de rand en niet in de wijken.
- Katendrecht ligt als enige wijk niet achter de havens maar er middenin, niet achter de dijk maar met zicht op de haven vanuit vrijwel elke straat.



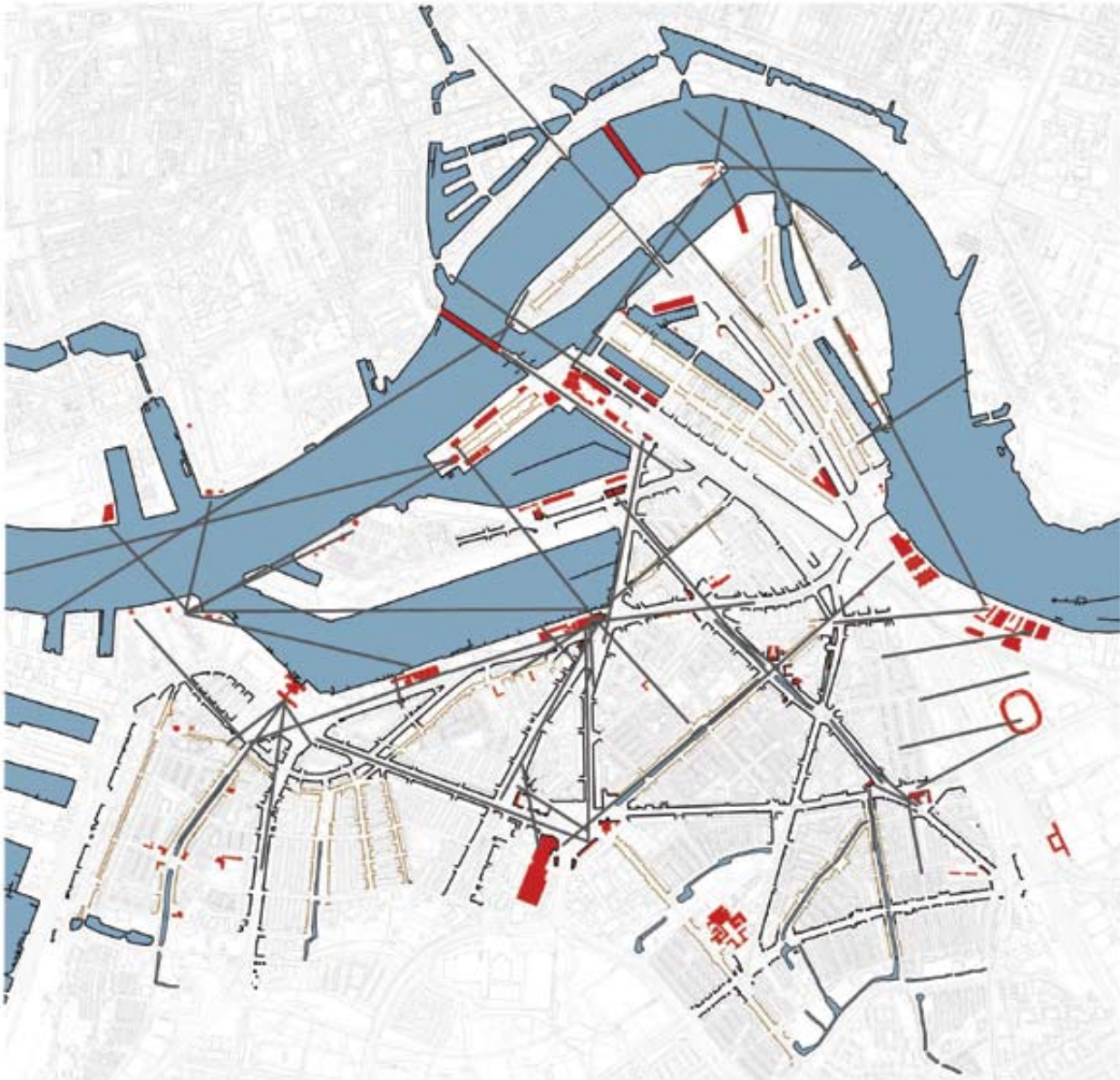
Havenrand



Silo's Katendrecht vanaf de Wilhelminapier.

thema: zichtlijnen en blikvangers

De grote gebouwen aan de rand van de haven zijn vanuit veel verschillende posities in Zuid zichtbaar. Het zijn blikvangers en oriëntatiepunten aan het eind van veel lange lijnen in dit stadsdeel, maar soms even verrassend aan het eind van een klein woonstraatje. De havens zijn daardoor overal op Zuid zichtbaar en aanwezig.



Havenrand



Katendrecht en daarachter de Wilhelminapier vanuit de Maashaven.



Silo's en woontoren vanuit de Den Hertigstraat.



Zwarte Waalstraat met uitzicht op de Wilhelminapier.



Katendrecht en daarachter de Wilhelminapier vanuit de Maashaven.



Silo's vanuit de Den Hertigstraat.

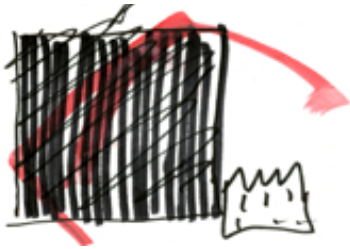


Zwarte Waalstraat met uitzicht op de Wilhelminapier.

thema: havenrand, silo en woonbebouwing

Typend voor de stad aan de haven is het schaalcontrast tussen de grote silo's en andere havengebouwen en de daarachterliggende woonbebouwing.

De havengebouwen verschijnen overal in beeld, aan de rand, aan het eind van de grote wegen, maar ook aan het einde van een woonstraat. Het geeft Zuid die bijzondere ruimtelijke gelaagdheid waar heel groot en heel klein vrijwel altijd in elkaars nabijheid zijn: rauwheid en intimiteit.



Aan het uiteinde van de Paul Krugerstraat is een hecht ensemble ontstaan samen met het witte nieuwbouwblok uit de jaren 90 en de silo's aan de Maashaven. De nieuwbouw van het Deelgemeentekantoor sluit aan bij de grootschalige volumeopbouw en de kloeke vorm en contour van de silo's. De donkere kleur benadrukt de autonomie van het gebouw en bindt tegelijk de andere twee gebouwen tot een contrastrijk 'boekje' (eenheid in verscheidenheid).

Voorbeeld hoeklocatie Maaskade OZ / Paul Krugerstraat:

Hier wordt in één gebouw een aantal ruimtelijke thema's opgelost die typerend zijn voor de havenstad. In de uitwerking van dit gebouw is rekening gehouden met de specifieke ruimtelijke karakteristieken van de locatie: de knoop Maashaven, het front langs de Maaskade en de straatwanden van de Paul Krugerstraat. Het reageert o.a. op de grootschalige verschijningsvorm van de havenbebouwing, de zichtbaarheid vanuit Katendrecht over de grote havenbekkens heen, maar ook op de 19e eeuwse thema's van de gesloten woningbouwblokken in de Afrikaanderwijk, zoals de hoek, de plint en de nagenoeg vlakke, maar wel rijk gedetailleerde gevelwanden.



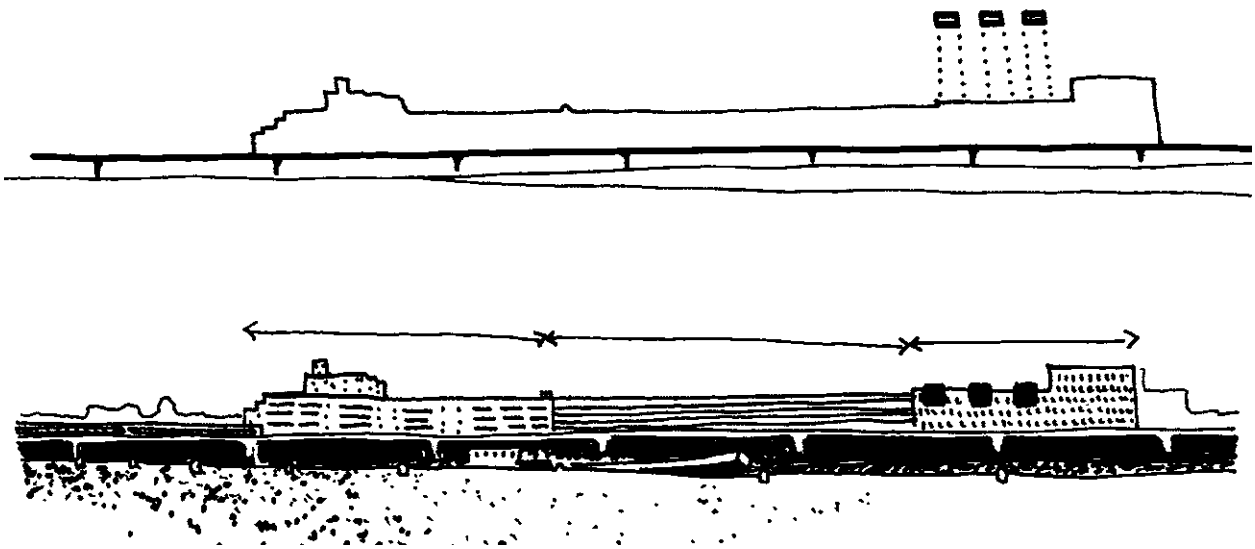
Afstemming van de schaal en het contrast van gevelpatronen.
Elk gebouw heeft één gevelprincipe.



Tegenover de rauwheid van het ensemble uit de verte (de dakcontour en de bovenbouw) staat de verfijning van de materialisering van dichtbij. Het is prettig om erlangs te lopen. De plint is tegelijk monumentaal in z'n vormgeving en tactiel in de materialisering. De monumentale uitwerking is mogelijk gemaakt door het openbare programma in plaats van een woonbestemming.

thema: silhouet vanuit de verte

Voor de waarneming vanuit de grote afstand is het toevoegen van een extra schaalniveau in de compositie van de gevel en de dakcontour van groot belang. Het front zou meer moeten zijn dan de optelsom van de afzonderlijke architectonische bouwstromen. Het is van belang om aan de compositie van de gevel/dakcontour en het front als geheel elementen toe te voegen die zich richten op de grote schaal.



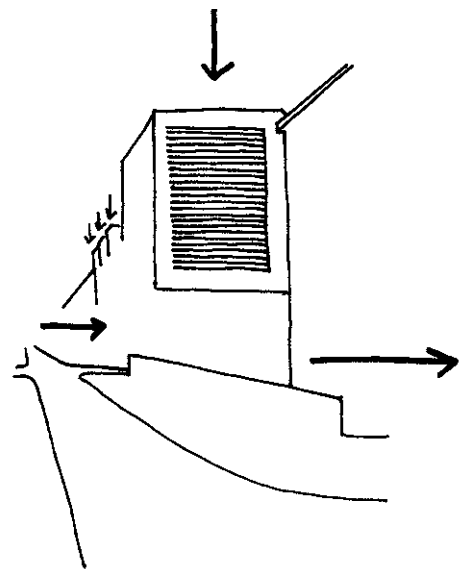
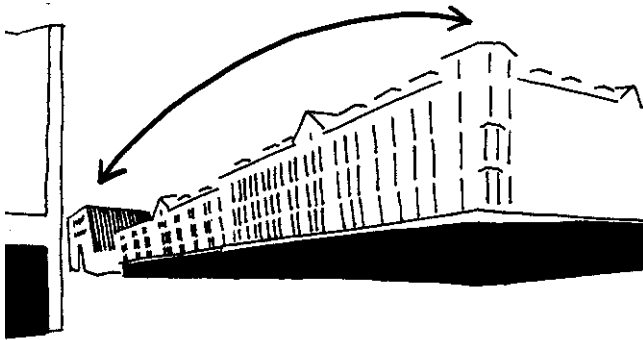
Voorbeeld: Maashaven Oostzijde

In de rechter bouwstroom van het front is het extra schaalniveau toegevoegd in de vorm van de grote dakvensters en de geprononceerde beëindiging. In de uitwerking van de middelste en linker bouwstroom is daarentegen geen rekening gehouden met dit aspect. Het gevelbeeld uit de verte oogt daardoor weinig expressief. De beëindiging is een amorf verzameling van volumes, die niets van doen heeft met de rechter beëindiging van het front.



thema: hoek van de bebouwing

De uitwerking van de hoek is een pregnant stedenbouwkundig oriëntatiepunt én het sluitstuk van het gesloten bouw-
blok.



Voorbeeld Paul Krugerstraat, hoek Maashaven Oostzijde

Stedenbouwkundig: de verhouding ten opzichte van de overige hoeken in de achterliggende wijk (familie Afrikaander-
wijk) en langs de Maaskade.

Architectonisch: subtiële verticale verbijzondering ten opzichte van de flankerende straatwanden.





woonstad

Na de onsamenhangende verzameling stratenplannen die rond 1900 in de marge van de havenwerken werden uitgevoerd, won de planmatige stadsontwikkeling tijdens het interbellum sterk aan betekenis op Zuid. Het primaat lag niet langer eenzijdig bij de havenwerken zoals ten tijde van G.J. de Jongh (zie vorig hoofdstuk). De slechte woonomstandigheden in de historische binnenstad, de grote woningnood onder arbeiders, de gunstige bodemgesteldheid en de relatief aantrekkelijke grondprijzen leidden tot een explosieve groei van de woningbouw op Zuid. De gemeente en de woningbouwverenigingen eigenden zich in de jaren tien en twintig een belangrijke rol toe in de stadsontwikkeling en de volkshuisvesting. Zuid werd een proeftuin van nieuwe stedenbouwkundige concepten en bouwtechnische experimenten. Geografisch lag het accent in de verstedelijking op het oostelijke deel in verband met de ligging van de Willemsbrug over de Maas. De woningbouwcomplexen in de wijken Bloemhof, Hillesluis en Vreewijk kwamen als eerste tot ontwikkeling. Met het besluit in 1933 tot het aanleggen van de Maastunnel verschoof het accent naar het westelijke deel van Zuid (Tarwewijk, Carnisse, Charlois).



Topografische kaart (verkend 1919, druk 1920), uitsnede onderzoeksgebied Rotterdam-Zuid.
 De woningbouw op het Noordereiland, Feijenoord, Katendrecht en Afrikaanderwijk zijn grotendeels voltooid. In de Hillepolder is aan weerszijden van de Lange Weg (huidige Lange Hilleweg) een begin gemaakt met de tuin- en betondorpen. In het uiterste westen is het eerste deel van de Waalhaven gegraven.
 copyright © 2007, dienst voor het kadaster en openbare registers, Apeldoorn.

verstedelijking

woningwet

Dankzij systematisch onderzoek naar de woon- en leefomstandigheden in de stad gedurende de tweede helft van de negentiende eeuw ontstonden nieuwe opvattingen over volkshuisvesting en stedenbouw. Dit leidde uiteindelijk tot de Woningwet van 1901. Deze wet maakte van de volkshuisvesting en stedenbouw meer dan daarvoor een zorg van de overheid. De drie belangrijkste middelen om de woningbouw te verbeteren, waren het uitbreidingsplan, het rentedragende voorschot en de bouwverordening.

Allereerst het uitbreidingsplan. Een stad met meer dan tienduizend inwoners mocht de groei niet langer af laten hangen van een willekeurige verzameling incidentele stratenplannen. De ontwikkeling van de stad moest voortaan in een door de Raad vastgesteld en door Gedeputeerde Staten goedgekeurd uitbreidingsplan worden geregeld. Deze bepaling leidde in Rotterdam tot een reeks uitbreidingsplannen. In de havenplannen van De Jongh (zie vorig hoofdstuk) en het uitbreidingsplan van Burgdorffer uit 1914-1917 was Zuid vooral een havengebied met aangrenzende arbeidersbuurten met beperkte voorzieningen en minimale verbindingen met Noord. In de daarop volgende plannen van Granpré Molière c.s. uit 1921 en Witteveen uit 1926-1927 en 1937-1938 ontwikkelde Zuid zich meer tot een zelfstandig stadsdeel met eigen voorzieningen en goede ontsluitingen (zie volgende paragraaf).

Het tweede belangrijke instrument van de Woningwet was het rentedragende voorschot. Vanaf omstreeks 1910 ging het gemeentebestuur gunstige leningen verstrekken aan woningbouwverenigingen die daardoor voldoende financiële armslag kregen om woningbouwprojecten te realiseren. Bovendien werd in 1917 de Gemeentelijke Woningdienst opgericht.⁹ De woningbouwverenigingen en de Woningdienst brachten in de jaren twintig weer vaart in de woningbouwproductie. Zij bouwden vooral op Zuid omdat daar de kleigrond relatief goedkoop was en stevig genoeg om bij laagbouw zonder dure heipaalfundering te bouwen. Dergelijke grondgebonden woningen met tuinen waren bij uitstek geschikt voor de van oorsprong Brabantse en Zeeuwse arbeiders voor wie gestapeld wonen een onbekend en ongewenst verschijnsel was. Aan de herkomst van de eerste havenarbeiders dankt Zuid de bijnaam 'boerenzij'. De complexmatige woningbouw lag in de polderkommen en had veelal het karakter van tuin- en betondorpen (zie paragraaf 'complexmatige woningbouw').

Als uitvloeisel van de Woningwet werd bovendien in 1905-1906 de Rotterdamse bouwverordening herzien. De bepalingen uit de verordening van 1895 werden aangescherpt. Voor alkoven gold voortaan dat ze tenminste aan één zijde moesten grenzen aan een vertrek met een raam.¹⁰ De verordening werd uitgebreid met onder andere voorschriften over de rooilijn van de achtergevel en de minimale grootte van de achter- of binnenterreinen. De reikwijdte van de verordening werd daarmee vergroot van de voorgevel c.q. de woning naar het gehele bouwblok. Bouwprojecten mochten immers niet strijdig zijn met de stedenbouwkundige uitgangspunten van het uitbreidingsplan. Over de esthetiek van de architectuur sprak de bouwverordening zich niet uit, totdat in 1927 voor het eerst een welstandsbepaling werd opgenomen. Bouwbedrijven waren voortaan verantwoordelijk verschuldigd over de esthetische verzorging van complete bouwblokken en straatwanden. Meer hierover in de paragraaf 'stedelijke bouwblok'.



Het uitbreidingsplan voor de Linker Maasoever van A.C. Burgdorffer, P. Verhagen en J. Klijnen uit 1914-1917 (coll. GAR).



Plan Burgdorffer 1914-1917: polder.
Het plan voegt zich nog altijd binnen de landschappelijke ondergrond.



Plan Burgdorffer 1914-1917: haven.
Aanleg van de Waalhaven, uitbreiding van het havenspoor naar de westzijde van Zuid.



Plan Burgdorffer 1914-1917: stad.
Zuid krijgt een centrum, de wegenstructuur is niet meer uitsluitend aan de havens opgehangen maar richt zich op het centrum.

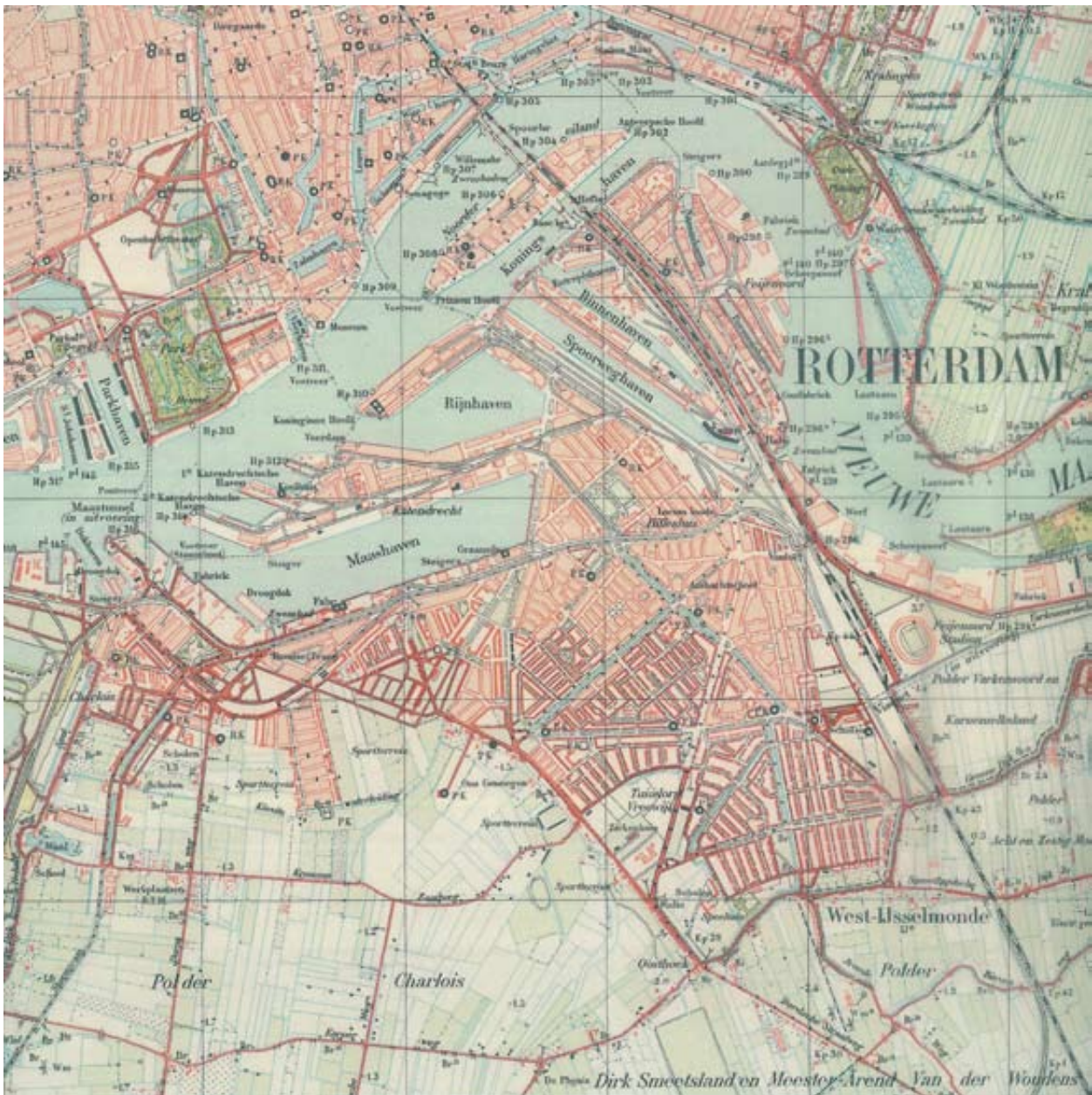
uitbreidingsplan Burgdorffer (1914-1917)

In 1910 werd ir. A.C. Burgdorffer bij de Dienst Plaatselijke Werken benoemd als opvolger van G.J. de Jongh. Zijn directoraat duurde tot 1922. In 1913 formeerde Burgdorffer een aparte Afdeling Stadsuitbreiding en Gebouwen. Deze afdeling stond onder leiding van A.J.Th. Kok en kreeg in de persoon van ir. P. Verhagen een 'specialist in stadsuitbreidingen'. In 1914 ontwierp Verhagen i.s.m. ir. J. Klijnen een uitbreidingsplan voor Zuid. Het plan werd onder de naam van directeur Burgdorffer naar buiten gebracht en in 1917 ter goedkeuring voorgelegd aan de Commissie voor de Plaatselijke Werken. Dit plan werd weliswaar niet officieel vastgesteld maar gaf wel een nieuwe richting aan de verstedelijking op Zuid. De ontwerpers zagen Zuid als een vrijwel zelfstandig stadsdeel voor hoofdzakelijk arbeiders met daarop afgestemde voorzieningen. In tegenstelling tot De Jongh kreeg Zuid in dit plan een centralistisch wegenpatroon dat niet langer uitsluitend aan de havens was opgehangen.

De belangrijkste ambities en kenmerken van dit plan uit 1914 zijn (tussen haakjes staat aangegeven of het betreffende kenmerk wel of niet is uitgevoerd):

- infrastructuur: spinnenwebstructuur bestaande uit een centraal verkeersknooppunt met radiale hoofdwegen en secundaire ringwegen, waarbij het knooppunt is gedacht op de plek van het latere Zuidplein (op onderdelen gerealiseerd);
- het tracé Beukendaal - Strevelsweg – Pleinweg is van belang als hoofdverbinding tussen een geplande Maastunnel enerzijds en een geprojecteerd treinstation anderzijds (uitgevoerd);
- haaks op de Pleinweg is een noord-zuidtracé ontworpen van het Putseplein / Maashaven via een nieuw tweede wijkcentrum ten zuiden van Charlois naar de Waalhaven (beide niet gerealiseerd);
- singelstructuur: verbindende singel tussen de bestaande Hillevliet en Boergoensevliet via het centrale verkeersknooppunt (alleen gedeelte Lange Hilleweg uitgevoerd), en verbinding van de Hillevliet met de Lange Geer (uitgevoerd);
- groei op Zuid tot 300.000 inwoners met hoofdzakelijk woningen voor arbeiders en een klein villabuurtje nabij de Dordtsestraatweg (niet uitgevoerd);
- compacte stadsuitbreiding met een organische opbouw in vier 'jaarringen': gesloten stedelijke bebouwing bij de rivier, vervolgens aaneengesloten bebouwing in twee bouwlagen en eenvoudige laagbouw in halfopen bebouwing en open tuinvijken aan de stadrand waarbij de bebouwingsdichtheid en –hoogte het hoogst zijn aan de Maas en het laagst aan de zuidelijke stadstrand (min of meer gerealiseerd);
- in aanvulling op de havens zijn uitbreidingsmogelijkheden voor de industrie voorzien aan de zuidzijde van het plangebied (niet uitgevoerd).
- harde rechtlijnige begrenzing tussen de stad en het landschappelijke buitengebied door middel van een randweg, een kanaal en een havenspoorlijn met industrieterreinen (randweg A15 en havenspoorlijn uitgevoerd).

De Gezondheidscommissie voorzag dit plan van commentaar. De kritiek spitste zich toe op het gebrek aan zelfstandigheid, het ontbreken van een voldoende gemarkeerd centrum met voorzieningen en onvoldoende differentiatie in de wijkopbouw en bevolkingssamenstelling. In het Rapport Volkshuisvesting uit 1915 pleitte de Gezondheidscommissie voor een actieve gemeentelijke grond- en woningbouwpolitiek en planmatige stadsuitbreidingen met groene voorsteden. Mede naar aanleiding hiervan werd in 1917 de Gemeentelijke Woningdienst en in 1924 de dienst Stadsontwikkeling opgericht. Ook de Gemeentelijke Woningdienst onder leiding van A. Plate (1917-1923) bekritiseerde het uitbreidingsplan. Het plan van Burgdorffer c.s. werd in september 1920 door de gemeenteraad voorlopig vastgesteld.



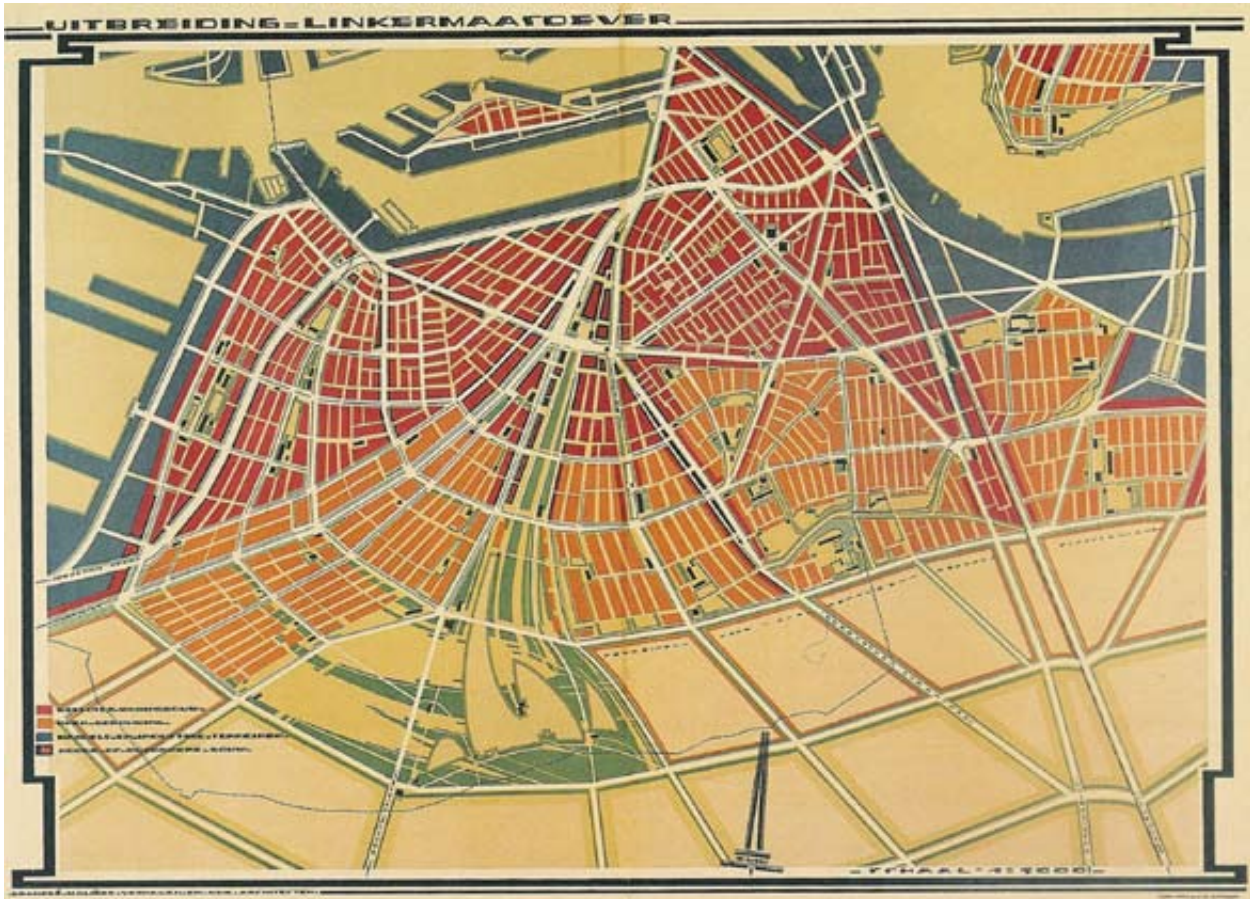
Topografische kaart (verkend 1935, druk 1938), uitsnede onderzoeksgebied Rotterdam-Zuid.
 De woningbouw in het oostelijke deel van Zuid is tot en met Vreewijk voltooid. Met de bouw van het Zuiderziekenhuis is begonnen. Ten westen van de Dordtsestraatweg is de Polder van Charlois nog grotendeels onbebouwd. Dat duurt niet lang meer, want de Maastunnel is in uitvoering.
 copyright © 2007, dienst voor het kadaster en openbare registers, Apeldoorn.



De Afrikaanderwijk (rechtsonder), Bloemhof (midden), Hillesluis en Vreewijk (linksonder) en de Millinxbuurt in aanbouw (middenboven) op een luchtfoto uit het einde van de jaren twintig.



Het landelijke gebied ten zuiden van Oud-Charlois met Het Waaltje en de lintbebouwing aan de Zuidhoek op een luchtfoto uit het einde van de jaren twintig.



Het uitbreidingsplan voor de Linker Maasoever van Granpré Molière c.s. uit 1921 (coll. GAR).



Uitbreidingsplan Granpré Molière 1921: polder. De dijken van de polders blijven herkenbaar, de polderwegen verdwijnen in het grote gebaar van dit plan.



Uitbreidingsplan Granpré Molière 1921: haven. Het zwaartepunt van de havens verschuift verder naar het westen.



Uitbreidingsplan Granpré Molière 1921: stad. Zwierige waaier opgehangen aan de Maasbruggen en afgespannen naar de nieuw geplande Maastunnel.

uitbreidingsplan Granpré Molière, Verhagen & Kok (1921)

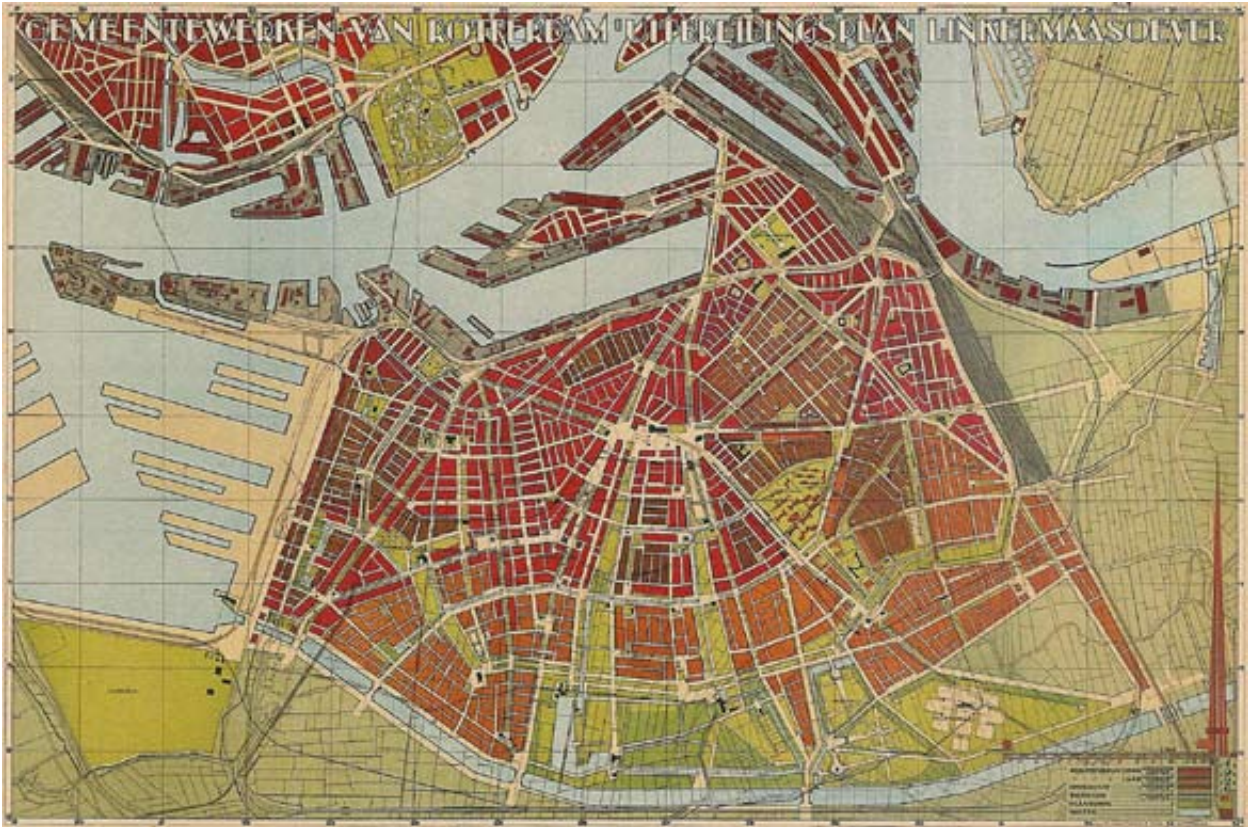
In de uitbreidingsplannen van Burgdorffer waren de uitbreidingsmogelijkheden in zuidoostelijke richting beperkt. De voorgenomen woningbouw in Vreewijk lag al buiten de plangrenzen. Daarom gaf de N.V. Eerste Rotterdamsch Tuindorp in 1920 opdracht aan het bureau Granpré Molière, Verhagen & Kok om een uitbreidingsplan op te stellen dat meer ruimte bood voor de verdere uitbouw van Vreewijk. In 1921 presenteerde Granpré Molière c.s. het Uitbreidingsplan Linker Maasoever. Dit plan betekende een radicale breuk met de eerdere uitbreidingsplannen: geen praktisch plan voor stratenaanleg maar een idealistische visie op de bouw van een aangename woonstad. Dit plan is weliswaar nooit aangenomen, maar is wel in hoge mate richtinggevend geweest voor de latere officiële gemeentelijke uitbreidingsplannen.

De belangrijkste ambities en kenmerken van het plan zijn (tussen haakjes staat aangegeven of het betreffende kenmerk wel of niet is uitgevoerd):

- geen compacte en begrensde stadsuitbreiding zoals in de eerdere plannen, maar een gedecentraliseerd verstedelijkingsmodel dat over de zuidelijke gemeentegrens reikt; in het bijbehorende Streekplan IJsselmonde wordt de stadsuitbreiding zelfs in regionaal perspectief geplaatst (als idee nagevolgd);
- Zuid is weliswaar opgevat als een onlosmakelijk deel van Rotterdam, maar heeft wel een eigen karakter en interne hoofdstructuur (als idee nagevolgd);
- hiërarchische hoofdstructuur: uitwaaiierende hoofdwegen naar het zuidwesten en zuidoosten (o.a. introductie Mijnsherenlaan), kruisende gordelwegen en een centraal voorzieningshart (als idee nagevolgd);
- in aanvulling op de Willemsbrug extra oeververbindingen bij Charlois (latere Maastunnel) en het Van Brienenoordeiland (latere van Brienenoordbrug);
- samenhangende wijkopbouw in vijf sectoren (i.p.v. opbouw in jaarringen) met haven en industrie in de oostelijke en de westelijke sector langs de Maasoever, en woningbouw in tuindorpen in de overige drie sectoren tussen de radialen (als idee nagevolgd);
- geleidelijke intensivering en monumentalisering van de bebouwing langs de hoofdwegen in de richting van het voorzieningshart en het historische stadscentrum. In de toelichting bij het plan is de overgang als volgt omschreven '...dat men door een geleidelijke verdichting en versteviging van bebouwing en door enen duidelijke richting, toch als vanzelf naar het centrum wordt gevoerd.' (als idee nagevolgd);
- geleidelijke overgang van de stad naar het buitengebied via een centrale groene scheg, groene wiggen, tuindorpen en een groene zoom met recreatierreinen (niet uitgevoerd);
- een stedelijk voorzieningscentrum in de noordelijke punt van de centrale groene scheg (als idee nagevolgd).



Het Streekplan IJsselmonde van Granpré Molière c.s. uit 1921: de verstedelijking van Rotterdam-Zuid in regionaal perspectief (coll. GAR).



Het uitbreidingsplan voor de Linker Maasoever van W.G. Witteveen uit 1926-1927 (coll. GAR).



Uitbreidingsplan Witteveen 1926-1927: polder. Verdere fragmentatie van de ondergrond.



Uitbreidingsplan Witteveen 1926-1927: haven. Kanaal zuidzijde maakt Zuid tot schiereiland.



Uitbreidingsplan Witteveen 1926-1927: stad. Evenwichtiger netwerk, groene dooradering vanuit de zuidrand.

uitbreidingsplannen Witteveen (1926-1927 en 1937-1938)

Het visionaire ideaalplan van Granpré Molière c.s. vormde voor de Dienst Plaatselijke Werken aanleiding om het voorlopig vastgestelde Uitbreidingsplan Linker Maasoever uit 1920 te herzien. In 1922 werd Burgdorffer als directeur van de Dienst Plaatselijke Werken opgevolgd door H.G. de Roode. Gedurende zijn directoraat (1922-1927) werd W.G. Witteveen achtereenvolgens aangesteld als afdelingshoofd bij Gemeentewerken (1924) en als stadsarchitect (1926). Zijn bewerking van het plan van Granpré Molière c.s. werd in 1927 vastgesteld en in 1937-1938 herzien. Witteveen nam de plankenmerken van Granpré Molière op hoofdlijnen over. Hij transformeerde het visionaire ideaalmodel in een praktisch uitvoerbaar plan binnen de bestaande situatie op Zuid.

De belangrijkste ambities en kenmerken van het plan zijn (tussen haakjes staat aangegeven of het betreffende kenmerk wel of niet is uitgevoerd):

- de stad (Noord én Zuid) als één integrale en begrensde ruimtelijke eenheid;
- systematische en hiërarchische organisatie van de stad door een infrastructureel netwerk met een waaier vanaf de Willemsbrug en een waaier vanuit de toekomstige Maastunnel (gedeeltelijk gerealiseerd);
- begrensd en afgerond stadsmodel met een groene zoom, een binnenscheepvaartkanaal, een verkeersweg en de havenspoorlijn als zuidelijke begrenzing naar het buitengebied (verkeersweg en spoorlijn gerealiseerd);
- monumentaal esthetisch stadsbeeld: straten, pleinen, parken en gesloten bouwblokken vormen een samenhangende ruimtelijke compositie (gerealiseerd in grote delen van Oud Zuid);
- groen als ruimtelijke drager: vanuit het zuiden komen twee evenwijdige en schegvormige plantsoenen (parkways voor auto's) uit op een oost-west-verbinding (tunneltraverse), vormen ter plaatse een centraal plein en lopen vervolgens door in een punt tot aan de Maashaven (alleen de punt bij de Mijnsheerenlaan is gerealiseerd);
- een parkway voor voetgangers slingert van het beoogde Zuider treinstation onderlangs Vreewijk en bovenlangs het ontworpen Zuiderpark via de Boergoensevliet naar het Karel de Stouteplein bij Charlois (fragmentarisch gerealiseerd);
- groene dooradering: plantsoenen, parkway en bestaande en nieuwe singels vormen verbindende schakels van de woonbuurten naar het Zuiderpark, de begraafplaats en het sportcomplex aan de zuidrand van de stad (niet gerealiseerd in Oud Zuid);
- het centrale plein heeft een omvang van 100 bij 400 meter, heeft een gesloten middelhoge bebouwing en functioneert als verkeersknooppunt én stedelijk centrum met openbare gebouwen, horeca, schouwburg, bioscoop en marktterrein (in gewijzigde vorm uitgevoerd);
- de 'winkel op de hoek' maakt plaats voor concentraties in winkelstraten (gerealiseerd aan de Groene Hilledijk – Beijerlandse laan, de Dordtselaan en de Wolphaertsbocht);
- doortrekken van de tramverbinding van het Noordereiland verder naar het zuiden richting Oud-Charlois (1926 gerealiseerd);
- groei op Zuid tot 300.000 inwoners, met de nadruk op woningbouw voor arbeiders (gerealiseerd) en een gebiedje voor 'beter gegoeden' tussen de groene scheggen ten zuiden van het centrale plein (niet gerealiseerd);
- middelhoge gesloten bouwblokken voor middenstanders in aansluiting op het centrale plein en de randen langs de hoofdroutes (gerealiseerd);
- lage woonbebouwing voor arbeiders in de tussenliggende gebieden, met een gesloten verkaveling in het noordelijke en een open verkaveling in het zuidelijke deel van Zuid (gerealiseerd).



Plan in Hoofdzaken voor de Linker Maasoever van W.G. Witteveen 1937-1938. Uit: Angenot (1938).



Detail van het plan voor de Linker Maasoever van W.G. Witteveen uit 1937-1938, met de gewenste tweede Maasbrug ongeveer ter plaatse van de huidige Erasmusbrug (coll. GAR).



Plan in Onderdelen voor de Linker Maasoever van W.G. Witteveen 1937-1938. Het oostelijk deel van Zuid is grotendeels voltooid met uitzondering van De Vaan. Het accent in de uitbreidingen ligt nu op het westelijk deel. Uit: Angenot (1938).



Maquette van het Zuidplein horende bij het plan voor de Linker Maasoever van W.G. Witteveen 1937-1938. Uit De Ingenieur (1939), nr. 37.

In 1931 splitste de dienst Stadsontwikkeling zich af van Gemeentewerken. W.G. Witteveen werd directeur van deze nieuwe dienst. Nadat in 1933 het besluit viel tot de aanleg van de Maastunnel¹¹, verschoof de focus op Zuid naar het westelijke deel rond Charlois. De tunnel en de economische veranderingen als gevolg van de crisis maakten aanpassing van het uitbreidingsplan noodzakelijk. Door een wijziging van de Woningwet in 1931 kon de gemeente voortaan onderscheid maken tussen een globaal Plan in Hoofdzaak en uitgewerkte Plannen in Onderdelen. De herziening van het Uitbreidingsplan Linker Maasoever uit 1937-1938 voorzag in een hoofdzakenplan en een onderdelenplan. Het gebied ten noorden van de lijn Kromme Zandweg – Carnissensingel – Vaanweg werd uitgewerkt in een onderdelenplan voor de behoefte van de komende jaren. De toekomstige tuinvijken en het park in het gebied ten zuiden van deze lijn werden met globale vlekken aangeduid in het hoofdzakenplan.

De belangrijkste ambities en kenmerken van het herziene plan uit 1937-1938 zijn (tussen haakjes staat aangegeven of het betreffende kenmerk wel of niet is uitgevoerd):

- het schrappen van het kanaal als zuidelijke begrenzing van de stad;
- de vereenvoudiging van de hoofdwegenstructuur en afstemming op de bestaande en nieuwe oeververbindingen (gerealiseerd);
- de verbreding van de Dorpsweg (ter ontlasting van de Boergoensevliet) en de introductie van de Vaanweg (ter ontlasting van de Dordtsestraatweg) als belangrijke noord-zuidverbindingen in aansluiting op respectievelijk het Maastunnelplein en het Zuidplein (gerealiseerd);
- de introductie van de Maastunneltraverse (Doklaan / Pleinweg / Strevelsweg / Breeweg): brede hoofdbaan met vrije kruisingen voor doorgaand verkeer, ventwegen voor plaatselijk stadsverkeer, waar mogelijk scheidende groenstroken met bomen en/of hagen, eenheid in materialisatie en begeleidende architectuur (uitgevoerd);
- de introductie van een derde oeververbinding bij het Prinsenhoofd als rechtstreekse verbinding tussen het voorzieningencentrum op Zuid en de historische binnenstad op de noordelijke oever (de plek van de latere Erasmusbrug);
- de markering van het centrale plein door vijf hoogbouwflats in strokenbouw aan de zuidzijde (niet uitgevoerd) en één hoogbouwflat met een winkelgalerij aan de noordzijde (gedeeltelijk uitgevoerd);
- de inrichting van het noordelijke, onbebouwde deel van het ziekenhuisterrein tot Valkeniersweide (werkverschaffingsproject); dit parkje maakte deel uit van een in noordelijke richting opgeschoven groengordel die de parkway voor voetgangers uit het vorige plan verving (verkleining van de afstand tussen de oude wijken aan de rivier en het Zuiderpark aan de stadsrand).



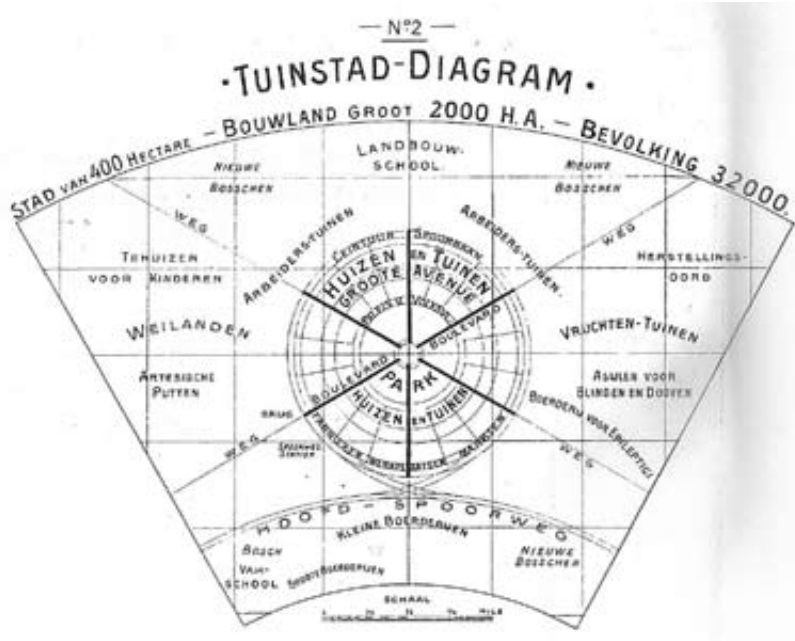
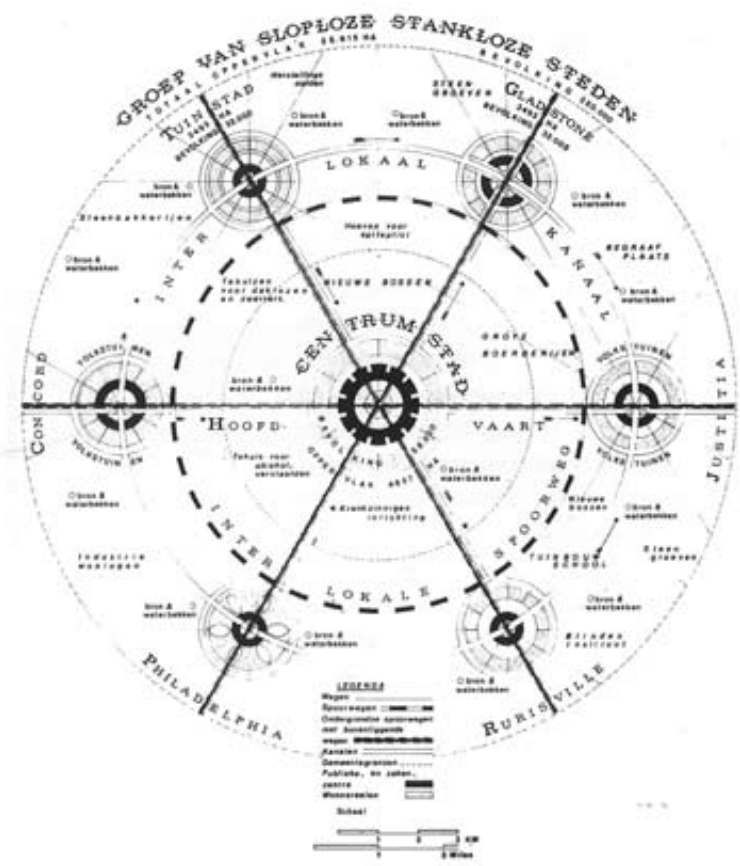
Woonstad ca. 1930
bewerkt naar Kraaij (1990)

bruin: havenstad
rood: woonstad tot 1930



Woonstad ca. 1940
bewerkt naar Kraaij (1990)

bruin: havenstad
rood: woonstad tot 1930
oranje: woonstad 1930 - 1940



Schematische weergaven van een netwerk van tuinsteden (boven) en de indeling van een tuinstad (onder).
 Uit: Schreijnders (1991), p.263 en 272.

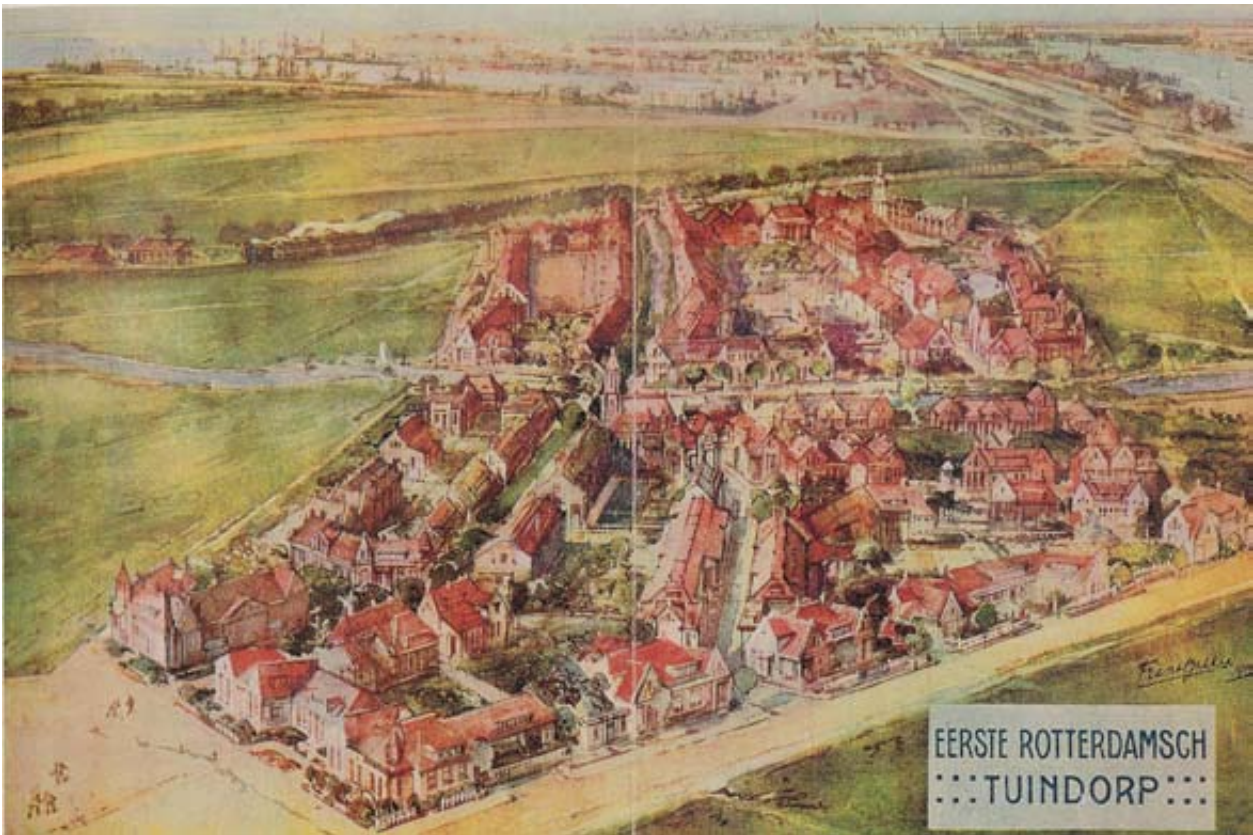
complexmatige woningbouw

proeftuin

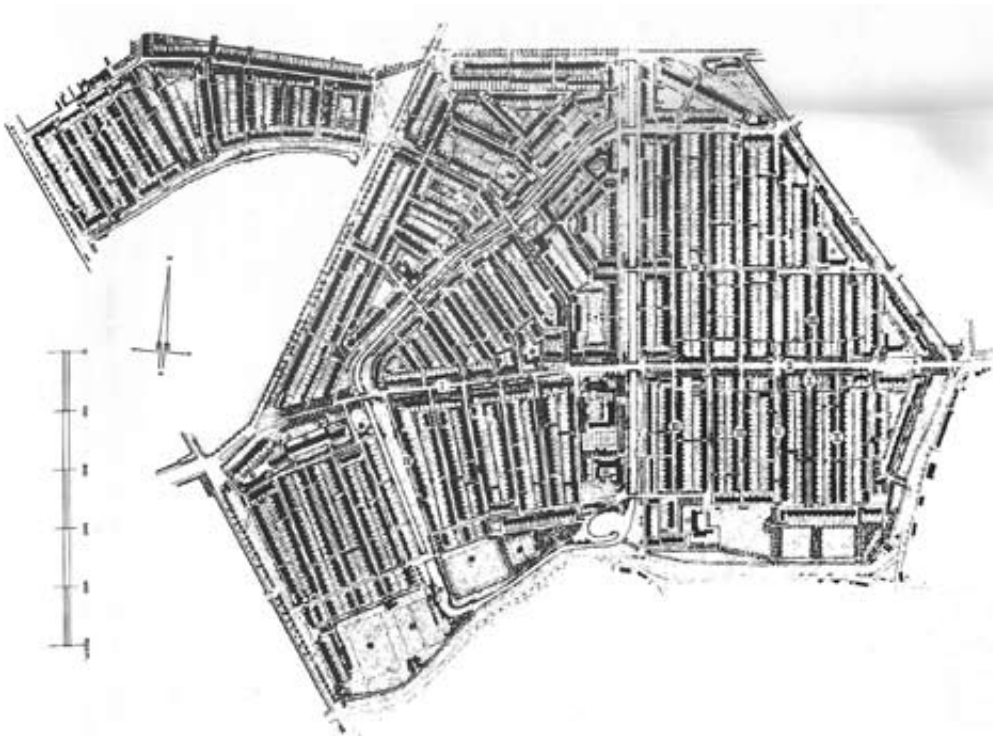
Na de onsamenvangende verzameling stratenplannen die rond 1900 in de marge van de havenwerken werden uitgevoerd, won de planmatige stadsontwikkeling tijdens het interbellum sterk aan betekenis op Zuid. Sinds het uitbreidingsplan van Burgdorffer uit 1914 maakte de speculatieve en individuele woningbouw steeds meer plaats voor complexmatige woonbuurten. De gemeente en de woningbouwverenigingen eigenden zich in de jaren tien en twintig een belangrijke rol toe in de stadsontwikkeling en de volkshuisvesting. Zuid werd een proeftuin van nieuwe stedenbouwkundige concepten en bouwtechnische experimenten in de tuin-, beton- en nooddorpen. Geografisch lag het accent in de verstedelijking op het oostelijke deel in verband met de ligging van de brug over de Maas.

tuindorpen

In reactie op de ordeloos uitdijende steden ontwikkelde E. Howard eind negentiende eeuw in Engeland de tuinstadgedachte¹². De gedachte was gebaseerd op een gedecentraliseerd verstedelijkingsmodel met een concentrische opzet. De denkbeeldige stad van Howard bestond uit een stedelijk voorzieningencentrum met daaromheen achtereenvolgens een ring van woonwijken, een groenzone met parken, een schil met industrie en het buitengebied met landbouwgronden en natuur. Deze landelijke vorm van stedelijkheid kreeg gedurende het interbellum in Nederland een afgeleide uitwerking in de vorm van een groot aantal tuindorpen: groene en dorpsachtige woonwijken in de steden. Een vroeg voorbeeld hiervan in Rotterdam is het tuindorp Heyplaat dat architect H.A.J. Baanders vanaf 1913 ontwierp voor de arbeiders van de Rotterdamse Droogdokmaatschappij (RDM)¹³. In navolging van het tuindorp Vreewijk, dat hierna aan de orde komt, initieerde het stadsbestuur in 1918 ook een Gemeentelijk Tuindorp op het terrein tussen de Lange Hilleweg en de Groene Hilledijk in Bloemhof. Architect A.J. van Doorn ontwierp hiervoor een complex van duizend woningen dat in exploitatie werd gegeven aan de speciaal daartoe opgerichte particuliere Stichting tot Beheer van Gemeentewoningen. De verschijningsvorm van het Gemeentelijk Tuindorp is ingrijpend gewijzigd door renovatie, onderhoud en beheer.



Tekening van F. Bakker uit 1914 van het te bouwen eerste gedeelte van tuindorp Vreewijk rond de centrale Brink (coll. GAR). Op de achtergrond: de stoomtram op de Groene Hilledijk, de Maashaven (linksboven) en de Spoorweghaven (rechtsboven).

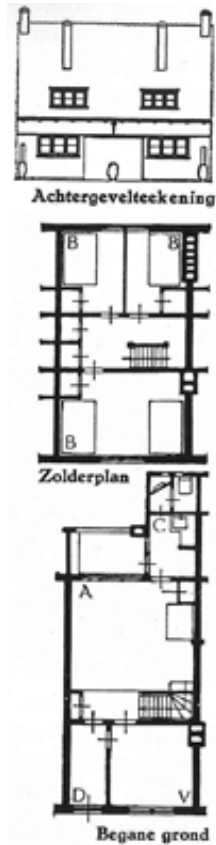
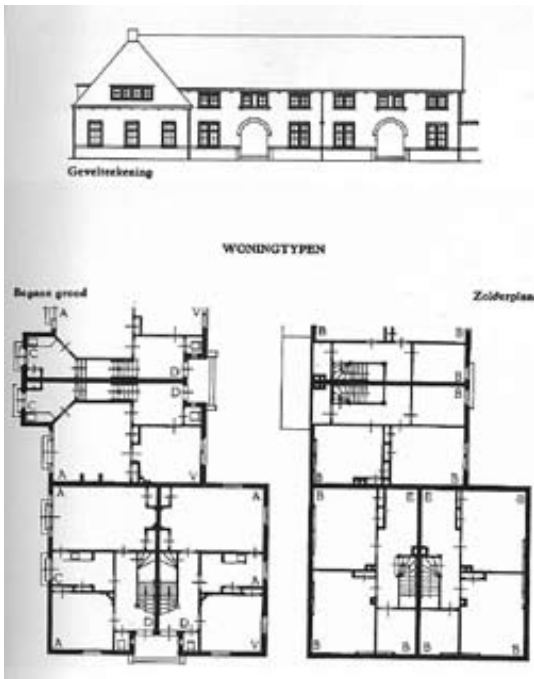


Plan van tuindorp Vreewijk uit 1920 van Granpré Molière c.s. Uit: Schreijnders (1991), p.128-129).

Vreewijk ¹⁴

Naar het voorbeeld van de Engelse tuinstadgedachte werden in Vreewijk de voordelen van het leven op het platteland verenigd met het wonen in de stad. In 1913 richtte bankier en voormalig lid van de Gezondheidscommissie K.P. van der Mandele gesteund door enkele Rotterdamse notabelen de N.V. Eerste Rotterdamsch Tuindorp op. Het doel was om een gezonde woonwijk voor arbeiders op Zuid te realiseren. In tegenstelling tot de wijken op de Rechter Maasoever kon op de stevige kleigrond van Zuid op grote schaal niet onderheide en dus goedkope laagbouw gerealiseerd worden. Vreewijk werd vanaf 1916 gefaseerd ontwikkeld in opdracht van de NV Maatschappij voor Volkshuisvesting 'Vreewijk', die speciaal was opgericht om aanspraak te kunnen maken op gunstige leningen in het kader van de Woningwet.

Architect H.P. Berlage ontwierp in 1913-1914 voor het Karnemelksland een stedenbouwkundig plan voor vijfhonderd woningen, een school, bad- en wasgebouwen, kinderspeelsterreinen en een centrale Brink met volkshuis. De Brink was gesitueerd op de kruising van de bestaande waterloop Lede en de haaks kruisende nieuwe hoofdstraat Dreef. Het geknikte stratenplan volgde de grillige polderstructuur van het Karnemelksland. De woningbouw werd opgedragen aan het bureau Granpré Molière, Verhagen & Kok (ten westen van de Lede) en het bureau J.H. de Roos & W.F. Overeynder (ten oosten van de Lede). De uitvoering van het plan Berlage kwam vanaf 1916 gefaseerd in zes deelprojecten tot stand. Het bureau Granpré Molière, Verhagen & Kok ontwierp in 1921 een stedenbouwkundig vervolgplan voor de Varkenoordsche Polder. Het stratenpatroon volgde de orthogonale polderstructuur. Het formele esthetische stadsbeeld van Berlage uit het eerdere plan maakte plaats voor de meer rationele benadering en informele uitwerking van Granpré Molière: 'Bij de uitbreiding van het Tuindorp is geleidelijk meer in deze richting gestreefd en gezocht om effecten van een eigen betekenis steeds meer te vermijden; naarmate het gebouwde gebied groter werd en meer gezien kon worden als een deel van Zuid-Rotterdam, werd van zelf de richting naar meerder strakheid en eenvormigheid gevolgd, zoowel in den aanleg van de straten als bij de behandeling van de blokken. [...] Bij den aanleg van de straten hebben de meest gewenschte zonnestand, de ligging van bestaande sloten, de goede lengte en diepte der bouwblokken doorslag gegeven'.¹⁵ Tot de Tweede Wereldoorlog werden in Vreewijk ongeveer 3.400 eengezinswoningen en ruim 700 beneden/bovenwoningen gebouwd. Verspreid over het gebied werden tientallen buurtwinkels gerealiseerd. Bijzondere gebouwen als kerken, scholen en de leeszaal werden voornamelijk aan de hoofdstructuur en bij kruisingen gesitueerd. Tussen 1940 en 1944 werden aan de rand van Vreewijk drie buurten toegevoegd conform het herziene Uitbreidingsplan van Witteveen uit 1937-1938: de Zuideras e.o. met woningen in beton, de Dalenbuurt met ruim vijfhonderd woningen en De Vaan met ruim negenhonderd woningen voor 'zeer weinig draagkrachtige huurders'. Het stedenbouwkundig ontwerp voor De Vaan was van de hand van ir. P. Verhagen. De Vaan sluit in westelijke richting aan op Vreewijk en ligt ingeklemd tussen de Dordtsestraatweg en de Vaanweg. De meeste woningen hebben twee bakstenen bouwlagen met een pannenzadeldak. De woningen zijn samengevoegd tot rijen van wisselende lengte. De rijen staan evenwijdig aan de langgestrekte, licht gebogen straten. De straten hebben overwegend een asymmetrisch profiel met voortuinen en/of bomen aan één zijde. De openbare ruimte heeft een groene uitstraling dankzij enkele plantsoenen, de omhaagde tuinen en de bomen. De meeste straten zijn heringericht ten behoeve van de auto en voorzien van drempels. De meeste woningen zijn gerenoveerd en uitgebouwd aan de achterzijde. Enkele blokjes zijn vervangen door nieuwbouw. De woningen zijn ontworpen door het bureau Verhagen, Kuiper & Gouwetor, evenals het tiental middenstandswoningen uit 1950-1958 aan de Dordtsestraatweg en de omgeving van De Enk.



links
Woningbouw aan het Manspad
van De Roos en Overeynder
(1916-1918).

rechts:
Woningbouw aan de Heggel-
aan van Granpré Molière c.s.
(1916-1918).
Uit: Schreijnders (1991), p.125.



Vreewijk: Iependaal.



Vreewijk: Hovendaal.



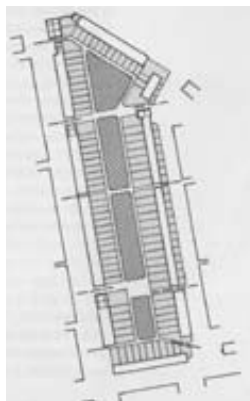
Vreewijk: Lange Geer.



Vreewijk: Brink.

De cultuurhistorisch meest waardevolle kenmerken van Vreewijk zijn:

- dorps op zichzelf staande enclave in de stad met breukvlakken aan de randen van de wijk: tunneltraverse, Vaanweg en diffuse zuidgrens;
- kenmerken van het polderlandschap behouden: verkavelingstructuur, Lede, Lange Geer, Groene Zoom, Dordtsestraatweg, Groene Hilledijk, Smeetslandsedijk;
- nauwe samenhang tussen de stedenbouwkundige structuur (regelmatige ordening met restruimtes), de inrichting van de openbare ruimte (structurende beplanting) en de architectonische verschijningsvorm van de woningen (dorps eenvoud);
- hiërarchie in het stratenpatroon: een assenkruis van hoofdroutes (Lede en Dreef / Lange Geer en Groene Zoom), een regelmatig patroon van formeel ingerichte woonstraten en een onregelmatig patroon van informeel ingerichte achter- en dwarspaden
- duidelijk centrum rond de Brink in het gedeelte van Berlage, en een niet gearticuleerd centrum in het gedeelte van Granpré Molière rond de kruising van de Lange Geer en de Groene Zoom: hier was een religieus centrum met kerk en klooster voorzien (in jaren vijftig bebouwd met woningen);
- besloten informele straatbeelden met wisselende rooilijnen, vernauwingen en verbredingen in het profiel, terloopse en onbepaalde (maar wel bewust vormgegeven) 'restruimtes' als gevolg van hoekverdraaiingen en maatwijzigingen in de verkaveling (bijvoorbeeld de Slag, Hovendaal, Frankendaal);
- landelijke, groene verschijningsvorm dankzij de zorgvuldig door P. Verhagen ontworpen openbare ruimte, waarin de voor- en achtertuinen, ligusterhagen als erfscheidingen, singels, plantsoenen en laanbeplanting een belangrijke rol spelen als afbakening en overgangselementen (het groenplan verschaft Vreewijk zowel structuur als ruimtelijke variatie);
- groot aaneengesloten gebied met voornamelijk eengezinswoningen in halfgesloten bouwblokken, traditionele bouwtechniek, formele architectuur met heldere geometrische vormen, rode bakstenen gevels, herhaling van identieke gevelonderdelen en schuine pannen daken in dwarsrichting met aankappingen en overstek;
- hoogwaardige materialisering, verfijnde en tactiele detaillering met veel aandacht voor de benadering van dichtbij;
- zelfvoorzienend voor wat betreft de dagelijkse behoeften: volkshuis, kerken, buurtwinkels en scholen voor lager en voortgezet onderwijs.



Halfgesloten bouwblok. Bloktypologie uit Rotterdam-Zuid 1987.



De Kossel II Hyacintstraat: band van glad pleisterwerk ter hoogte van de vensters op de verdieping. Uit: Cusveller (1989).



De Kossel I Balsemienplein: rijtjes eengezinswoningen met schuine pannendaken en een poortgebouw. Uit: Cusveller (1989).



De Kossel I: plint van gekleurde tegels. Uit: Cusveller (1989).



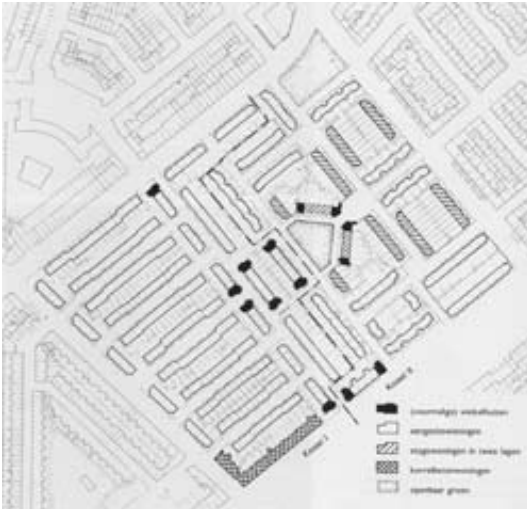
Betondorp De Kossel I + II kort na de bouw op een luchtfoto uit ca. 1925 (KLM Aerocarto). Rechtsboven het eerste complex met de schuine pannendaken en het driehoekige Balsemienplein. In het midden de evenwijdige stroken met de platte daken. Uit: Cusveller (1989).

betondorpen ¹⁶

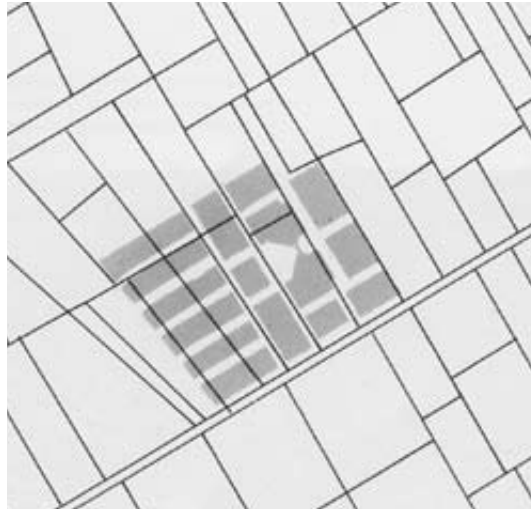
Na de Eerste Wereldoorlog was de woningnood hoog en het gebrek aan traditionele bouwmaterialen groot. Deze bijzondere omstandigheden maakten de weg vrij voor experimenten in beton; een verondersteld snelle, efficiënte en goedkope bouwwijze. Omdat particuliere bouwers het destijds lieten afweten vanwege de hoge bouwprijzen en een tekort aan geschoolde bouwvakkers, nam de gemeentelijke overheid het initiatief tot het bouwen in beton. Vanwege het experimentele karakter werden meerdere bouwsystemen uitgetoet. In Rotterdam waren directeur van de Woningdienst A. Plate, architect van de Woningdienst J.J.P. Oud en wethouder Sociale Belangen A.W. Heykoop (bijnaam 'Arie Beton') warme pleitbezorgers van moderne bouwmethodes en -technieken. Zij waren de drijvende krachten achter de totstandkoming van enkele betondorpen op Zuid. Op basis van hun positieve oordeel over een gietbouwmethode die zij in Hamburg en Bremen zagen, gaf het gemeentebestuur in augustus 1920 goedkeuring aan enkele experimenten.



Luchtfoto uit de jaren dertig in noordelijke richting van Hillesluis en een stukje van Bloemhof. De betondorpen Kiefhoek (links) en Stulemeijer II (midden) contrasteren qua kleur sterk met de omgeving. Uit: Cusveller (1989) p.18 (KLM Aerocarto).



Betondorp De Kossel I en II: situatietekening. Wit: eengezinswoningen. Gearceerd: etagewoningen in twee bouwlagen. Ruitpatroon: rijtje korrelbetonwoningen. Zwart: voormalige winkelhuizen. Uit: Cusveller (1989) p.27.



De verkaveling van betondorp De Kossel I en II ingetekend in de voormalige verkaveling van de Hillepolder. Uit: Cusveller (1989) p.20.



De Kossel I



De Kossel II



De Kossel I



Korrelbetonwoningen aan de Lange Hilleweg.

De Kossel

Het betonnen woningbouwcomplex De Kossel werd in twee fases gebouwd tussen 1921 en 1924 naar ontwerp van architect F. Hulsebosch. Het complex was vernoemd naar de Duitse firma Kossel & Co. Bij dit bouwsysteem werd het beton gestort in een ruwhouten bekisting. De wanden, vloeren en daken werden ter plaatse gegoten met behulp van geprefabriceerde bekisting.

De eerste fase (Kossel I) wordt begrensd door de Putsebocht, Lange Hilleweg en Violierstraat. Dit deel bestaat uit circa 70 eengezinswoningen en 170 beneden- en bovenwoningen. De laagbouw heeft een traditionele verschijningsvorm met schuine daken. De gestapelde bouw heeft platte daken en plastische gevels met balkons, verlaagde daklijsten, zware kroonlijsten en reeksen vierkante bovenlichten. De gevels zijn afgewerkt met een laag kalkzandspecie. De ritmische plaatsing van balkons, erkers, schoorstenen en portieken zorgt voor de geleiding van de bouwmassa. Horizontale accenten als dakrand en plint benadrukken de eenheid van het woonblok. Buurtwinkels zijn gesitueerd op de hoeken van enkele woonblokjes.

De tweede fase (Kossel II) wordt begrensd door de Putsebocht, Lange Hilleweg en Resedastraat. Dit deel bestaat uit 500 beneden- en bovenwoningen in twee bouwlagen met platte daken en enkele buurtwinkels. Vanwege de gestegen bouwkosten is in deze fase uitgegaan van een regelmatige strokenbouw, een hogere bebouwingsdichtheid en een grotere mate van standaardisatie. De architectonische verschijningsvorm wordt in hoofdzaak bepaald door langgerekte bouwblokken met vlakke, gepleisterde gevels en platte daken met om de dakrand gevouwen mastiek. De buitenisolatie is in 1989 aangebracht.

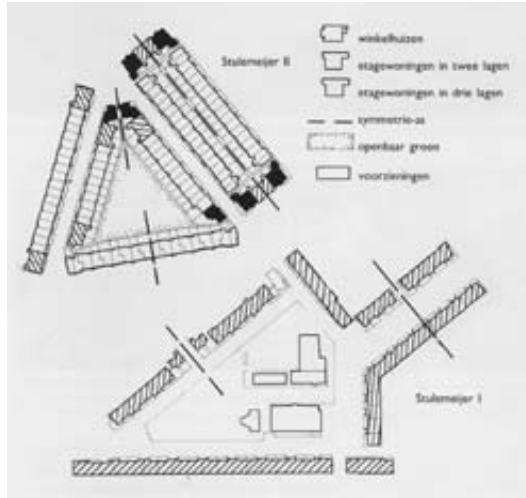
In aansluiting op Kossel II werden in 1928-1929 op de hoek van de Lange Hilledijk en de Resedastraat dertig korrelbetonwoningen gebouwd naar ontwerp van architect Greve. Het was een proefblok op initiatief van de N.V. Volkswoningbouw Rotterdam waarin A. Plate en W. van Tijen participeerden. Het proefblok had ten doel om geldschieters te interesseren voor het grotere plan, namelijk twee grote tuindorpen in Schiedam en op Zuid die er beide uiteindelijk niet kwamen.

De cultuurhistorisch meest waardevolle kenmerken van De Kossel zijn:

- Kossel I: een tuindorppachtige opzet met brink, korte woonstraten, hagen en gedeeltelijk schuine pannendaken;
- Kossel II: een compacte opzet door de gestapelde woningbouw;
- de orthogonale verkaveling grijpt terug op het slotenpatroon en is voorzien van enkele formele ingrepen (pleintjes) omwille van een esthetisch stadsbeeld met monumentaliteit;
- de symmetrische hoofdopzet met middenas splitst zich ter plaatse van het driehoekige Balsemienplein (hart van de buurt);
- verschillende soorten bomen ondersteunen en accentueren de stedenbouwkundige hoofdopzet;
- variatie in de vormgeving van de straatbeelden: wisselende combinaties van (a)symmetrie in de straatprofielen, verspringingen in de rooilijn halverwege of op de uiteinden van de straten, naar elkaar toegeschoven woonblokjes bij de entrees van de buurt ('poorten');
- de architectonische verschijningsvorm is in z'n vormentaal robuust, in z'n materialisering daarentegen zeer kwetsbaar. Bij de renovatie in de jaren 90 is het beeld als uitgangspunt genomen en niet de specifieke materialen. Hierdoor zijn de gevelbeelden sterk verarmd.



Betondorp Stulemeijer I vlak voor de oplevering.
(KLM Aerocarto).



Betondorp Stulemeijer I (boven) en II (onder).
Uit: Cusveller (1989) p.33.



Betondorp Stulemeijer in aanbouw: stapelbouw in beton.
Uit: Cusveller (1989) kapt voorzijde (coll. GAR).



Stulemeijer woningen vlak voor de oplevering in september
1921. De banden en daklijsten zijn later overgeschilderd.
Uit: Cusveller (1989; coll. GAR).



Stulemeijer na renovatie.



Stulemeijer na renovatie.

Stulemeijer

De twee woningbouwcomplexen in het systeem Stulemeijer zijn tussen 1921 en 1925 naar ontwerp van architect J.M. van Hardenveld uitgevoerd door de firma N.V. IGB uit Breda. De naam Stulemeijer is ontleend aan de directeur van dit bedrijf. Bij dit systeem werden geprefabriceerde holle betonblokken, lateien, drempels en regenpijpen op elkaar gestapeld (stapelsysteem Isola). Verticale holttes werden na het stapelen volgestort om het verband te versterken.

De eerste fase (Stulemeijer I) ligt op een driehoekig terrein tussen de Lange Hilleweg en de Strevelsweg in de wijk Bloemhof. Dit deel bestaat uit 127 woningen in een tuindorpachtige opzet: vijf woonblokken met beneden- en bovenwoningen in twee bouwlagen met platte daken. Het gevelbeeld wordt in hoofdzaak bepaald door de plastische werking van portieken, balkons en verspringingen in de gevellijn. Opvallend zijn verder de horizontale lijsten, de accenten rond de portieken en het contrasterende kleurgebruik. Poorten verschaffen toegang tot het binnenterrein: oorspronkelijk een Brink met waterstokerij waar je warm water, brandstof en schoonmaakmiddelen kon kopen. Het driehoekige plein was oorspronkelijk ingericht als een plantsoen met een verhard middengebied. Na de Tweede Wereldoorlog is dit plein bebouwd met een kerk en een school.

De tweede fase (Stulemeijer II) ligt tussen de Groene Hilleweg, Strevelsweg / Bree en Randweg in de wijk Hillesluis. Dit deel bestaat uit 362 etagewoningen in twee en drie lagen met een portiekontsluiting, verdeeld over een rechthoekig en een driehoekig bouwblok met binnenterrein. De open hoeken van het driehoekige bouwblok verschaffen toegang tot het binnenterrein. Zeven winkelruimtes zijn gesitueerd op de koppen. Vanwege de gestegen bouwkosten werd bij de tweede fase gekozen voor een hogere bebouwingsdichtheid en meer standaardisatie. In het gevelbeeld kwam daardoor meer nadruk te liggen op het collectieve c.q. het bouwblok als geheel. In aanvulling op de sterk horizontaal gelede gevels van het eerste complex zijn in het tweede complex ook verticale accenten (schoorstenen en risalieten) toegepast. De betonblokken zijn in het tweede complex in halfsteensverband gestapeld.

De cultuurhistorisch meest waardevolle kenmerken van Stulemeijer zijn:

- de combinatie van een tuindorpachtige opzet met een stedelijke bebouwingstypologie en –dichtheid;
- de nadruk op het bereiken van monumentale effecten in de verkaveling en de openbare ruimte (rooilijn verspringingen, poorten, hoekrisalieten, pleintjes);
- de gesloten bouwblokken met open hoeken;
- de heldere architectonische verschijningsvorm met plastische gevels, ritmiek, horizontale en/of verticale geleiding, contrasterend kleurgebruik, geschilderde geveloppervlakken en zichtbare prefab betonnen onderdelen.



De Kiefhoek, luchtfoto.



De Kiefhoek na renovatie.



De Kiefhoek, straatbeeld oorspronkelijke situatie.

Kiefhoek

Het laatste belangrijke woningbouwcomplex met een experimenteel karakter in Bloemhof was de Kiefhoek. Architect J.J.P. Oud ontwierp dit complex aanvankelijk in betonnen montagebouw maar het werd vanwege de teleurstellende ervaringen met de Kossel en Stulemeijercomplexen tussen 1928 en 1930 in traditionele bouwtechniek uitgevoerd. Het complex omvatte bijna driehonderd eengezinswoningen van twee bouwlagen met plat dak in rijtjes van wisselende lengte, twee winkels, een waterstokerij en een pakhuisje. Tijdens de bouw werd een kerkgebouw voor de Hersteld Apostolische Gemeente toegevoegd.

De cultuurhistorisch meest waardevolle kenmerken van de Kiefhoek zijn:

- het introverte karakter dankzij verborgen en verzonken ligging achter een hogere randbebouwing;
- de rationele polderslotenverkaveling is verlevendigd door afschuiningen die bijzondere ruimtes creëren voor de situering van twee speelplaatsen, een plantsoen en twee winkels op afgeronde straathoeken;
- de contrastwerking tussen de beslotenheid van de binnenterreinen en de weidsheid van de woonstraten;
- de mee ontworpen tuinhedden, muren, trappen en stoepen leggen een verbinding tussen de straten, speelplaatsen en de woningen;
- de rationele bebouwingswijze: herhaling en spiegeling van identieke woningen met uitgekiende standaardplattengronden (compacte opzet en doelmatige inrichting als een 'woon-Ford');
- de architectonische vormgeving van de woningen is ondergeschikt aan de stedenbouwkundige samenhang in het straatbeeld;
- het gevelbeeld bestaat in hoofdzaak uit drie op elkaar gestapelde doorlopende stroken: kamerbrede vensters en voordeuren op de begane grond, een strook van wit pleisterwerk en een bandvenster met daklijst op de verdieping (nadruk op de collectiviteit van het bouwblok);
- de compositie van het gevelbeeld wordt geaccentueerd door het kleurgebruik (rood, blauw, geel en grijs);
- Subtiële materialisering: de vlakke detaillering en de materiele uitwerking in stucwerk maken de gevelbeelden zeer kwetsbaar.





Wielewaal, plantsoen op de hoek Minkestraat en Eelkmanstraat.



Wielewaal, Eelkmanstraat.



Wielwaal, woningbouw aan de Tacostraat.

nooddorp Wielewaal

Tijdens en na de Tweede Wereldoorlog werden in Rotterdam enkele complexmatige nooddorpen gebouwd om de ergste woningnood te lenigen, waaronder de Wielewaal en het Brabantse Dorp. Het Brabantse Dorp is in de jaren zestig gesloopt voor de ontwikkeling van het Zuidplein. De semi-permanente woningen van de Wielewaal werden in 1948-1949 in opdracht van de gemeente Rotterdam (afdeling Openbare Werken) gebouwd en hadden een beoogde levensduur van 25 jaar. De Wielewaal bevindt zich in de westelijke uitloper van het Zuiderpark en ligt ingesloten tussen de Kromme Zandweg, de Groene Kruisweg, de Korperweg en de Schulpweg. De enigszins verscholen woonbuurt omvat bijna vijfhonderdvijftig semi-permanente woningen. De meeste woningen hebben één bakstenen bouwlaag met een flauw hellend zadeldak. De woningen zijn samengevoegd tot korte blokjes van wisselende lengte. De woonblokken staan overwegend evenwijdig aan de langgerekte noord-zuidstraten, in lijn met het stratenpatroon in Charlois. In de groenstroken is op kleine schaal een schuine, verspringende verkaveling toegepast. Ook in de korte dwarsstraten verspringen de koppen van de woonblokjes ten opzichte van elkaar. De openbare ruimte heeft een groene uitstraling dankzij de verschillende plantsoenen en de omhaagde tuinen. De levensduur van het complex is onlangs verlengd door groot onderhoudswerkzaamheden en woningverbetering.

De cultuurhistorisch meest waardevolle kenmerken van de Wielewaal zijn:

- stedenbouwkundige verkaveling (zie onderstaande kaart);
- inverte opzet met informele sfeer;
- wonen in het groen;
- groen hart en randen;
- woningen aan woonpaden;
- lage eenvoudige bebouwing.





Ontsluitingen van etagewoningen: gekoppelde voordeuren op een rij aan de straat (links) en een open portiek (rechts).



Gesloten straatwand aan de Mijnsherenlaan.



Gesloten straatwanden aan weerszijden van de Pleinweg.

stedelijk bouwblok¹⁷

inleiding

In de periode 1918-1925 lag de nadruk op complexmatige laagbouwwoningen in de polderkommen. Deze tuin- en betondorpen waren overwegend op initiatief van de gemeente en woningbouwverenigingen tot stand gekomen (zie vorige hoofdstukken) Vanaf omstreeks 1925 kwam het initiatief steeds meer bij particuliere ondernemers te liggen. Het accent in de woningbouw verschoof onder invloed van Witteveens uitbreidingsplan uit 1926-1927 naar stedelijke bouwblokken in meerdere bouwlagen; allereerst aan de randen van de polderkommen in het oostelijke deel van Zuid (langgerekte wanden langs de hoofdroutes) en vervolgens als superblokken ten westen van de Dordtselaan en het Zuidplein.

gesloten bouwblok

In het uitbreidingsplan van Witteveen uit 1926 was het gesloten bouwblok de belangrijkste stedenbouwkundige bouwsteen. Zijn streven naar een consistent esthetisch stadsbeeld vereiste een grote mate van controle op de architectonische vormgeving van het bouwblok. Juist in die tijd trokken de gemeente en de woningbouwverenigingen zich van de woningbouwmarkt terug en werden de particuliere bouwers weer actief, vooral in het segment van de middenstandswoning. Om de controle op het stadsbeeld in deze gewijzigde situatie te behouden, voegde de gemeente in 1927 een welstandsbepaling toe aan de bouwverordening. In deze bepaling stond dat de particuliere bouwers verantwoording aan de stedenbouwkundige dienst moesten afleggen over de vormgeving van de straatgevels. De gewenste consistentie in het esthetische stadsbeeld c.q. de eenheid van het bouwblok stond immers op gespannen voet met het kleinschalige karakter van de toenmalige particuliere bouwindustrie. De oplossing werd gevonden in een afspraak tussen de gemeente, particuliere bouwers en architecten. Binnen een bouwblok werkten verschillende bouwondernemers met één - door de gemeente goedgekeurde of aangewezen - architect aan de voorgevel en met één of meer (andere) architecten aan de plattegronden. De architectuur maakte een schaa sprong van het afzonderlijke bouwproject naar het totale bouwblok, en kreeg zo een stedenbouwkundige dimensie.

Architect J.H. van den Broek leverde hieraan een belangrijke bijdrage. Tussen



Gesloten straatwanden aan de Borselaarstraat en de Rijsoordstraat.



Boven: strokenbouw aan de Noordzijde van de Bas Jungeriusstraat (J.H. van den Broek 1940: 1000 woningenplan).

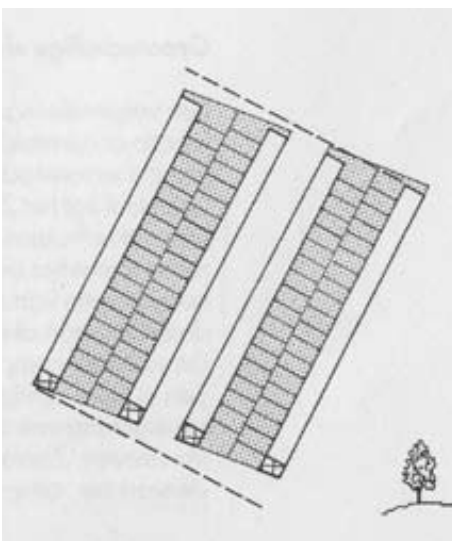


Rechts: strokenbouw aan de Klaverstraat en omgeving (1940-1947: 1.900 woningenplan).

Rechts: strokenbouw aan de Wieringerstraat en omgeving (J.H. van den Broek 1938 voor Algemeen Belang).

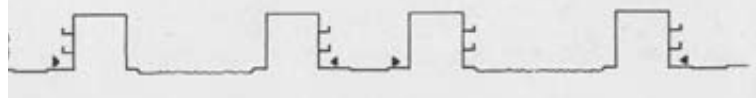


Halfopen bouwblok:
loktypologie uit Rotterdam-Zuid 1987.



4 CARNISSE (1940)

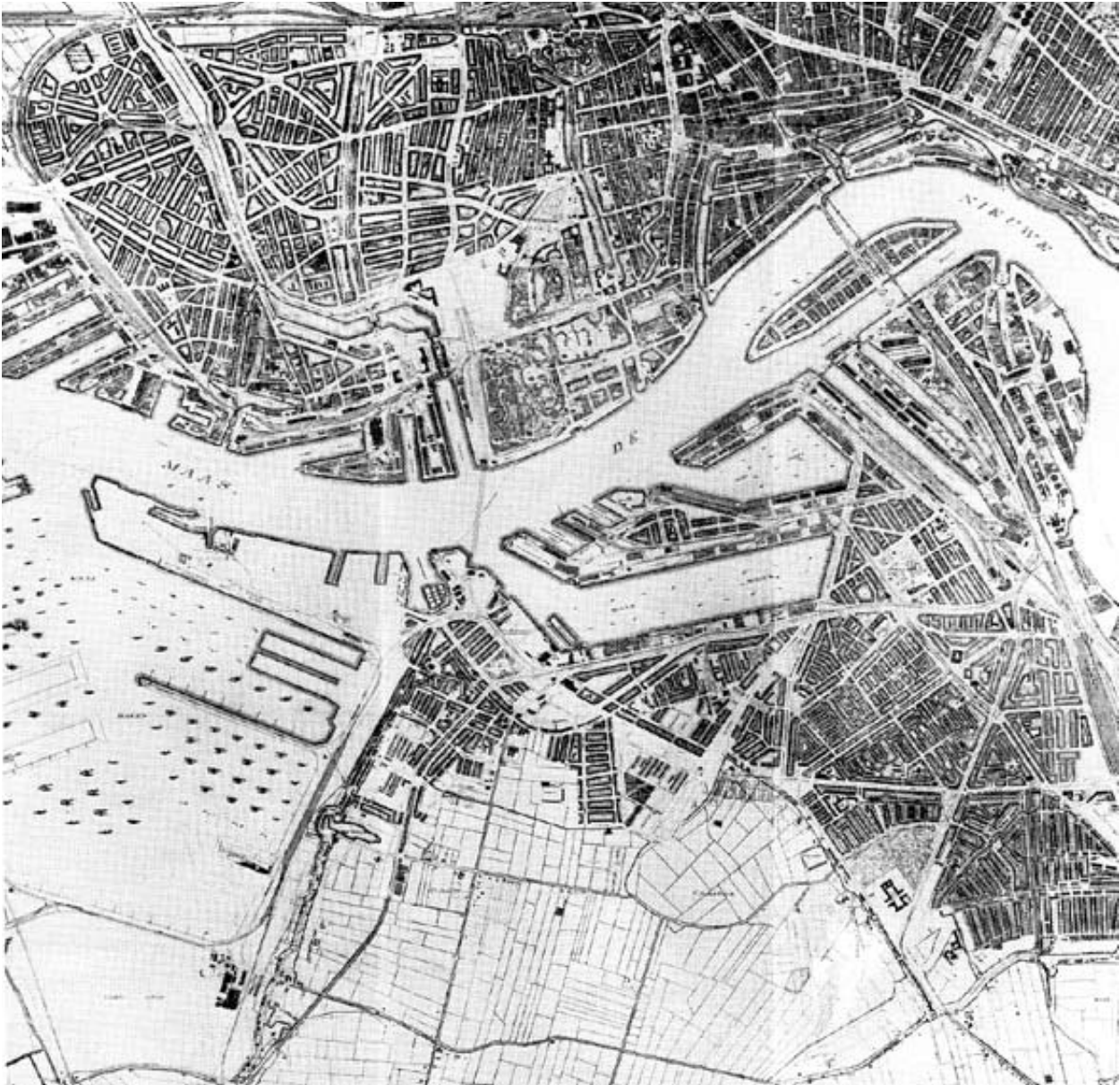
bouwblok:
open, straat-strokenbouw. Portiek met wisselbeuk
maakt meerdere orientaties mogelijk: begane grond
woning steeds op tuin georiënteerd, bovenwoning wisselend: deels 'op de zon' (leidt tot a-symmetrische straat), deels op singel. verkaveling;
polderstructuur, orthogonaal.
voorzieningen:
afsnijding getrappt opgelast met bijzondere elementen:
op grotere schaal het Amelandse Plein en school, op kleinere schaal met afsnijding bouwblok (winkels op de kop).



1927 en de Tweede Wereldoorlog was hij veelvuldig betrokken bij woningbouwprojecten op Zuid. In wisselende samenwerkingsverbanden en voor verschillende kleine aannemers en bouwbedrijven¹⁸ ontwierp hij grote hoeveelheden etagewoningen voor arbeiders en middenstanders. Alleen al in de Millinxbuurt e.o. ontwierp hij tussen 1930 en 1933 dertien woningbouwprojecten. In overeenstemming met het uitbreidingsplan van Witteveen werden de woningen voor de middenstand gesitueerd aan de hoofdstructuur (bijvoorbeeld Mijnsheerenplein) en de arbeiderswoningen aan de achterliggende straten. De opzet van de woningen was veelal gelijk: een winkel, bedrijf of gelijkvloerse (alkoof)woning op de begane grond en twee (alkoof)woningen met gemeenschappelijke voordeur en trappenhuis op de twee verdiepingen. Het twee aan twee koppelen en herhalen van deze opzet leidde tot een regelmatige indeling van de straatgevel met gekoppelde voordeuren, vensterassen, schoorstenen en dakkapellen. Variatie en creativiteit kwamen vooral tot uitdrukking in de wijze waarop de verschillen in bouwhoogtes en de knikken in het stratenpatroon telkens weer anders werden opgelost in de hoeken van de bouwblokken. Uit dit bouwtype ontwikkelde zich in de jaren dertig de portiekflat. Dit zogenaamde Haagse portiektype had meestal vier bouwlagen met zes (alkoof)woningen waarvan de vier bovenwoningen toegankelijk waren via een inpandig en open portiek. In stilistisch opzicht maakte het gesloten bouwblok met stedelijke etagewoningen een ontwikkeling door van een expressieve architectuur in donkerrode baksteen met plastische gevels naar een strakke en transparante architectuur met veel glas en vlakke gevels.

halfopen bouwblok en strokenbouw

In de loop van de jaren dertig nam de vraag naar middenstandswoningen weer af en werd de behoefte aan goedkope arbeiderswoningen weer groter. Voor de particuliere bouwers was deze bouwopgave echter onrendabel. Als gevolg daarvan stagneerde de woningbouw en groeide de woningnood. Omdat de grondprijzen en bouwkosten hoog waren, zochten architecten als Van Tijen en Van den Broek de oplossing in de modernisering van het particuliere bouwbedrijf, in (middel) hoogbouw in strokenverkaveling en het gebruik van moderne bouwtechnieken en -materialen. Voor een locatie tussen de Flakkeesestraat en het Amelandseplein in de Carnissebuurt ontwierp Van den Broek in 1938 voor Algemeen Belang een betaalbaar plan met gestandaardiseerde portiekflats in evenwijdige stroken. De open zijden werden op het niveau van de begane grond gedicht met winkels, werkplaatsen en uitbouwen. De functionele architectuur werd gekenmerkt door vlakke bakstenen gevels, brede schuiframen, glazen portieken, platte daken en een herhaling van identieke woningplattegronden. De stedenbouwkundige uitgangspunten van het uitbreidingsplan waren losgelaten. Dit experimentele project kreeg in 1940 naar aanleiding van het bombardement op de binnenstad een vervolg in twee plannen. Het zogenaamde 1.000 woningenplan voorzag in deelprojecten aan de zuidkant van het Amelandseplein en de noordkant van de Pleinweg (Jungeriusstraat e.o.). In deze projecten kregen straten een asymmetrisch profiel en werden identieke winkelpaviljoens toegepast op alle hoeken. Het zogenaamde 1.900 woningenplan voorzag in de bouw van portiekflats in de Vogeltjesbuurt ten oosten van de Dorpsweg. Met uitzondering van vier blokken aan de zuidelijke stadsrand werd dit project niet door Van den Broek maar door andere architecten uitgewerkt, wat resulteerde in een traditioneler gevelbeeld met versierde portieken, vensterlijsten, decoratieve metselverbanden en zadeldaken. Dit project kwam in 1947 gereed.



Rotterdam-Zuid 1940 Het oostelijk deel van Zuid is grotendeels voltooid. De Polder van Charlois is nog grotendeels onbebouwd. Uit: tuindorp in beton Cusveller.



Maharanathakerk aan de Hillevliet 116.



Gereformeerde kerk aan het Breeplein 1. (H. Sutterland jr., 1930).

b i j z o n d e r e b e b o u w i n g

stedenbouwkundige context

In de opeenvolgende uitbreidingsplannen voor de Linker Maasoever was hiërarchie een belangrijk ontwerpprincipe in de stedenbouwkundige structuur. In de drie dimensionale uitwerking van deze plannen kwam de hiërarchie tot uitdrukking in de accentuering van belangrijke wegen, pleinen en knooppunten door grote gebouwen met een bijzondere functie. Vooral kerken en scholen leenden zich hier goed voor.

kerkgebouwen

De verstedelijking op Zuid en de toestroom van mensen met verschillende geloven kwamen in het stadsbeeld tot uitdrukking in de bouw van een groot aantal kerkgebouwen. Elke stadsuitbreiding werd gevolgd door de stichting van nieuwe parochies en religieuze gemeenschappen. Omdat de bevolking op Zuid vooral afkomstig was van Noord-Brabant en de Zuid-Hollandse en Zeeuwse eilanden, werden zowel katholieke als gereformeerde en hervormde kerken gebouwd. Deze kerkgenootschappen waren in vrijwel elke wijk op Zuid vertegenwoordigd. Sommige kerkgebouwen kregen een solitaire plek in het stedelijk weefsel. Veel andere kerken werden gebouwd als onderdeel van een complex met klooster en/of scholen in de directe omgeving. Hoe dan ook, in alle gevallen kregen de kerkgebouwen een voorname, prominente of beeldbepalende locatie aan een singel, bij een plein, in de parkrand of aan een laan.

Enkele belangrijke kerken in volgorde van ouderdom:

- de Gereformeerde Bethelkerk aan de Boergoensevliet (Tj. Kuipers, 1910);
- de Gereformeerde kerk aan het Mijnsherenplein (architect onbekend, ca. 1925);
- de Rooms Katholieke Sint Michael en Clemenskerk aan de Dorpsweg (architect onbekend, ca. 1926);
- de Rooms Katholieke Kruisvindingskerk aan de Beukendaal (B. de Vries, 1927);
- de kerk van de Hersteld Apostolische Gemeente aan de Hillevliet (J.J.P. Oud, 1929);
- de kerk van Het Nieuwe Verbond aan de Jagerslaan (J. Uyterlinde, 1929);
- de Maranathakerk aan de Hillevliet (R.J. Hoogeveen & B.T. Boeyinga, 1929-1930);
- de Gereformeerde kerk aan het Breeplein 1 (H. Sutterland jr., 1930);
- de kerk van de Nazarener (voormalige Pniel- of Singelkerk) aan de Carnissesingel (A.J. van Doorn, 1931);
- de Nederlands Hervormde Vredeskerk aan de Lede (M.J. Granpré Molière, 1933).

Na de Tweede Wereldoorlog voltrok zich een proces van secularisatie en ontzui-ling. De ontkerkelijking en de uittocht van de gelovigen kwam in de jaren vijftig voorzichtig op gang. Met oproepen tot vernieuwing en herbezinning trachtten de kerkgenootschappen het tij te keren. Daar waar mogelijk werden kerken verkleind door interne verbouwingen. Uiteindelijk verloren veel kerkgebouwen hun functie door het samenvoegen van noodlijdende parochies en het 'samen-op-weg' gaan van de protestantse kerkgenootschappen. Na de sloop van de aan de eredienst onttrokken kerken, werden de vrijgekomen bouwterreinen in het kader van de stadsvernieuwing weer bebouwd, dikwijls met bejaardentehuizen.



Schoolgebouw aan de Hillevliet 96-98 (1923).



Schoolgebouw en Kerk van het Nieuwe Verbond aan de Jagerslaan.



Scholencomplex aan de Frankendaal 64 (A. van der Steur 1927).



Schoolgebouw aan het Stichtse Plein 1-2, Overijsselsestr, 49 (ca. 1920).



Schoolgebouw aan de Zegenstraat 120-121 (A. van der Steur 1928).



Schoolgebouw aan de Kastanjestraat 1, West Varkenoordseweg 375.

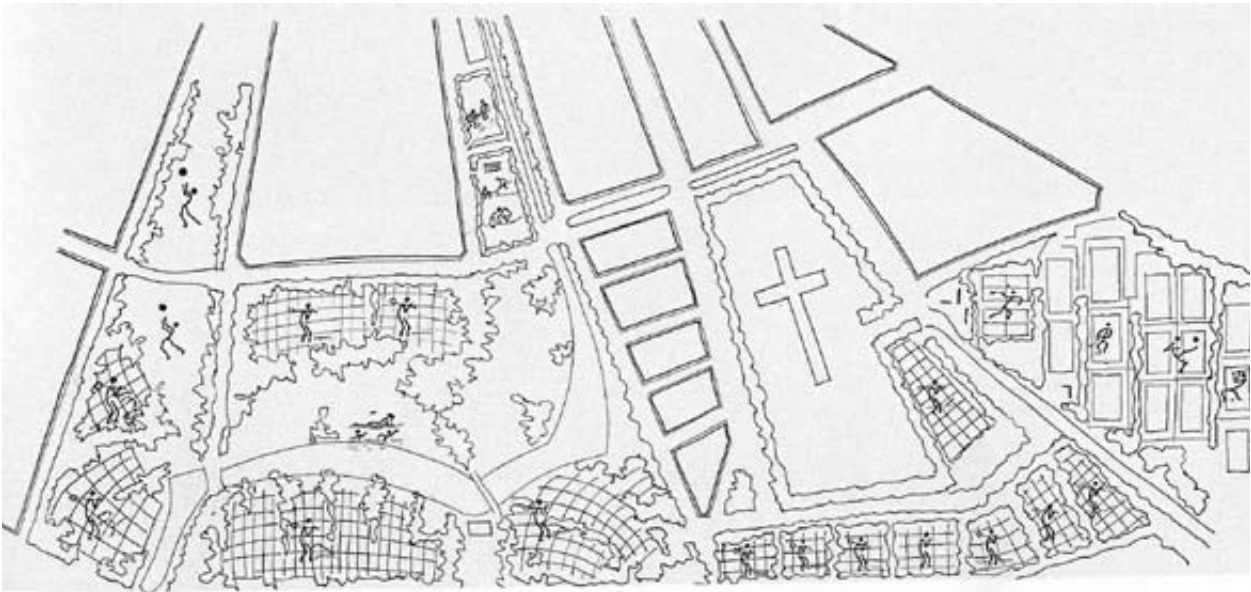
De volgende kerkgebouwen zijn gesloopt:

- de Rooms Katholieke kerk HH. Martelaren van Gorkum aan het Stieltjesplein;
- de Hervormde Wilhelminakerk aan de Persoonsstraat;
- de Gereformeerde kerk aan het Putseplein (W.C. Coepijn, 1900-1901);
- de Rooms Katholieke Sint Franciscuskerk aan het Afrikaanderplein, hoek Paul Krugerstraat (J. Margry, 1912-1913);
- de Gereformeerde kerk aan het Sandelingeplein, hoek Strevelsweg (H. Sutherland, 1920-1921);
- de Rooms Katholieke kerk Sint Theresia van het kindje Jezus aan de Strevelsweg, hoek Lange Hilleweg (P.G. Buskens, 1927-1928);
- de Nederlands Hervormde kerk aan de Gooilandsingel (Meischke & Schmidt, 1930-1931).

schoolgebouwen¹⁹

Veel Rotterdammers hebben leren lezen en schrijven in een schoolgebouw van architect A. van der Steur. In 1924 kwam hij als architect eerste klasse bij de Dienst Gemeentewerken werken. Van 1931 tot 1939 bekleedde hij de functie van stadsarchitect. Aanvankelijk legde hij zich vooral toe op het ontwerpen van schoolgebouwen. Later ontwierp hij diverse grote (openbare) gebouwen, zoals het Oogziekenhuis, het museum Boijmans Van Beuningen, de Rijksseruminrichting, het Gymnasium Erasmianum, de Twentsche Bank en de Maastunnel. Met dit omvangrijke oeuvre drukte Van der Steur een krachtig stempel op het vooroorlogse stadsbeeld. Op Zuid bouwde hij een indrukwekkende reeks scholen. Ondanks de sterk wisselende grootte van de gebouwen en de verspreiding over een groot gebied, zijn ze duidelijk herkenbaar als een architectonisch samenhangende groep. Dankzij de goed doordachte en effectvolle situering, de stijlvolle architectonische verschijningsvorm en de overwegend goede staat van onderhoud vormen deze schoolgebouwen beeldbepalende en monumentale bakens in de stad. Ze hebben de volgende waardevolle kenmerken:

- de samengestelde en massieve hoofdvorm van de (half)vrijstaande school scheidt ruimte om zich heen;
- de ruimte om de school is veelal verbonden met een knooppunt in het stedelijk weefsel;
- het schoolplein is opgevat als een ruimtelijke overgangszone tussen de openbare ruimte van de straat en de private ruimte van de school (één of meerdere pleinen, afhankelijk van de grootte en hoofdvorm van de school);
- het schoolplein heeft een hoge 'doorzichtige', zorgvuldig vormgegeven afscheiding, uitgevoerd als gemetselde plint en pijlers met daartussen een smeedijzeren sierhekwerk, die de grenzen van het bouwblok volgt;
- in de verschijningsvorm van het schoolgebouw ligt de nadruk op de samengestelde asymmetrische hoofdvorm, het dak met rode pannen, de horizontale gevelopbouw en het verticale accent bij de ingang (toren);
- in het gevelbeeld ligt de nadruk op de expressieve vorm van de vensters, het decoratief houtsnijwerk en andere zorgvuldig ontworpen details met stijlinvloeden van de Art Deco en de Amsterdamse School.



Plan voor het Zuiderpark 1938-1939 van Vereniging 'Opbouw'. Conform plan Witteveen: het stadspark met wiggen als geleidelijke overgang tussen stad en buitengebied. Uit: Het nieuwe bouwen in Rotterdam, Delft 1982, p.67.



Plan voor het Zuiderpark (C. Hanekroot 1951, collectie GAR). Conform plan Van Traa; park tussen vooroorlogse en naoorlogse wijken op Zuid. Opvallend is het grote aantal voorzieningen voor actieve recreatie in het park.

grootschalige voorzieningen²⁰

Zuiderpark

Het vooroorlogse uitbreidingsplan van Witteveen voorzag in de aanleg van een parkgordel aan de zuidelijke stadsrand met groene wiggen naar het stadshart. In 1938-1939 werkte Vereniging 'Opbouw' dit idee uit tot een multifunctioneel groengebied van 180 hectare met strandbad, speelweiden, sportvelden, volkstuinten en park. Tot uitvoering hiervan kwam het niet. In het globale uitbreidingsplan uit 1949 situeerde ir. C. van Traa het groengebied op een centrale plek tussen de vooroorlogse en de nog aan te leggen naoorlogse wijken, vooral omdat de vooroorlogse wijken een groot tekort aan groenvoorzieningen hadden. Het Zuiderpark was dus primair bedoeld voor de vooroorlogse wijken. De nieuwe naoorlogse tuinvijken kregen hun eigen groenvoorzieningen. J.G.M.C. Hanekroot en J.T.P. Bijhouwer werkten dit idee in 1951 uit op basis van uitgebreid onderzoek naar de recreatiebehoeften van de inwoners. Het resultaat was een uitgestrekt park tussen de Dordtsestraatweg en de Waalhaven, met voorzieningen voor actieve recreatie aan de randen (sportvelden, vijvers en volkstuinten) en passieve recreatie in het midden (bos, wandelpaden, ligweiden). Omdat de voorzieningen voor actieve recreatie de overhand hebben, is meer dan de helft van het park niet openbaar toegankelijk. Bovendien vormen deze voorzieningen een aaneengesloten barrière tussen de woonwijken en het centrale park, dat daardoor verstopt ligt. Drie noord-zuid lopende uitvalswegen doorsnijden het Zuiderpark (Groene Kruisweg, Zuiderparkweg en Vaanweg) en één oost-west lopende verbindingsweg begrenst het park aan de zuidzijde. Een onregelmatig patroon van slingerende wandelpaden verbindt de verschillende functies in het park. Met uitzondering van de Waal, de Wiel, de Kromme Zandweg een korenmolen en enkele boerderijen is de oorspronkelijke structuur van het polderlandschap niet meer herkenbaar. Het nooddorp Wielewaal en de Zuiderbegraafplaats werden als bestaande elementen in het plan opgenomen. De meest ingrijpende latere toevoeging is Ahoy (architecten Groosman, Van der Stoep en Pinnoo, 1970). Dit complex bestaat uit een sporthal, een aantal tentoonstellingshallen en een centraal entreegebouw. De verhoogde toegang is via voetgangersbruggen verbonden met de metrohalte en het winkelcentrum Zuidplein.



De locatie van het Zuidplein



in het uitbreidingsplan 1903



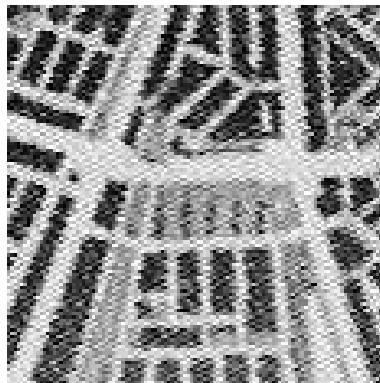
in het uitbreidingsplan 1914-1917



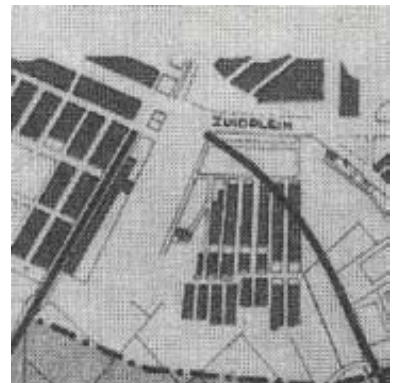
in het uitbreidingsplan 1921



in het uitbreidingsplan 1926-1927



in het uitbreidingsplan 1937-1938



in het uitbreidingsplan 1949



Zicht vanaf de loopbrug over de Strevelsweg in de richting van het Zuiderpark en Ahoy.



Zicht vanaf de loopbrug over de Strevelsweg in de richting van het Zuidplein.



Zicht vanaf de loopbrug over de Strevelsweg in de richting van de Motorstraat.

Zuidplein

In het uitbreidingsplan Van Traa (1949) wordt Zuid opgevat als een stadsdeel met een duidelijke geleding in zelfstandige wijken.²¹ Het stadsdeelcentrum ter plaatse van het Zuidplein is ondergeschikt aan dat van de binnenstad. Het vooroorlogse idee van een langgerekt plein tussen de uitwaaiierende hoofdstraten wordt losgelaten. Evenwijdig aan de Dordtsestraatweg wordt de Vaanweg aangelegd en – na de sloop van het Brabantse Dorp – rechtstreeks verbonden met de Pleinweg. Het gebied is doorsneden en de nadruk ligt weer vooral op de verkeersfunctie. In het plan Centrum Zuid uit 1954 wordt het Zuidplein e.o. opgevat als een verkeersknooppunt dat het gebied opdeelt in twee deelgebieden met elk een eigen bestemming: een winkelcentrum, een cultureel centrum en een zakelijk centrum. Het 'plein' wordt een verzameling eilanden met winkels, kantoren, schouwburg, zwembad, ziekenhuis, scholen etc. De aanleg van de verhoogde metrolijn in 1959-1968 vormt de aanleiding om het winkelcentrum op gelijk niveau te bouwen (architectenbureau H.D. Bakker, 1967). De overdekte winkelstraten rond een centraal plein zijn uitsluitend toegankelijk voor voetgangers. Het maaiveld is bestemd voor parkeren. Sindsdien zijn aan beide zijden van de Strevelsweg kantoor- en woontorens als hoogte-accenten toegevoegd en heeft het winkelcentrum een meer aansprekende buitenkant gekregen. Vanwege de grote verkeersdruk wordt momenteel gedacht aan de ondertunneling van het tracé tussen de Vaanweg en de Pleinweg. Dit idee bestond al kort na de oorlog maar kwam te vervallen met de zogenaamde Ruit rond Rotterdam die het Zuidplein zou ontlasten.



Noodwoningencomplex het Brabantse dorp. Het complex en de kerk zijn eind jaren zestig gesloopt voor de bouw van winkelcentrum Zuidplein (Luchtfoto Aerophoto Nederland, coll. GAR).

De vooroorlogse woonwijken voltooid: situatie in 1960 en 1970.



Woonstad situatie ca. 1960
bewerkt naar Kraaij (1990)

bruin: havenstad
rood: woonstad tot 1930
oranje: woonstad 1930 - 1940
blauw: woonstad 1940 - 1960



Woonstad situatie ca. 1970
 bewerkt naar Kraaij (1990)

- bruin: havenstad
- rood: woonstad tot 1930
- oranje: woonstad 1930 - 1940
- blauw: woonstad 1940 - 1960
- groen: woonstad 1960 - 1970

De periode van het inbreiden in de vooroorlogse wijken: vanaf circa 1970.



Woonstad situatie 1989; IJmuiden
bewerkt naar Kraaij (1990)

- bruin: havenstad
- rood: woonstad tot 1930
- oranje: woonstad 1930 - 1940
- blauw: woonstad 1940 - 1960
- groen: woonstad 1960 - 1970
- paars: woonstad 1970 - 1989

stadsvernieuwing en herstructurering

bouwen voor de buurt

In de jaren veertig, vijftig en zestig ging op Zuid dus alle aandacht uit naar de aanleg van de nieuwe zuidelijke tuinvijken, het Zuiderpark en het Zuidplein. In de vooroorlogse wijken veranderde in die tijd betrekkelijk weinig. De noodzakelijke sanering van de verouderde woningvoorraad was onmogelijk vanwege de hoge woningnood. Tegelijkertijd veranderde langzaam de bevolkingssamenstelling. Een deel van de oorspronkelijke bewoners ging elders in de stad wooncarrière maken. Buitenlanders en jongeren kwamen vervolgens af op de goedkope woningvoorraad. Langzaam maar zeker verslechterden de woningen, verpauperde de openbare ruimte en ging het leefklimaat achteruit. Mondige achterblijvers en actieve nieuwkomers als studenten organiseerden zich in buurtcomités. Zij eisten herstel van 'hun' wijk met behoud van de specifieke sfeer. Zo richtte Aktiegroep Redt Katendrecht (1972) zich in het bijzonder op het 'schoonvegen' van de wijk, dat wil zeggen het indammen van de prostitutie. Meer in het algemeen wilden de bewoners van oude wijken betrokken worden bij de saneringsplannen. Een verandering van het politieke klimaat in de jaren zeventig maakte deze participatie mogelijk. Het stadsbestuur en de buurtbewoners gingen samenwerken in projectgroepen. De stadsvernieuwing deed zijn intrede, dat wil zeggen opknappen in een combinatie van nieuwbouw-, verbouw- en renovatieplannen met op de wijk toegesneden sociaal-maatschappelijke voorzieningen. De uitvoering werd sterk beïnvloed door inspraak: de architectonische verschijningsvorm van de stadsvernieuwingsprojecten was ondergeschikt aan het woonprogramma en de betaalbaarheid. Voor de stadsvernieuwing was veel overheidssubsidie nodig. Het stadsbestuur ging in die tijd over tot de aankoop van duizenden particuliere huurwoningen om zo de stadsvernieuwing van de grond te krijgen. Het Oude Westen liep hierin voorop. Rond 1975 volgden de vooroorlogse wijken op Zuid. De aanvang van de stadsvernieuwing op Zuid werd gemarkeerd door het verzet tegen de sloop van honderden woningen voor het geplande Willemstracé: een brede tunnel voor auto's en treinen met enorme rotondes en op- en afritten.



Afrikaanderwijk: de lappendeken

Het topografisch beeld lijkt helder maar in de loop der jaren is de bebouwing zo vaak vernieuwd en aangepast dat geen straatbeeld ongebroken is. Het resultaat is een bonte lappendeken. De kaart is gebaseerd op het complexinformatieoverzicht van Vestia Feijenoord. Elke kleur staat voor een ander 'complex' ofwel bebouwingsfamilie,



Riederbuurt Noord: topografisch beeld.
De Nijl 2001.



Riederbuurt Noord: de Lappendeken.
De Nijl 2001.

opknappen van de woonstad

De stadsvernieuwing op Zuid kwam versnipperd tot stand en kende veel gezichten. In het algemeen waren de verschillende projecten primair gericht op het renoveren en vergroten van de bestaande woningen, het verbeteren van het particuliere woningbezit, het openbreken van de stedenbouwkundige structuur door middel van incidentele nieuwbouwprojecten, het toevoegen van nieuwe woningtypen, het vervangen van hinderlijke bedrijven door woningbouw, het toevoegen van openbare ruimte cq. groen en het herinrichten van de straten ten behoeve van de auto. De stadsvernieuwing betekende een verbetering van het wooncomfort maar had tegelijkertijd ingrijpende gevolgen voor het ruimtelijke beeld en de kwaliteit van het stadsbeeld. Veel woningen kregen extra verdiepingen (dakdozen), (nieuwe) balkons, kunststofkozijnen en buitengevelisolatie in combinatie met stucwerk en plaatmaterialen. Voorbeelden hiervan zijn overal op Zuid te vinden, soms met ingrijpende gevolgen voor het stadsbeeld zoals in De Vaan (Vreewijk) en het Gemeentelijk Tuindorp (Bloemhof). Het oorspronkelijke bebouwingsbeeld is in deze buurten onherkenbaar gewijzigd. De vernieuwing van de Hillekop in de periode 1985-1990 luidde een nieuwe fase in de stadsvernieuwing in. Opknappen van oude woningen maakte plaats voor sloop en vervangende nieuwbouw van Mecanoo in eigentijdse vormen, kleuren en verkaveling.



Hillesluis:
vervangende nieuwbouw.



Afrikaanderwijk:
nieuwbouw, renovatie, balkons aan de gevel.



Afrikaanderwijk:
renovatie, dakdozen.



Hillesluis:
nieuwbouw, geschilderde gevels.



Bloemhof:
renovatie, dakdozen.



Vreewijk:
vervangende nieuwbouw, parkeergarage.



Nieuwbouw ter plaatse van de Dokhaven (Charlois).



Nieuwbouw ter plaatse van de Katendrechtse havens.



Nieuwbouw aan de Persoonshaven (Feijenoord).



Nieuwbouw op het tweede Katendrechtse Hoofd.



Nieuwbouw op de dam tussen de Nassauhaven en de Persoonshaven (Feijenoord).



Nieuwbouw op het eerste Katendrechtse Hoofd.



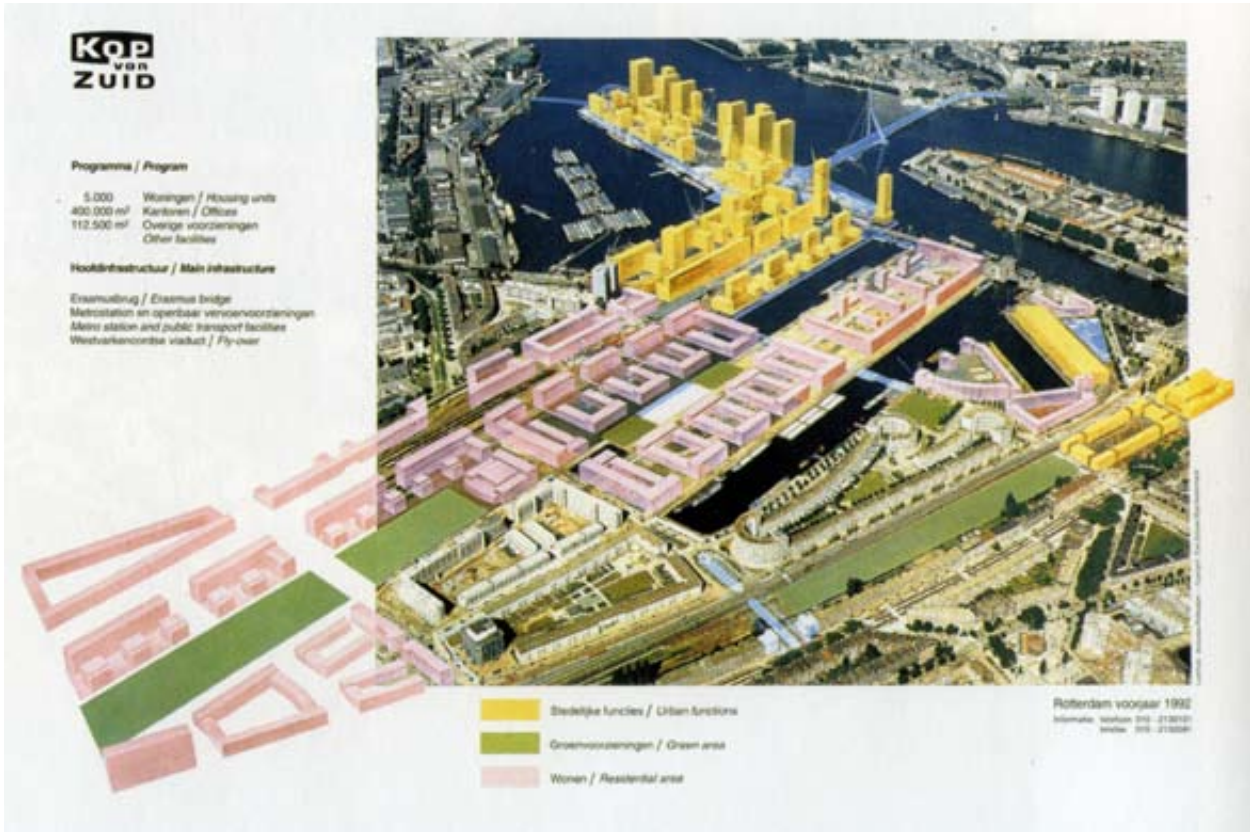
Nieuwbouw aan weerszijden van de Spoorweghaven (Feijenoord).



Nieuwbouw aan de Wilhelminakade (Kop van Zuid).

herbestemmen van de havenstad

Na de Tweede Wereldoorlog verplaatsten de havenactiviteiten zich steeds verder naar het westen. Vooral de havens op Feijenoord en Katendrecht verloren vanaf de jaren zeventig hun oorspronkelijke functie. Steeds meer fabrieken en pakhuisen kwamen leeg te staan. In het Structuurplan binnen de Ruit uit 1978 werden deze havens aangemerkt als toekomstig stedelijk gebied. In dat verband sprak de uitwerkingsnota Herstructurering Oude Havens over het opheffen van barrières, het versterken van de relatie tussen de stad en de rivier, het toevoegen van nieuwe woonmilieus en het opnemen van de havens in het stadsbeeld. De in onbruik geraakte haventerreinen veranderden in woonbuurten met sociale woningbouw. Aanvankelijk werden vooral omvangrijke en gesloten woningbouwcomplexen gerealiseerd, zoals het complex aan weerszijden van de Feijenoordhaven (J. de Waard & H. van Schagen, 1975), het complex aan de Persoonshaven (architectenbureau Kokon, 1979) en de Peperklip aan de Binnenhaven (C. Weeber, 1979-1982). De latere projecten hebben vaker een open verkaveling met hoogbouwaccenten, zoals de drie woontorens op de dam tussen de Nassauhaven en de Persoonshaven (Groosman, 1989-1990). Op Katendrecht en in Charlois werden de Eerste en Tweede Katendrechtse Haven en de Dokhaven gedempt en bebouwd. Ook hier spelen de open verkaveling en de hoogbouw in op de ruimtelijke kwaliteiten van de voormalige haven- en industrieterreinen met het unieke uitzicht over de rivier.



Boven en onder: het Wilhelminahof-complex en het Luxor Theater op het scharnierpunt van de Kop van Zuid.



Boven en onder: woningbouw van de Architecten Cie. en Kollhoff aan weerszijden van de Spoorweghaven.



Boven en onder: nieuwbouw en herbestemming van oude pakhuizen op de Wilhelminapier.



Kop van Zuid

Tijdens de eerste fase van de stadsvernieuwing lag de nadruk vrij eenzijdig op de functie wonen. Gaandeweg de jaren tachtig kwam daarnaast steeds meer aandacht voor de sociale, economische en culturele aspecten van de stadsvernieuwing. Deze verruiming van de opgave resulteerde in plannen van Teun Koolhaas (1987-1991) voor de Kop van Zuid, dat tot een integraal deel van het centrum zou moeten uitgroeien. De kostbare renovatieplannen uit de tijd van de stadsvernieuwing maakten plaats voor 'vitale projecten': infrastructurele ingrepen om het isolement te doorbreken, een nieuw metrostation, een nieuwe stadsbrug, kantoren en woningen langs de havens en het rivierfront. Het moesten experimentele nieuwbouwprojecten worden met veel aandacht voor de kwaliteit van de architectuur en openbare ruimte. De vorm en structuur van de oude havens bleven grotendeels behouden, met uitzondering van de ingekorte Spoorweghaven.

Het plangebied bestaat uit twee stroken haaks op elkaar: de Wilhelminapier en het havengebied. Het eerste gerealiseerde project was de transformatie van de entreehaven met de renovatie en verbouwing van het gebouw De Vijf Werelddelen, de nieuwbouw van enkele wooncomplexen (Cepezed en F. Verheijen, 1995) en de omvorming van de overslaghaven tot jachthaven. De landtong tussen de Binnen- en Spoorweghaven werd in de jaren negentig ingevuld met twee kolossale en robuuste woonblokken (de Architecten Cie., 1991-1997). Op de gedeeltelijk gedempte Spoorweghaven verrees een groot stedelijk bouwblok met hoge bebouwing langs de rand en lagere bebouwing aan de dwarsstraten en rond het centrale park (KCAP, Molenaar & Van Winden, Karelse Van der Meer en DKV, 1993-2002). Op het scharnierpunt tussen de havenstrook en de Wilhelminapier bevindt zich het nieuwe metrostation (Zwarts & Jansma, 1991-1998), het Wilhelminahof-complex met het gerechtsgebouw (Kraaijvanger Urbis) en de kantoren van de belastingdienst en de douane (C. Dam, 1994-1997), en het Luxor Theater (Bolles + Wilson, 1996-2001). De Wilhelminapier wordt een 'Manhattan aan de Maas' met hoge gebouwen, zoals de kantoren van het Gemeentelijk Havenbedrijf (N. Forster, 1995-2000) en KPN (R. Piano, 1997-2000) en het woongebouw Montevideo (Mecanoo, 1999-2006). Enkele oude pakhuizen en de gebouwen van de voormalige HAL blijven behouden. Wellicht het belangrijkste planonderdeel voor de herontwikkeling van De Kop van Zuid was een extra oeververbinding. Via deze brug kon de overvolle binnenstad verder uitbreiden op de Linker Maasoever. De Erasmusbrug (Van Berkel & Bos, 1990-1996) staat symbool voor het culturele élan waarmee de 'tweede sprong over de rivier' werd vormgegeven.





Nieuwbouw en gerenoveerde oudbouw aan weerszijden van de Bloemfonteinstraat (Afrikaanderwijk).



Restauratie van oudbouw aan weerszijden van de Dillenburgerstraat (Feijenoord).



Gerenoveerde woningen in Vreewijk.



Gerenoveerde en uitgebouwde woningen in De Vaan.



Nieuwbouw met een afwijkende verkaveling aan de Paul Krugerstraat (Natalcomplex, Afrikaanderwijk).



Oudbouw en nieuwbouw gecombineerd in het fabriekscomplex van Unilever aan de Nassaukade.



De metrolijn boven de Hillelaan, met op de achtergrond de vernieuwde Hillekop.



Herinrichting van de kade en een nieuwe brug aan de Binnenhaven.

vertimmeren van de leefomgeving

De dynamiek van saneren, renoveren, verbouwen, slopen en nieuw bouwen heeft sinds de jaren zeventig een krachtig stempel gedrukt op het stadsbeeld. De vernieuwingsoperatie evolueerde grofweg van rücksichtslos saneren in de negentiende eeuwse wijken, via de projectmatige opknapbeurten van de stadsvernieuwing naar de grootschalige herontwikkelingslocaties van de huidige herstructureringsopgaven.

Het aanpassen van gebouwen en openbare ruimte aan nieuwe eisen van gebruik, comfort en smaak is een continu proces. Het houdt de stad vitaal. Bij het 'vertimmeren' van de leefomgeving gaat het om ingrepen op alle schaalniveaus.

- de schaal van de stad: verhoogde Metrolijn, Kop van Zuid, nieuwe oeververbindingen, transformatie van de industrieterreinen rond de havens;
- de schaal van de buurt: het complexmatig slopen en nieuw bouwen van woningen, het aanleggen van parkeervoorzieningen, de herinrichting van de openbare ruimte, het aanpassen van het verkavelingspatroon en het volbouwen van groenstroken en parkranden;
- de schaal van de woning: het toevoegen van dakkapellen en uitbouwen, het wijzigen van ramen en deuren, het veranderen van kleuren en materialen, het aanbrengen van reclames en winkelpuien, het vervangen van heggen door hekken: verhoging wooncomfort, verarming bebouwingsbeeld.

Zowel de kleine als de grote ingrepen zijn vanwege de kwantiteit, de schaalgrootte en/of de kwaliteit van de uitvoering bepalend voor de architectonische en ruimtelijke verschijningsvorm van de stad. In de Koepelnota zijn per gebiedstype de aandachtspunten uitgewerkt die in dit verband van belang zijn.



Vreewijk.



De Kossel I.



Stulemeijer.



De Kiefhoek.



Gesloten bouwblokken aan de Pleinweg.



Gesloten bouwblok aan de Borselaarstraat en de Rijsoordstraat.



Gereformeerde kerk aan het Breeplein.



Schoolgebouw aan de Kastanjestraat en de West Varkensoordseweg.

waardevolle kenmerken

De planmatig woningbouw en de daarmee samenhangende infrastructurele werken en bijzondere gebouwen waren gedurende het interbellum bepalend voor de verstedelijking op Zuid. Het stadsconcept voor de Linker Maasoever evolueerde van een geïsoleerde en eenzijdige arbeiderswijk naar een samenhangend en pluriform stadsdeel met eigen voorzieningen en goede oeververbindingen.

De dorpse woningbouw in de tuindorpen, de experimentele woningbouw in de betondorpen, de gestapelde etagewoningen in de stedelijke bouwblokken, de lange lijnen en de knooppunten in de stedenbouwkundige structuur zijn de ingrediënten van de woonstad die in de ruimtelijke verschijningsvorm van Zuid nog steeds duidelijk waarneembaar zijn. De combinatie van deze ingrediënten heeft geleid tot een waardevolle diversiteit aan woonmilieus. Opvallend is de steeds terugkerende organisatie van schil en binnenwerk, dat wil zeggen: middelhoge bebouwing langs de doorgaande wegen met verborgen werelden in de polderkommen daar achter. In de schillen en het binnenwerk zijn samenhangende eenheden te onderscheiden zoals de experimentele woningbouwcomplexen in de betondorpen, de traditionele woningbouw in de tuindorpen en de monumentale straatwanden langs de hoofdstructuur. De verkaveling op de orthogonale polderstructuur en de raakpunten met de omringende wegenstructuur hebben tot veel richtingveranderingen geleid. Deze knikken zijn op verschillende manieren uitgewerkt, hetzij door aanpassingen in de vorm van het bouwblok, hetzij door aanpassingen in de openbare ruimte. Zo zijn de vele driehoekige pleintjes, binnenterreinen en afgeschuinde bouwblokken ontstaan: waardevolle verrijkingen van het stadsbeeld. De knikken in de straten, de hoogteverschillen in het polderlandschap en de enorme schaalcontrasten in de bebouwing (hoge silo's, middelhoge randbebouwing, laagbouw in de polderkommen) hebben er bovendien toe geleid dat de blik steeds naar andere ensembles wordt getrokken met telkens wisselende vergezichten. Deze afwisseling kan prachtig zijn, maar bij gebrek aan houvast ook desoriënterend werken.

De cultuurhistorisch waardevolle gebouwen, ensembles en gebieden zijn samengebracht in het hoofdstuk Waardevolle Kenmerken en de adreslijst van Bijlage 2.

De waardevolle ontwerpthema's in het ruimtebeeld en de structuur van de woonstad worden hierna uitgewerkt. Het betreft:

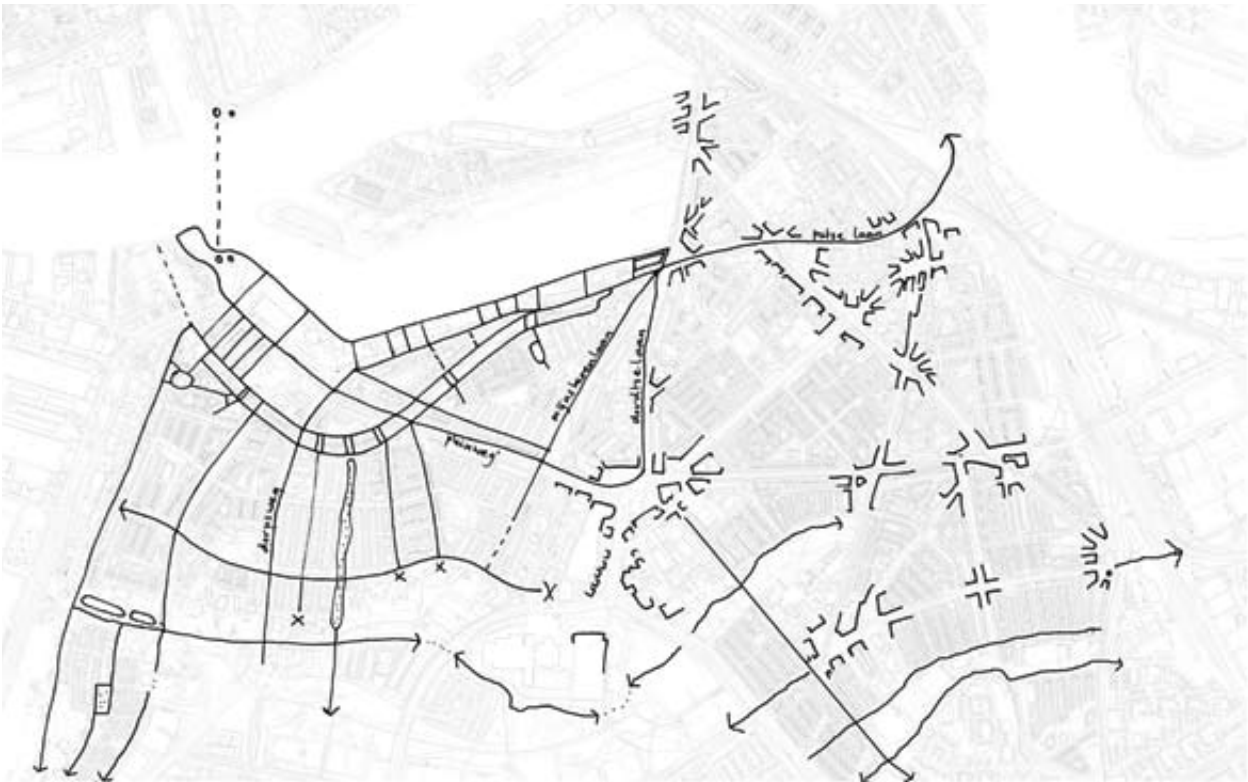
- weeflijnen en knopen
- knopen
- lange lijnen
- lange lijnen, continuïteit randen en doorgangen
- superblok en dubbele rand
- dubbele rand, materialisering en kleurbeeld
- binnenwerk en de blikvangers daarbuiten
- binnenwerk, interne samenhang, structuur en openbare ruimte
- binnenwerk, vervlakking en verbrokkeling van het straatbeeld
- binnenwerk, bindende elementen
- binnenwerk, gelaagde doorzichten

thema: weeflijnen en knopen

Er is een opvallend verschil in de structuur aan weerszijden van de Dordtsestraatweg te zien: aan de westzijde het regelmatige patroon van de Polder van Charlois, aan de oostzijde het grillige en gedraaide patroon van de Hillepolder, Varkenoordse Polder, Karnemelksland en Polder van Smeetsland. Deze verschillen bepalen nog steeds grotendeels de 'motoriek' van de twee gebieden.

Oost: doorsneden door hoger liggende dijken, woongebieden in lager gelegen kommen, de hoofdwegen knikken en draaien, de kruispunten zijn veelvormige knopen. De buurten liggen als eilanden in de structuur.

West: min of meer orthogonaal stelsel van rijgdraden tussen de Maashaven, de Waalhaven en het Zuiderpark en het Zuidplein. De buurten zijn hier veel meer met elkaar verweven.



weeflijnen (links) en knopen (rechts).



Weefsel en eilanden.

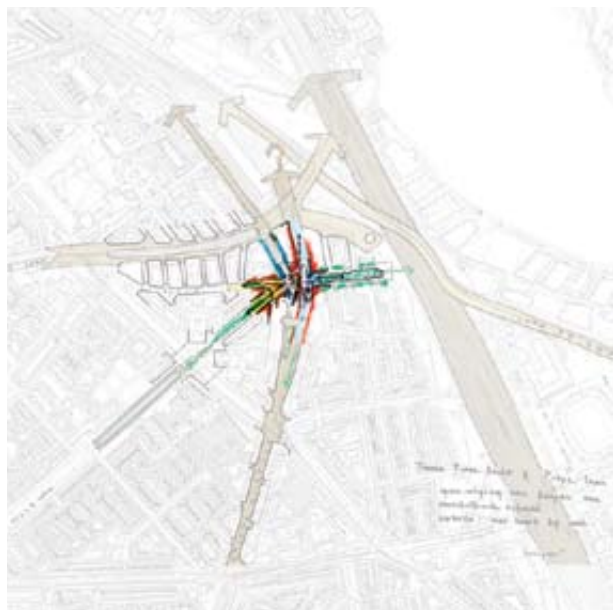
thema: knopen

Op de knopen (dat wil zeggen, ongelijkvormig samengestelde veelsprongen in het wegenpatroon van het westelijk deel van Zuid) komen de hoeken van de superblokken bij elkaar. Er is vrijwel altijd sprake van een opeenvolging van ontmoetingen van kruispunten en hoekgebouwen. Verschillende richtingen, verschillende schalen, verschillende lagen.

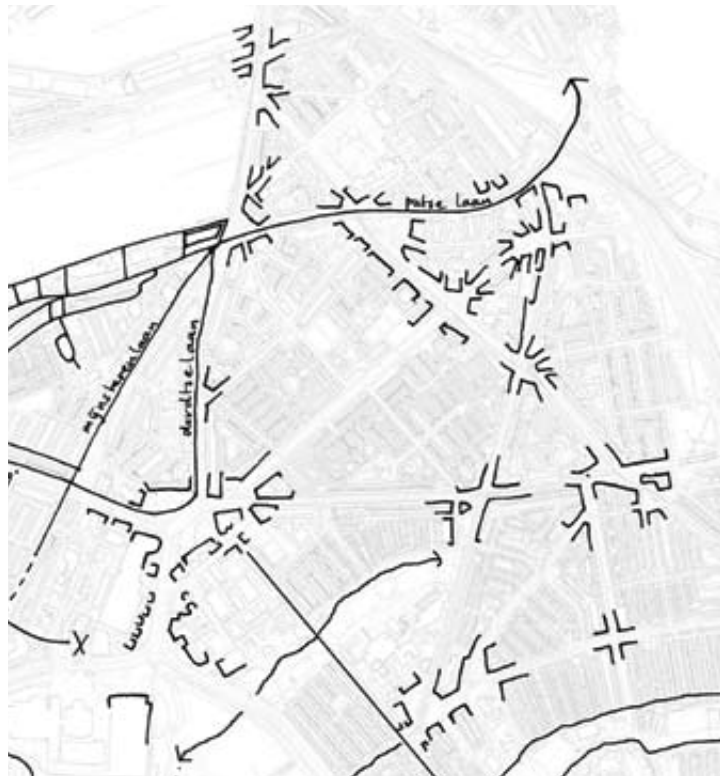
Van groot belang is het uiteenrafelen van de hiërarchie van zo'n kruispunt: Welke lijn is de baas? Welke koppen horen bij elkaar? Welke hoek staat in welke zichtlijn? Welke ruimtelijke sequenties zijn te onderscheiden? Welke ensembles zijn te benoemen? Dit geldt voor de bebouwing in samenhang met de inrichting van het maaiveld en de beplanting.



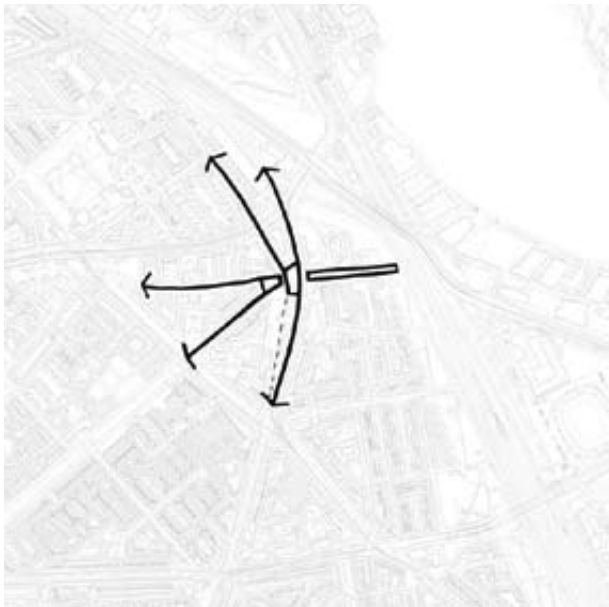
Polderlaan: opeenvolging van verschillende straatruimtes en de markering daarvan door bijzondere bebouwingshoeken.



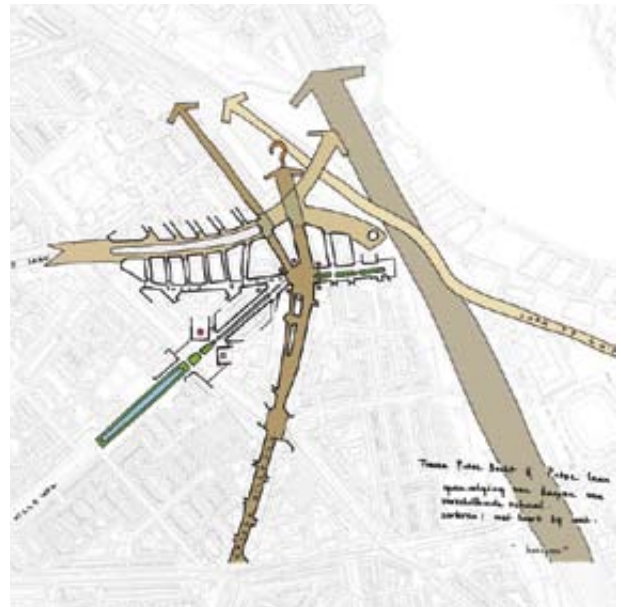
Knoop Beijerlandse laan en Polderlaan: opeenvolging van knopen van verschillende schaal. Hiërarchie uiteenrafelen.



Knopen in de structuur.



Twee verschoven stelsels:
Polderlaan - Slaghekstraat en Beijerlandse laan - Hilledijk.

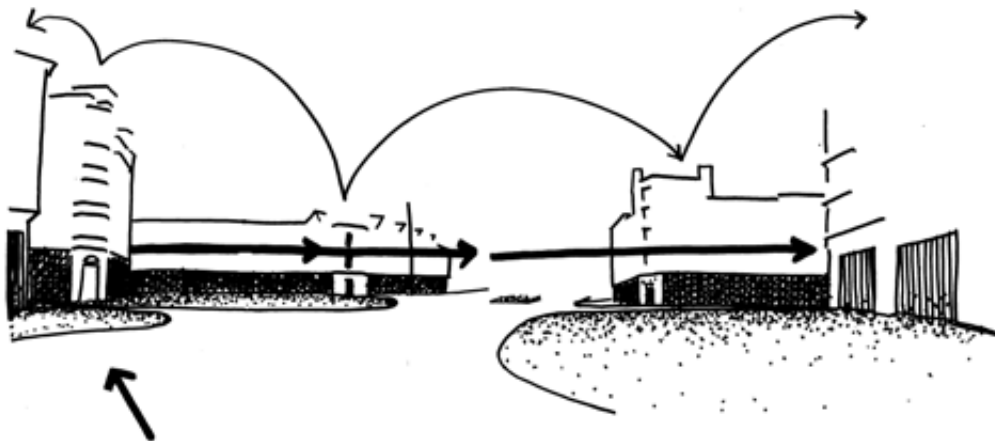


Laag op laag op laag:
Vervlechting van opeenvolgende knopen, verschillend van schaal en orde; Polderselaan - Laan op Zuid over Beijerlandse laan - Hilledijk over Polderlaan - Slaghekstraat.

Voorbeeld: Knoop Beijerlandse laan - Polderlaan

Opeenvolging van ontmoetingen van kruispunten en hoekgebouwen. De hoekpanden en de stoepruimte ervoor zijn de pregnante en herkenbare plekken ter plaatse van de knopen. Dit zijn de plekken van waaruit je de knoop kunt overzien (balkon). De uitstraling van de plint bepaalt voor een groot deel de sfeer van de aangrenzende openbare ruimte. De architectonische materialisering en detaillering is tactiel, afwisselend en verfijnd.

Karakteristiek voor de hoekpanden is de uitwerking en invulling van de plint: horeca, kleinschalige bedrijvigheid, extra hoge verdiepingshoogte van de begane grond en een gelaagde overgang van openbaar naar privé.



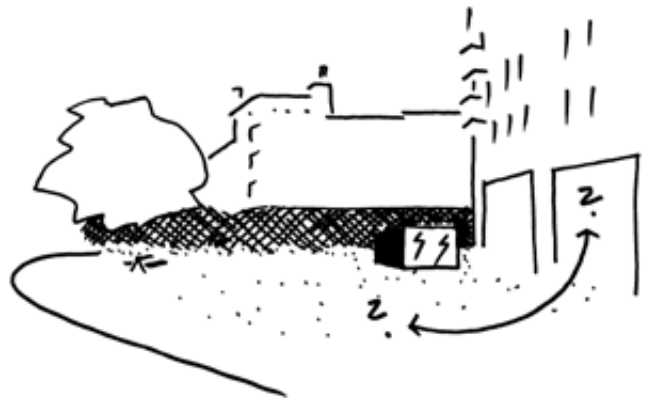
Van groot belang is het uiteenrafelen van de hiërarchie van een dergelijk kruispunt: Welke lijn is de baas? Welke koppen horen bij elkaar? Welke hoek staat in welke zichtlijn? Welke ruimtelijke sequenties zijn te onderscheiden? Welke ensembles zijn te benoemen? Dit geldt voor de bebouwing in samenhang met de inrichting van het maaiveld en de beplanting.



Beijerlandse laan - Polderlaan



Een brede stoep, bankjes onder een groep bomen, prachtige hoek met café in de plint.



Een brede stoep, een verloren bankje, een trafohuisje en een wezenloze overgang tussen stoep en etalagepui.

thema: lange lijnen

Er zijn lange lijnen met een betekenis op de schaal van de stad (donker) die de hoofdstructuur van Oud Zuid bepalen. De lange lijnen bestaan uit afzonderlijke opeenvolgende straatlengtes en knopen. Zoals de route komend vanaf de Erasmusbrug, langs de havenbekkens van Rijn- en Maashaven en vervolgens over de Dorchtselaan een prachtige afwisselende reeks vormt van verschillend soortige straatruimtes, zo zouden de lange lijnen altijd als samenhangende reeksen beschouwd moeten worden. Er zijn ook lange lijnen die het binnenwerk structureren (licht). Deze lijnen zijn meer continu van karakter.

Het stelsel van lange lijnen doorsnijdt Oud Zuid en brengt je van knoop naar knoop en naar de randen: Waalhaven, Maashaven, Zuiderpark en de nieuw te ontwikkelen oostrand van de stad. De randen zijn stevig, het binnenwerk is divers.

Maak de afzonderlijke straatlengtes tussen de knopen zo karakteristiek, continu en rustig mogelijk. Aandacht voor de balans tussen straatprofiel en continuïteit bebouwing. Elke ingreep/nieuwe invulling in de straatwand respecteert de specifieke stedenbouwkundige situering en versterkt de bestaande architectonische karakteristiek.

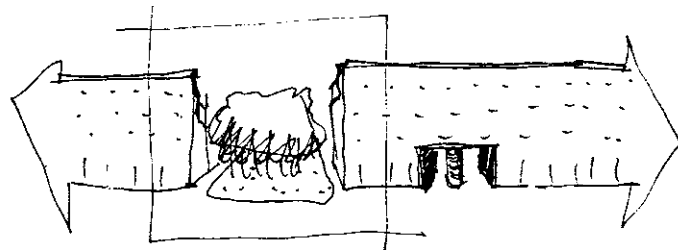


De aansluiting van het lijnenstelsel op de randen is verre van optimaal.
Het Zuiderpark is praktisch onvindbaar.
Het Zuidplein is voor langzaam verkeer vrijwel onbereikbaar en een barrière in plaats van een centrum.
De rand van de Waalhaven zou een vanzelfsprekende beëindiging van de dwarsroutes in Charlois moeten zijn.
De randen rondom de Maashaven zouden beter bereikbaar moeten zijn voor voetgangers.
De rode stippen in onderstaande tekening geven de gewenste en de te verbeteren aansluitingen weer.



thema: lange lijnen, continuïteit randen en doorgangen

De straatwanden begeleiden een groot aantal doorgaande wegen op Zuid. Karakteristiek voor de Dordtselaan, de Mijnsheerenlaan, de Dorpsweg en de Pleinweg zijn de planmatig ontwikkelde wanden. De Dordtselaan, de Mijnsheerenlaan maar ook de Pleinweg zijn mede dankzij hun statige bomenrijen de parels onder de lange lijnen. De overige straatwanden zoals die langs de Wolphaertsbocht, de Putselaan en de Strevelsweg zijn niet-planmatig gegroeid vanuit verschillende bouwstromen. De verschijningsvorm van deze wanden is zeer wisselend. Omwille van meer herkenbaarheid en contrast met de diversiteit van de binnengebieden is continuïteit hier van groot belang. Maar het gaat ook om de vormgeving van de doorsteken naar het achterliggend gebied: verbijzonderingen die de lengtewerking ritmeren maar niet nadrukkelijk onderbreken. De noordrand van Vreewijk, de Strevelsweg, laat een aantal mooie voorbeelden hiervan zien: een kleine onderdoorgang, geheimzinnig, even verder een brede doorgang met een plantsoen in 't midden waardoor de groene sfeer van Vreewijk even doorschuift naar de drukke Strevelsweg (zie onderstaande tekening en foto's).



Doorgang met plantsoen.



Onderdoorgang.



Straatwand Strevelsweg.



Straatwand Strevelsweg.



Rand: planmatig.



Rand: niet planmatig.

thema: superblok en dubbele rand

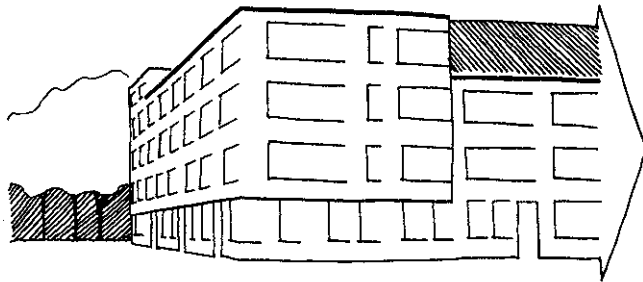
De superblokken bestaan uit middelhoge bebouwing langs doorgaande wegen met verborgen werelden daarachter in de polderkommen. In de schillen en het binnenwerk zijn samenhangende eenheden te onderscheiden zoals de experimentele woningbouwcomplexen in de betondorpen, de traditionele woningbouw in de tuindorpen en de monumentale straatwanden langs de hoofdstructuur.

Vaak werden de lager gelegen polderkommen eerst bebouwd. De dijken bleven vooralsnog landwegen met bomenrijen. Pas later volgde de bebouwing langs de dijken. De verschillende bouwstromen van schil en binnenwerk zijn rug-aan-rug en vaak zeer dicht tegen elkaar aan gebouwd. De bebouwing op de dijk ligt hoger en heeft meestal een grotere bouwhoogte dan de lager gelegen bebouwing van het binnenwerk. Vanuit de 'kom' gezien werkt de achterkant van de schil daardoor als coulisse voor de lagere bebouwing van het binnenwerk. Samen vormen zij een dubbele rand, die hoe dan ook een stedenbouwkundige en architectonische eenheid vormt. Ter plaatse van de doorgangen door de dubbele rand ervaar je het hoogteverschil en het contrast tussen schil en binnenwerk het sterkst. Vaak staan boven- en onderbebouwing koud op elkaar zonder bemiddeling van een 'tussenbebouwing'. In de beste gevallen gebeurt dat wel door het omtrekken/om de hoek trekken van de bebouwing op de dijk en het verlagen van de goothoogte. Meestal wordt dit tussenstuk beëindigd met een blinde kopgevel. Het is dit vlak dat wederom de achtergrond vormt voor de ontmoeting met de lager gelegen bebouwing/binnenrandbebouwing. De verschijningsvorm van de tussenbebouwing heeft dan ook een doorslaggevend effect ter plaatse van de 'doorgang' van de dubbele rand en zou daarom afgestemd moeten worden op die van de binnenrand. Materiaal- en/of kleurcontrasten zijn hierbij belangrijke aandachtspunten. (zie de foto's op de rechterpagina)

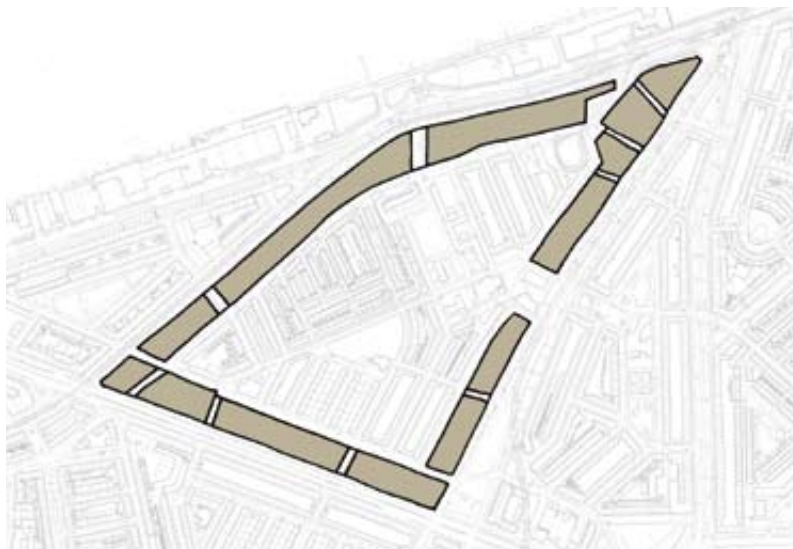
Waar doorgaande wegen niet op de dijken liggen maar door de polderstructuur heen snijden zoals bij de Mijnsherenlaan is de dubbele randbebouwing soms in één keer ontwikkeld. Er is geen hoogteverschil in de ondergrond, alleen in bouwhoogte. Langs de doorgaande wegen is de bebouwing het hoogst, om de hoek wordt de goothoogte omlaag getrokken, en vervolgens aan de binnenkant nog een keer. Zo ontstaat in de dakcontour een getrapte overgang van buiten naar binnen, terwijl de gevelvlakken zich naadloos de hoek omvouwen. (zie foto onder aan de pagina)



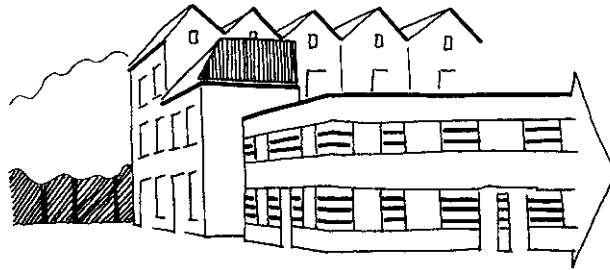




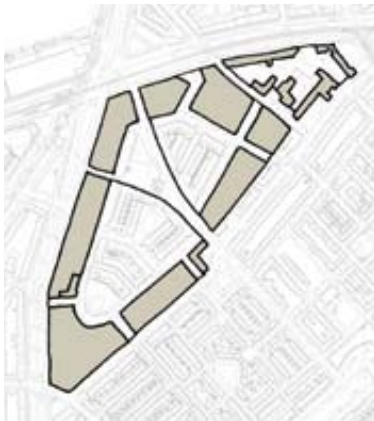
Dubbele rand in één handschrift.



Tarwewijk



Dubbele rand: samengesteld.



Bloemhof Noord



Hillesluis Hillevliet - Polderlaan



Bloemhof Zuid-Oostpunt



Bloemhof Stuhlemeijer



Hillesluis Hilledijk-Hillevliet

thema: dubbele rand, materialisering en kleurbeeld

Meestal wordt het tussenstuk tussen buiten- en binnenrand beëindigd met een blinde kopgevel. het is dit vlak dat wederom de achtergrond vormt voor de ontmoeting met de lager gelegen bebouwing/binnenrandbebouwing. De verschijningsvorm heeft dan ook een doorslaggevend effect ter plaatse van de 'doorgang' van de dubbele rand en zou daarom afgestemd moeten worden op de binnenrand.

Materiaal- en/of kleurcontrasten zijn hierbij belangrijke aandachtspunten.



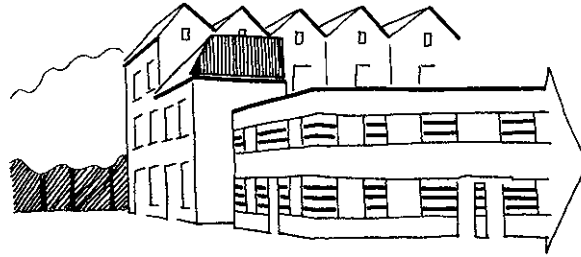
Voorbeeld van een licht-donkercontrast tussen buiten- en binnenrand. Hier is de binnenkant licht en wijkt bovendien in z'n architectonische vormtaal af van de buitenrand. Vanaf buiten gezien licht de binnenkant op en maakt je nieuwsgierig. Vanaf binnen vormt de achterkant van de hoger gelegen bebouwing een sprekende achtergrond.



Onvoldoende contrast doordat de blinde kopgevel van de bebouwing van de buitenrand even licht is als het kleurbeeld van de bebouwing van de binnenrand.



Sprekend contrast tussen buiten - en binnenrandbebouwing.



Voorbeeld van een samengestelde dubbele rand aansluitend aan het licht geleverde betondorp Stulemeijer. De lager gelegen binnenrand werd vervangen door een nieuwbouwstrook, eveneens in een lichte kleur maar van een ander materiaal (ongeverfd metselwerk). Het kleurbeeld oogt smoezelig, totaal anders dan dat van het Stulemeijercomplex. Met het lichte materiaal werd aansluiting gezocht bij het kleurbeeld van Stulemeijer en tegelijkertijd contrast met de donkere bebouwing van de hoger gelegen buitenrand. Maar deze vervanging werkt niet. Ze zorgt voor ruis, voor onvoldoende contrast. De nieuwe bebouwing neemt een nieuwe positie in binnen dit ensemble, de rol zou opnieuw moeten worden gedefinieerd en daarmee ook het materiaal- en kleurconcept. Wanneer gekozen was voor een donkere kleur was het contrast met Stulemeijer overeind gebleven.

thema: binnenwerk en de blikvangers daarbuiten

In Zuid staan de grote gebouwen langs de rand van de havens en bij knooppunten.

In het binnenwerk markeren ze op geregisseerde én op toevallige wijze het einde van het straatbeeld.

Bijvoorbeeld het flatgebouw bij het Zuidplein (van Tijen) als blikvanger aan het einde van de Bas Jungeriusstraat.

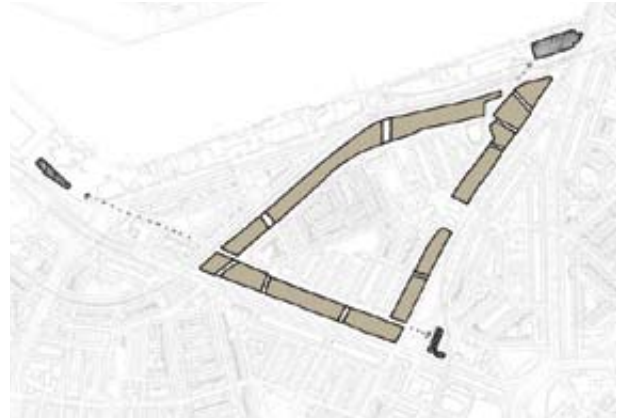
Silhouet en gevelcompositie zijn helder en contrasteren met de opbouw van de straatwanden op de voorgrond.

Aan de voet van het flatgebouw is er een verrassende weidsheid: een uitgestrekte vloer van gras, solitaire bomen, daarachter het viaduct van de metro. Onder de bomen de ruimte die leidt naar de terugliggende winkelpuien in de schaduw, onder de luifel. De plint is ook de zoom van het maaiveld. Het gebouw ontleent z'n kwaliteiten aan de verweving met de stedenbouwkundige context: uit de verte én van dichtbij.

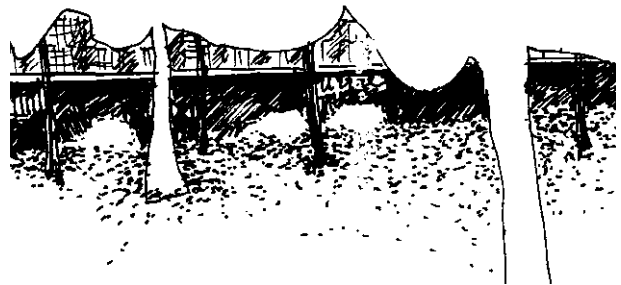


Zuidpleinflat aan het eind van de Bas Jungeriusstraat, Tarwewijk





Blikvangers aan het eind van de straat; vuilverbranding, silo, flatgebouw



Zuidpleinflat van dichtbij.



thema: binnenwerk, interne samenhang, structuur en openbare ruimte

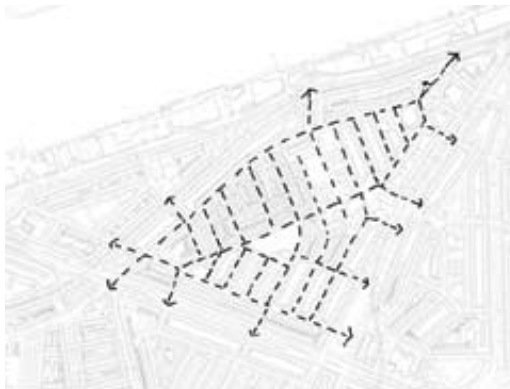
Elke buurt heeft z'n eigen interne structuur en ruimtelijke karakteristiek. In de loop van de tijd is deze karakteristiek verbouwd, aangepast, versleten. Bij het verder vernieuwen van het binnenwerk is het van belang om het eigen handschrift van de buurtjes (hiërarchie in de straten, reeksen van pleintjes en bijzondere openbare ruimtes en gebouwen) te respecteren en weer helder te krijgen. Wat zijn de architectonische en landschappelijke elementen die op de grotere, stedenbouwkundige schaal bindend kunnen werken? Wat zijn de architectonische en landschappelijke elementen die voor afwisseling zorgen? Wat bepaalt de nieuwe ruimtelijke karakteristiek in fysieke zin? Het is van belang dat de architectonische eenheden in hun verschijningsvorm op elkaar worden afgestemd en meer dan nu met elkaar een afwisselende, maar ook samenhangende reeks vormen (boeket).



Binnenwerk



Opeenvolging van de ruimtelijk verschillende buurtjes qua structuur en ruimtelijke verschijningsvorm



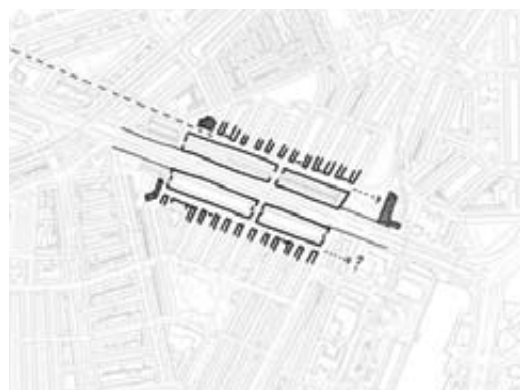
Tarwewijk



Bloemhof zuid



Bloemhof midden



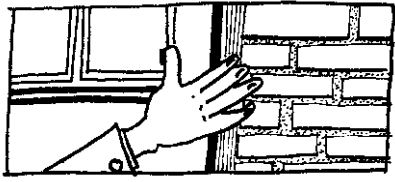
Koppen en strekken

thema: binnenwerk, vervlakking en verbrokkeling van het straatbeeld

De interne samenhang van het binnenwerk komt op meerdere schaalniveaus tot uiting: in de structuur, maar ook in het ruimtebeeld. Terwijl de structuur op veel plaatsen helder oogt, zoals bijvoorbeeld in Bloemhof midden of in de Tarwewijk, lijkt het ruimtebeeld daar eerder op een lappendeken.



Voorbeelden van vervlakking en verbrokkeling in het straatbeeld.



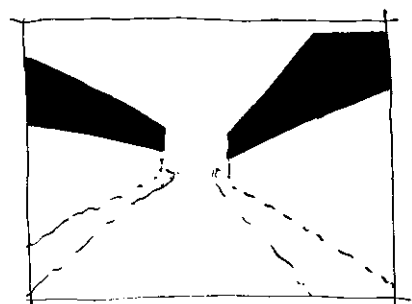
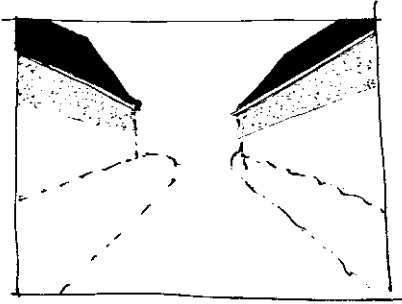
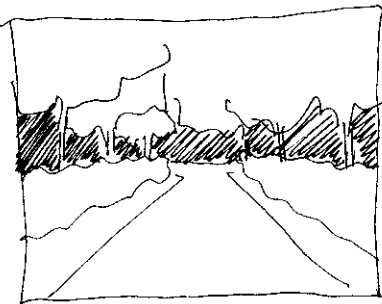
Verlies aan tactiliteit: verschraling en vergroving.



De stedenbouwkundige effecten van het detail: verbrokkeling van de straatwand.

thema: binnenwerk, bindende elementen

Het gevaar van verdergaande verkrumeling van bebouwing en openbare ruimtes is groot gezien het streven om grote delen van Zuid te vernieuwen en een grote hoeveelheid grondgebonden woningen toe te voegen. Daarmee dreigt het contrast tussen de stevige randen en het kleinschalige binnenwerk te verdwijnen. Het binnenwerk is nu al behoorlijk verbrossend en verschaald. De interne samenhang is op veel plaatsen zoek geraakt. Vooral Bloemhof en de Riederbuurt vragen om een nieuwe balans tussen 'overeenkomst en afwisseling'. Maak de architectonische eenheden hier niet te klein. Kleinschalige woonstraten met een symmetrische opbouw over een grote lengte (zoals in Bloemhof en de Riederbuurt) winnen aan herkenbaarheid en samenhang wanneer er ofwel in de profilering van de buitenruimte - hagen, bomenrijen, voortuinen - ofwel door de toevoeging van bindende elementen op de eerste verdieping een extra 'laag' ontstaat die een stedenbouwkundig bindend effect heeft.



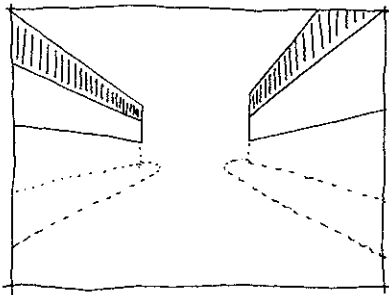
bindende elementen: hagen en bomen.



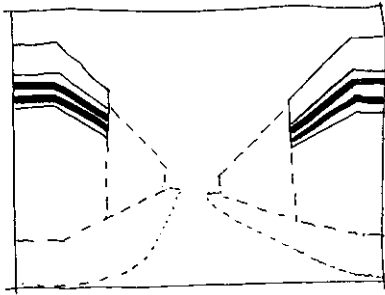
bindende elementen: materialisering



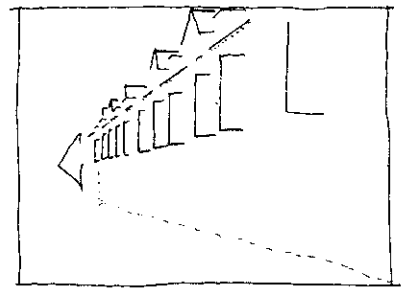
bindende elementen: dakopbouw



bindende elementen: borstwering en vensters



bindende elementen: profilering en banden

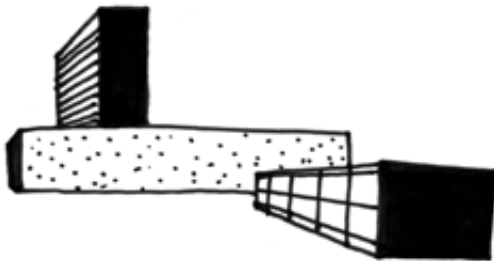


bindende elementen: erkers en dakkapellen

thema: binnenwerk, gelaagde doorzichten

Het binnenwerk is behoorlijk verbrokken en verschraald. Gebouwen lijken aan elkaar 'vast gekoekt', doorzichten zijn dichtgeslibd. Voor en achter, hoog en laag, licht en donker - veel van deze contrasten tussen gebouwen en andere objecten in de openbare ruimte zijn nu niet afleesbaar. De ruimtelijke diepte is daardoor niet ervaarbaar.

Bij het binnenwerk zijn twee dingen belangrijk: de interne samenhang én de verhouding van het binnenwerk ten opzichte van de hogere randen. Dat kunnen ook de hoge gebouwen zijn die veel verder weg staan. Het werken aan de tribune is hier van belang. Een tribune is een ensemble van in grootte oplopende, achter en naast elkaar gerangschikte objecten in de ruimte. Bij deze objecten kan het gaan om gebouwen, maar evenzeer om objecten in de buitenruimte. Bij elke opgave is het belangrijk om te kijken óf er sprake is van een tribune en welke objecten dat dan zijn. Zo spelen de torens op de Kop van Zuid en de Noordoevers mee in de compositie van het straatbeeld in de woonbuurten op Zuid.



Grootschalige tribune: contrasterende volumes en gevelbeelden.



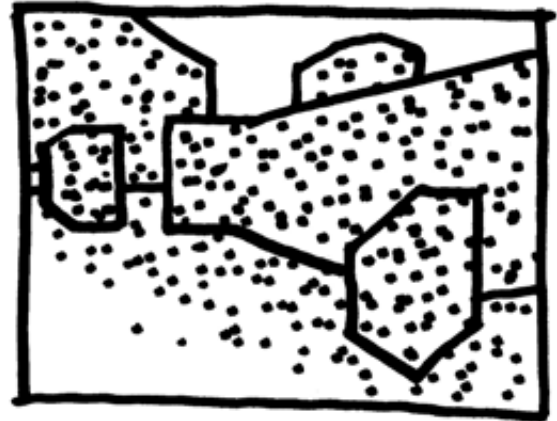
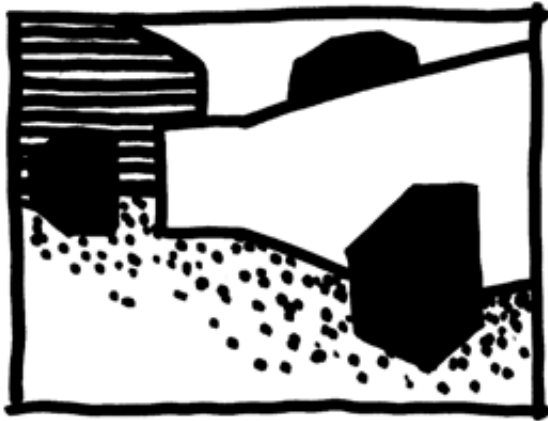
Kleinschalige tribune: contrasten tussen bebouwing en buitenruimte, tussen de materialisering van voor - en achtergrond: bomen en gras, bergingenstrook, luifel, raamstrook, dakvlak.



Ruis in het straatbeeld door onvoldoende sprekende contrasten tussen volumes, gevelbeelden en kleurbeelden.



sprekend contrast tussen volumes, gevelbeelden, materiaal - kleurbeelden.



Het kleurbeeld van gebouwen ten opzichte van elkaar speelt een belangrijke rol in de wijze waarop de gelaagdheid in een ruimte wel of niet tot stand komt. Als er onvoldoende materiaal- en kleurcontrasten tussen verschillende objecten zijn, dan koeken deze objecten ogenschijnlijk aan elkaar vast. Het verschil tussen voor en achter is dan onvoldoende afleesbaar, er ontstaat geen diepte.



Ruis in de openbare ruimte.

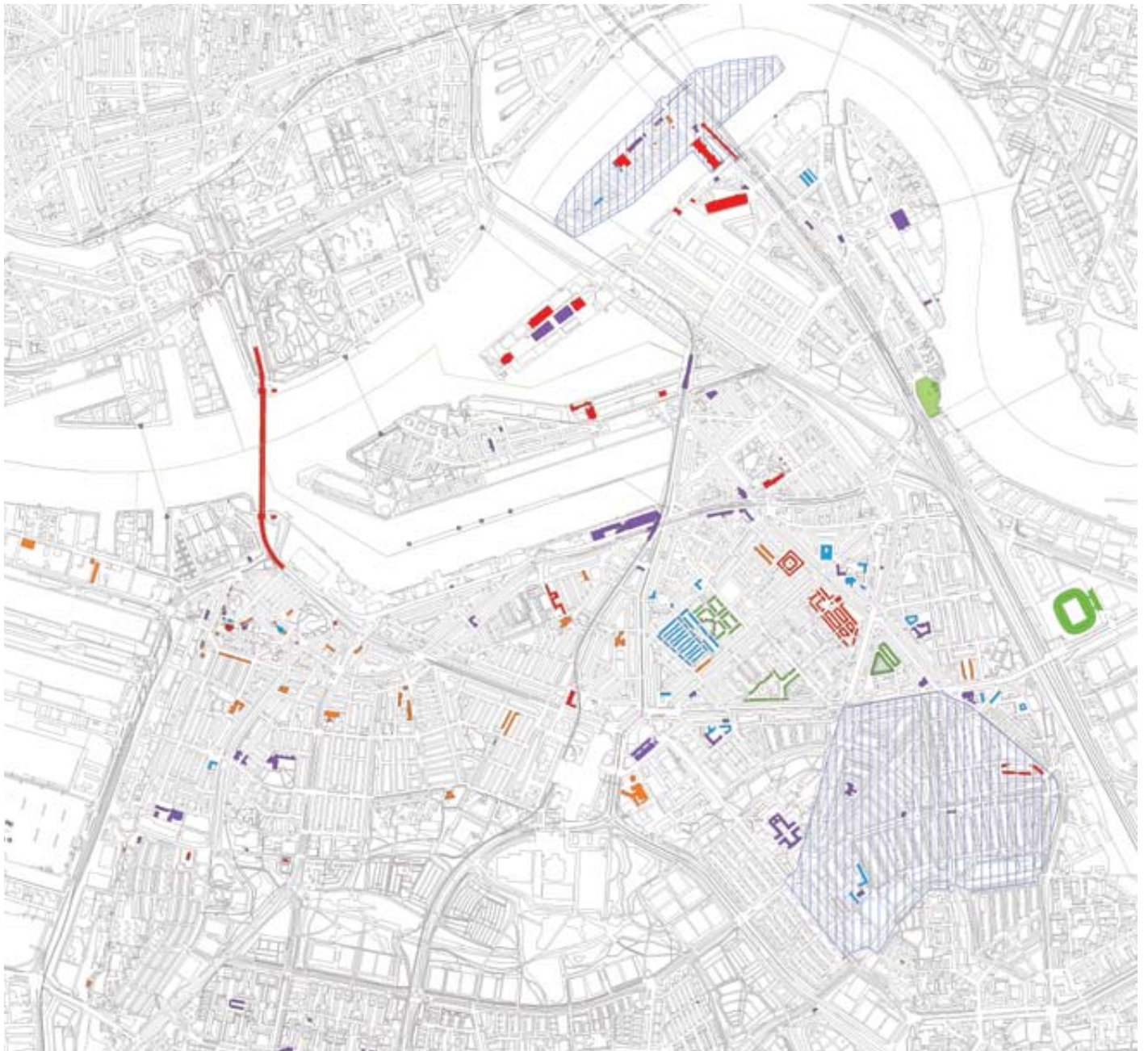


Te weinig contrast; flets kleurbeeld.



waardevolle kenmerken

De ontstaansgeschiedenis van Zuid kan aan de hand van verschillende thematische ‘tijdslagen’ worden getypeerd, achtereenvolgens: polderlandschap, havenstad en woonstad. Het resultaat is een gelaagde stad die zich manifesteert als een lappendeken met zowel sterke contrasten als vloeiende overgangen op alle schaalniveaus. Er is niet één overheersend of samenbindend thema maar een veelheid aan waardevolle ingrediënten.



Monumentenkaart van de gemeente Rotterdam: uitsnede onderzoeksgebied Rotterdam-Zuid.

- rood : rijksmonumenten
- groen : gemeentelijke monumenten
- paars : gemeentelijke monumenten in procedure
- oranje: beeldbepalende objecten
- blauw : toevoegingen in het kader van onderhavig onderzoek
- gearceerd: beschermd stadsgezicht; Noordereiland aangewezen, Vreewijk in procedure.

De adressen, architecten en bouwjaren van de betreffende gebouwen en complexen zijn opgenomen in bijlage 2 van dit rapport.

gebouwen, ensembles en gebieden

bestaand

Over de stedenbouwkundige ontwikkelingsgeschiedenis van Zuid en de afzonderlijke objecten, projecten en gebieden is in het verleden veel inzicht verworven en in publicaties toegankelijk gemaakt. Dankzij de inventarisaties van gebouwen en gebieden uit de periode 1850-1940 door het rijk en de gemeente is een goed overzicht beschikbaar van cultuurhistorische waarden in het onderzoeksgebied. De conclusies van deze inventarisaties - de monumentale gebouwen en gebieden - heeft de gemeente Rotterdam neergelegd in een Monumentenkaart. Op de Monumentenkaart wordt onderscheid gemaakt in rijksmonumenten (rood), gemeentelijke monumenten (groen), monumenten in procedure (paars) en beeldbepalende objecten (oranje). De gegevens van de betreffende gebouwen en complexen zijn opgenomen in bijlage 2 van dit rapport.

aanvulling

Onderhavig cultuurhistorisch onderzoek op Zuid heeft geresulteerd in een aanvulling op de Monumentenkaart. Voor alle toevoegingen geldt dat ze cultuurhistorisch waardevol zijn. Nader onderzoek in de toekomst moet uitwijzen of deze panden een beschermde status zouden moeten krijgen. Beschermen is niet in alle gevallen noodzakelijk of gewenst, mits het beheer en onderhoud van deze panden vanuit cultuurhistorisch perspectief met de grootste zorg geschieden.

Het grootste deel van de aanvulling betreft gebouwen - hoofdzakelijk schoolgebouwen - die deel uitmaken van een ensemble dat tot op heden slechts ten dele is gewaardeerd. De ensembles vormen in functioneel, architectonisch en stedenbouwkundig opzicht bijzondere eenheden die van groot belang zijn voor het sociaal-maatschappelijk leven, de herkenbaarheid van en de oriëntatie op Zuid. Het betreft:

- schoolgebouw Clingendaal 2, Dalweg 4 (architect onbekend 1933-1934)
- schoolgebouw Jagerlaan 15 (architect onbekend 1928)
- schoolgebouw Landmanstraat 2 (A. van der Steur, ca. 1925)
- schoolgebouw Dalweg 5 (architect onbekend 1927-1928)
- schoolgebouw Dalweg 2 (architect onbekend 1933-1934)
- schoolgebouw Kastanjedaal 1 / West Varkensoordseweg 375 (A. van der Steur, 1928)
- schoolgebouw Grift 38 (A. van der Steur, 1925-1927)
- schoolgebouw Enk 163 (A. van der Steur, 1925-1927)
- Zuiderziekenhuis, Groene Hilledijk 315 (A. van der Steur i.s.m. W.A.C. Herman de Groot, 1929-1932): hoofdgebouw en paviljoens rond het centrale plein
- schoolgebouw Stichtseplein 3 (N. Tinbergen, 1928)
- schoolgebouw Zuidpolderstraat 57 (ca.1928)
- Maranathakerk Hillevliet 116 (R.J. Hoogeveen & B.T. Boeyinga, 1929-1930)
- schoolgebouw Hillevliet 90 (architect onbekend, bouwjaar ca. 1925)
- schoolgebouw Polderstraat 75 (A. van der Steur, 1928)
- schoolgebouw Oleanderstraat 11 (architect onbekend ca. 1927)
- gymnastieklokaal Ericastraat 8 (architect onbekend 1929)
- schoolgebouw Putsebocht 85-89 (A. van der Steur, 1926)
- De Kossel II, (architect F. Hulsebosch, 1921-1924)
- brandspuithuisje no. 43 Charloisse Kerksingel
- Wolphaertsbocht 91, niet alleen dienstwoningen maar ook het gemaal zelf



Schoolgebouw, Jagerslaan 15 (1928).



Schoolgebouw, Dalweg 5 (1927-1928).



Schoolgebouw, Dalweg 2 (1933-1934).



Schoolgebouw, Landmanstraat 2 (A. van der Steur, ca. 1925).



Schoolgebouw, Grift 38 en Enk 163 (A. van der Steur, 1925-1927).



Schoolgebouw Kastanjedaal 1, West Varkenoordseweg 375 (A. van der Steur, 1928).



Zuiderziekenhuis, hoofdgebouw rond het centrale plein.



Schoolgebouw, Stichtseplein 3 (N. Tinbergen, 1928).



Schoolgebouw, Zuidpolderstraat 57 (ca. 1928).



Maranathakerk aan de Hillevliet (R.J. Hoogveen & B.T. Boeyinga, 1929-1930).



Schoolgebouw, Polderstraat 75 (A. van der Steur, 1928).



Schoolgebouw, Oleanderstraat 11 (ca. 1927).



Gymnastieklokaal, Ericastraat 8 (1929).



Schoolgebouw, Putsebocht 5-89, (A. van der Steur).

Een klein deel van de aanvulling betreft toevoegingen van nieuwe, meer op zichzelf staande waardevolle objecten. Dit betreft:

- schoolgebouw Narcissenstraat 90 / Lange Hilleweg 235 (W. Dahlen, 1932)
- gemaal aan het Amelandseplein (architect onbekend, vroeg naoorlogs)
- complex rug-aan-rugwoningen aan de 1e en 2e Stampioenwarsstraat (NV Maatschappij voor Werkmanswoningen 'Feijenoord', J.A. Voorhoeve 1895)
- kraan de Piekstraat
- restant RHV-muur tussen de Koningshaven en de Stieltjesstraat
- voormalige drukkerij aan de Burg. Hoffmanstraat 23
- rijtje herenhuizen aan de Prins Hendriklaan 26-38.



Wolphaertsbocht 91, gemaal inclusief naorogse gedeelte.



De Kossel II, (architect F. Hulsebosch, 1921-1924).



Brandspuithuisje no. 43
Charloisse Kerksingel.



Schoolgebouw, Narcissenstraat 90 , Lange Hilleweg 235 (W. Dahlen, 1932).



Gemaal aan het Amelandseplein.



Restant RHV-muur tussen de Koningshaven en de Stieltjesstraat.



Complex rug-aan-rugwoningen aan de 1e en 2e Stampioenwarsstraat.



Kraan in de Piekstraat.



Voormalige drukkerij B. Hoffmanstraat 23.
Rijtje herenhuizen P Hendriklaan 26-38.

thema's

polderlandschap

Het beschreven polderlandschap vormde in de periode 1870-1940 de structurende ondergrond voor de verstedelijking op Zuid. De landschappelijke kenmerken van de polders werden soms min of meer gehandhaafd en soms volledig ontkend en weggevaagd, zoals we in de volgende hoofdstukken zullen zien. De komvormige polders, de ringdijken, het orthogonale slotenpatroon, het hoogteverschil tussen dijken en lager gelegen polders, de (land)wegen en de oude dorpskern Charlois, het zijn de ingrediënten van het polderlandschap die in de ruimtelijke verschijningsvorm van Zuid nog steeds goed waarneembaar zijn. Deze ingrediënten zijn van belang omdat ze in meer of mindere mate de verstedelijking op Zuid hebben gestuurd, en daardoor de eigenheid van Zuid hebben bepaald. Daarbij gaat het enerzijds om ingrediënten die door de jaren heen relatief weinig zijn veranderd zoals de dorpskern Charlois en (land)wegen zoals de Kromme Zandweg. Anderzijds gaat het om de ingrediënten die gedurende de verstedelijking steeds weer bewerkt zijn; de één wat sterker dan de ander zoals de orthogonale polderstructuur en de dijken. Deze waardevolle kenmerken van het oude polderlandschap bepalen mede het huidige stadsbeeld.

De waardevolle ontwerpthema's in het ruimtebeeld en de structuur van het polderlandschap zijn:

- dijken en kommen;
- holte aan de voet van de dijk;
- hoogteverschil en hoekverdraaiing;
- ruimtelijke enscenering haaks op de dijk.

havenstad

De langgerekte havens op Feijenoord, de grote bassins van de Rijn- en Maas-haven en de daarmee samenhangende infrastructurale werken waren decennialang bepalend voor de verstedelijking op Zuid. De havenwerken betekenden een ingrijpende verandering van het oude polderlandschap. In de marge van de havens groeiden de woonbuurtjes straat na straat. De havens, kades, spoorlijnen, pakhuizen en silo's, alsmede de lange lijnen en het regelmatige patroon van evenwijdige straten met overwegend gesloten bouwblokken zijn de ingrediënten van de havenstad die in de huidige ruimtelijke verschijningsvorm van Zuid nog steeds waarneembaar zijn. Het zijn verschillende werelden die vanuit een pragmatische instelling koud op elkaar zijn gezet en hebben geleid tot een rauw en dynamisch stadsbeeld. Met de geleidelijke transformatie van het havengebied in een binnenstedelijk woon- en werkmilieu krijgen de havens nu het karakter van grootse 'waterpleinen': het blijven belangrijke dragers voor de ruimtelijke kwaliteit op Zuid. Wat ooit ontoegankelijk havengebied was, biedt nu een nieuw en verrassend panorama op de stad.

De waardevolle ontwerpthema's in het ruimtebeeld en de structuur van de havenstad zijn:

- de zonering van de havenstad;
- de archipel van Zuid;
- landhoofd;
- langgerekte kades;
- lange lijnen en dwarslijnen;
- gelaagdheid;
- grote maat en schaal;
- zichtlijnen en blikvangers;

- havenrand, silo en woonbebouwing;
- silhouet vanuit de verte;
- hoek van de bebouwing.

woonstad

De planmatig woningbouw en de daarmee samenhangende infrastructurele werken en bijzondere gebouwen waren gedurende het interbellum bepalend voor de verstedelijking op Zuid. Het stadsconcept voor de Linker Maasoever evolueerde van een geïsoleerde en eenzijdige arbeiderswijk naar een samenhangend en pluriform stadsdeel met eigen voorzieningen en goede oeververbindingen.

De dorpse woningbouw in de tuindorpen, de experimentele woningbouw in de betondorpen, de gestapelde etagewoningen in de stedelijke bouwblokken, de lange lijnen en de knooppunten in de stedenbouwkundige structuur zijn de ingrediënten van de woonstad die in de ruimtelijke verschijningsvorm van Zuid nog steeds duidelijk waarneembaar zijn. De combinatie van deze ingrediënten heeft geleid tot een waardevolle diversiteit aan woonmilieus. Opvallend is de steeds terugkerende organisatie van schil en binnenwerk, dat wil zeggen: middelhoge bebouwing langs de doorgaande wegen met verborgen werelden in de polderkommen daar achter. In de schillen en het binnenwerk zijn samenhangende eenheden te onderscheiden zoals de experimentele woningbouwcomplexen in de betondorpen, de traditionele woningbouw in de tuindorpen en de monumentale straatwanden langs de hoofdstructuur. De verkaveling op de orthogonale polderstructuur en de raakpunten met de omringende wegenstructuur hebben tot veel richtingveranderingen geleid. Deze knikken zijn op verschillende manieren uitgewerkt, hetzij door aanpassingen in de vorm van het bouwblok, hetzij door aanpassingen in de openbare ruimte. Zo zijn de vele driehoekige pleintjes, binnenterreinen en afgeschuinde bouwblokken ontstaan: waardevolle verrijkingen van het stadsbeeld. De knikken in de straten, de hoogteverschillen in het polderlandschap en de enorme schaalcontrasten in de bebouwing (hoge silo's, middelhoge randbebouwing, laagbouw in de polderkommen) hebben er bovendien toe geleid dat de blik steeds naar andere ensembles wordt getrokken met telkens wisselende vergezichten. Deze afwisseling kan prachtig zijn, maar bij gebrek aan houvast ook desoriënterend werken.

De waardevolle ontwerptheema's in het ruimtebeeld en de structuur van de woonstad zijn:

- weeflijnen en knopen;
- knopen;
- lange lijnen;
- lange lijnen, continuïteit randen en doorgangen;
- superblok en dubbele rand;
- dubbele rand, materialisering en kleurbeeld;
- binnenwerk en de blikvangers daarbuiten;
- binnenwerk, interne samenhang, structuur en openbare ruimte;
- binnenwerk, vervlakking en verbrokkeling van het straatbeeld;
- binnenwerk, bindende elementen;
- binnenwerk, gelaagde doorzichten.



aanbevelingen

In aanvulling op de beschrijvingen van de algemene gebiedstypen 'kernen en linten', 'niet planmatige aanleg', 'planmatige aanleg' en 'tuindorpen' in de Koepelnota en de geïnventariseerde objecten en gebieden op de gemeentelijke Monumentenkaart, zijn in deze cultuurhistorische en ruimtelijke analyse de - voor Rotterdam-Zuid specifieke - ontmoetingen en raakvlakken van deze objecten en gebiedstypen beschreven, geanalyseerd en gewaardeerd.

Hierna volgen de algemene en meer bijzondere aanbevelingen voor deze cultuurhistorisch en ruimtelijk waardevolle ruimtetypen op Zuid.

algemeen

- De gelaagdheid van de ontstaans-, plan- en bouwgeschiedenis koesteren in de verschijningsvorm van het stedenbouwkundige en architectonische stadsbeeld op Zuid. Contrasten in de stedenbouwkundige structuurelementen en de architectonische beelddaspecten niet wegpoetsen maar als uitgangspunt nemen bij nieuwe ontwerpgegevens.
- De panden in de paragraaf 'aanvulling' van het hoofdstuk 'waardevolle kenmerken' onderwerpen aan een nader (objectgericht) onderzoek, dat uit moet wijzen welk beleidsinstrument van de gemeente het meest geschikt is om de waarden ervan voor de toekomst te waarborgen. Het betreft voornamelijk schoolgebouwen die deel uitmaken van functioneel, stedenbouwkundig en architectonisch samenhangende ensembles die gesitueerd zijn bij waardevolle structuurelementen als knopen die zo specifiek voor Zuid zijn.

thema's structuur en ruimtebeeld

polderlandschap

dijken en kommen (p. 24)

De hoogteverschillen tussen de dijken en de lager gelegen kommen zijn opgenomen in de bebouwingsstructuur. De dijken zijn hoger gelegen wegen geworden. De kommen liggen daarachter.

- Houdt het verschil tussen de dijken en de kommen ervaarbaar, zowel in de uitwerking van de bebouwing als in de openbare ruimte.

holte aan de voet van de dijk (p. 25)

Aandacht voor de toegangen en doorsteken van de dijk naar de kom. Omdat ze vaak net iets geknikt zijn, ontstaan een korte opeenvolging van zichtlijnen en een verspringend perspectief. De overgang van de dijk naar de kom is gelaagd, niet meteen te overzien en ontspannen. Als een beschutte holte onder aan de dijk. De holtes aan de voet van de dijken zijn intieme, compacte en rustige ruimtes.

- Aandacht voor de onderlinge samenhang van de straatwanden. Cruciaal is de wijze waarop de korte straten worden beëindigd. De bebouwing is niet statisch uitgewerkt maar verwijst naar de volgende straatruimte. Om de beweging in het ruimtebeeld te versterken zijn continuïteit en gestrektheid van de gevelwanden belangrijke thema's.
- Omdat alle details in het oog springen, is aandacht nodig voor de afwisseling op het kleinste schaalniveau.
- Omdat deze ruimtes als een interieur zijn te beschouwen is de kwaliteit van de inrichting van het maaiveld van groot belang.

hoogteverschil en hoekverdraaiing (p. 26)

De confrontatie tussen de cultuurhistorische bouwstenen van het oude polderlandschap en de latere verstedelijking heeft op de raakvlakken geleid tot een aantal ruimtetypen die specifiek en waardevol zijn voor Zuid. Op de plaatsen waar de orthogonale slotenverkeering en de slingerende ringdijken elkaar ontmoeten is sinds de verstedelijking een opeenvolgend, filmisch ruimtebeeld ontstaan met veel hoekverdraaiingen. Typerend zijn de korte straatlengtes, korte bouwstromen en knikken. Het oog valt steeds op andere ensembles.

Aandacht voor de compositie van de ensembles vanuit de beweging. Dat betekent: aandacht voor de sculpturale verschijningsvorm van de bebouwing, niet

alleen voor het gevelvlak en de straatwand, maar vooral voor de hoeken en de aangrenzende bebouwing in de zijstraten.

ruimtelijke enscenering haaks op de dijk (p. 28)

Aan de westrand van Charlois zijn de doorsteken van de dijk naar de lager gelegen kommen ruimer van maat. De hoekverdraaiingen zijn minder sterk. Het ruimtebeeld is beweeglijk door de asymmetrische positionering van de bebouwing, de combinatie van dijk, beplanting, hoge en lage bebouwing (kopgevels met lage aanbouwen) en soms een school als ruimtelijk accent.

- Aandacht voor het overeind houden voor het beweeglijk en asymmetrisch ruimtebeeld. Deze ruimtes zijn immers de (landschappelijke) tegenhangers van de formele straatruimtes zoals de Pleinweg en Dorpsweg. Ze zouden in de fiets- en wandelroutes naar de rand van de Waalhaven een vanzelfsprekend onderdeel moeten vormen.

havenstad

de zonering van de havenstad (p. 68)

De logistieke combinatie van kades, loodsen en spoorlijnen hebben tot typerende dwarsprofielen geleid die op Katendrecht, de Wilhelminapier en op Feijenoord nog steeds terug te vinden zijn. Het Noordereiland, zonder de havenspoorlijn, is veel meer als woongebied met traditionele laad- en loskades ontwikkeld. Het karakter van deze kades is dan ook nog steeds heel anders, mede door de monumentale bomenrijen.

- Aandacht voor het karakteristieke verschil in sfeer bij herbestemming en herinrichting van de verschillende soorten kades. Het zou bijvoorbeeld jammer zijn als op alle kades bomen komen te staan.

de archipel van Zuid (p. 70)

Ten opzichte van de vrijwel continue oeverlijn van Noord is de oeverlijn van Zuid dankzij de vele havens wel vier keer zo lang. Op Zuid is sprake van een enorme kadelengte, een grote diversiteit aan waterkanten, havenbekkens, overkanten en een rijkdom aan vergezichten.

- Aandacht voor het karakteristieke verschil tussen langgerekte kanaalhavens en de weidse havenbekkens enerzijds en (schier)eilanden en pieren anderzijds.

landhoofd (p. 72)

De archipel van Zuid bestaat uit een stelsel van eilanden, schiereilanden en pieren. Het landhoofd neemt hier een bijzondere positie in. Vaak zijn het verstilde plekken, gericht op het panorama van de stad aan de rivier. Er zijn vijf verschillende typen landhoofden te onderscheiden: het stenen hoofd, het groene hoofd, de pier, het binnenhoofd en de koppenreeks.

- Aandacht voor de typologische verscheidenheid en de kwetsbare kwaliteit van de landhoofden. Het gevaar van vervlakking is groot.

langgerekte kades (p. 74)

Naast de langgerekte diepe insteekhavens met een naar binnen gekeerde kwaliteit zijn er de lange kades langs de rivier en de grote havenbekkens, de zogenaamde 'strekken'. De kades van de Wilhelminapier, Katendrecht en de Maashaven zijn het meest grootschalig. De bebouwing bestaat uit losse volumes als silo's, pakhuizen en loodsen. De kades zijn leeg en herinneren aan de func-

tionele inrichting van weleer. De kades van het Noordereiland en op Feijenoord daarentegen zijn karakteristiek door de lange aaneengesloten wanden. De overgang dwars daarop, van bebouwing naar rivier, is gelaagd: bomenrijen, hier en daar een steiger. De bomen maken een scheiding tussen voor- en achtergrond en zonerende de kade in een besloten en een weids deel.

- Aandacht voor de verscheidenheid aan kades, begeleidende bebouwing en gelaagde dwarsdoorzichten.

lange lijnen en dwarslijnen (p. 76)

De ruimtelijke structuur van parallelle lange lijnen en korte dwarslijnen komt in het gehele gebied rondom de havens voor. En al is de ontstaansgeschiedenis verschillend, de ruimtelijke effecten die deze constellatie oplevert zijn vergelijkbaar (vergelijk bijvoorbeeld de parallelstructuur van de Wolphaertsbocht en de Katendrechtse Lagedijk met die van de Oranjeboomstraat en de Persoonshaven).

- Aandacht voor de zeer verschillende ruimtelijke ervaringen van de lange lijnen met die van de korte lijnen dwars daarop. Dat betekent in architectonische zin: zoveel mogelijk continuïteit en homogeniteit langs de lange lijnen zelf, en tussen de lange lijnen onderling zoveel mogelijk contrast. Ter plaatse van de dwarsdoorzichten aandacht voor de coulissewerking, afstemming tussen architectonische verschijningsvorm van voor- en achtergrond.

gelaagdheid (p. 78)

Tegenover de continuïteit van langgerekte straatprofielen staan de afwisselende doorzichten dwars daarop. De dwarsstraten onderbreken en ritmeren de enorme straatlengtes, ze omlijsten het uitzicht op de bebouwing aan de overkant.

- Aandacht voor de coulissewerking, het contrast tussen de bebouwing op de voorgrond (de omlijsting) en die op de achtergrond (het ensemble aan de overkant) waarbij de schaal, de contour, het kleurbeeld en de sfeer van belang zijn.

Op de schaal van de archipel is langzamerhand een grootschalige gelaagdheid afleesbaar doordat de grote gebouwen en hoogbouw zich tot zones aansluiten. Om deze zones ook daadwerkelijk zichtbaar te laten worden is het van belang om ze af te wisselen met gebieden met een andere bebouwingsstructuur en architectonische verschijningsvorm.

- Aandacht voor de afwisseling in langgerekte zones met grootschalige en kleinschalige bebouwing op Zuid.

grote maat en schaal (p. 82)

Een grootschalig en industrieel landschap bepaalt de randen op Zuid. Grote gebouwen zoals silo's, pakhuizen en fabrieken staan aan de randen. De onbebouwde delen van de randen bieden een weids uitzicht over de havenbekkens en de rivier.

- Aandacht voor rauwe schaalcontrasten op de randen en behoud van de weidse vergezichten.

zichtlijnen en blikvangers (p. 84)

De grote gebouwen aan de randen van de havens zijn vanuit veel verschillende posities op Zuid zichtbaar. Het zijn blikvangers en oriëntatiepunten aan het eind van veel lange lijnen in dit stadsdeel, maar soms even verrassend aan het einde van een klein woonstraatje. De havens zijn daardoor overal op Zuid zichtbaar en aanwezig.

- Behoud van de fabrieken, silo's en pakhuizen aan de waterkant die vanwege omvang en solitaire ligging als landmarks fungeren vanaf het water maar zeker ook vanuit de woonbuurten op Zuid.

havenrand, silo en woonbebouwing (p. 86)

Typend voor de havenstad: grootschalig en robuust industrieel landschap bepaalt de randen van Oud Zuid. Weids uitzicht over de havenbekkens en de rivier, grote gebouwen (silo's, pakhuizen, kranen) staan op de rand, en niet in de wijken.

- De Maas- en Rijnhaven als grote open waterbekkens behouden. De rivier en oude havenbekkens vormen een bijzonder landschappelijk stelsel in het hart van de stad. Met het verdwijnen van de havenfuncties is dit landschap beschikbaar als een bijzonder Rotterdams openbaar domein. Je voelt je buiten midden in de stad. Voor een stad met bijzonder moeizame verbindingen met het buitengebied is dat ongelooflijk belangrijk. Het gaat daarbij niet alleen om het zicht op het water, de lucht en de overkant maar ook over de begaansbaarheid en het recreatief gebruik van de oevers en het wateroppervlak.
- Bij herontwikkeling zou de robuustheid en grootschaligheid verder moeten worden ontwikkeld. Dat geldt zowel voor de openbare ruimte als de bebouwing. Van groot belang is de bereikbaarheid van de waterkant vanuit de wijk, het kunnen bewegen langs de waterkant. Zorg ervoor dat de kades stoer en robuust blijven, met grote en forse gebouwen, maar tegelijkertijd veel aandacht voor de verfijning van de plint.
- Behoud van de kades, kranen en goederenspoorlijnen (ook in de aangrenzende woonbuurten) als uitdrukking van dynamiek en transport cq. als historische verwijzing naar de (voormalige) havenactiviteiten.

De positionering van de grootschalige havenbebouwing aan de randen van de woonwijken leidt tot extreme confrontaties van verschillen in sfeer, programma, gebruik openbare ruimte en schaal. Dit contrast is karakteristiek en een waardevol uitgangspunt voor de toekomstige herstructurering.

- Belangrijk thema bij de nieuwbouw is daarom het in stand houden van het schaalcontrast en een gelaagde en gedifferentieerde uitwerking van de volumes op verschillende schaalniveaus.

havenrand, silhouet vanuit de verte (88)

Bij veel transformaties van oude havengebieden tot woongebieden wordt vergeten wat de effecten van deze bestemmingswijziging betekenen voor de verschijningsvorm vanuit de verte, van oever tot oever

- Aandacht voor het silhouet zoals dat over de havenbekkens heen wordt ervaren, waarbij de groepering van gebouwen ten opzichte van elkaar, de ritmering, heldere vormen, de samenhang van fronten van belang zijn. Het front is meer dan de optelsom van de afzonderlijke architectonische bouwstromen. Het is van belang om aan de compositie, en vooral aan die van de dakcontour, elementen toe te voegen die zich richten op de grote schaal.
- De sfeer en materialisering van de havenrand verhouden zich tot de rauwheid van de havenarchitectuur (kleurbeeld, helder en stoer volume, abstract/grafisch grootschalig gevelpatroon, één gevelprincipe overheerst). Tegelijkertijd is de bebouwing tactiel en verfijnd van dichtbij (gedifferentieerde maar formele uitwerking van de plint, materiaaldetail, textuur). Het moet prettig zijn om erlangs te lopen.
- De sfeer en materialisering van de havenrand verhouden zich tegelijkertijd tot de schaal, sfeer en materialisering van de achterliggende woonwijk.

hoek van de bebouwing (p.89)

De hoeken van de bouwblokken verwijzen naar elkaar, ze vormen een familie.

- Aandacht voor de subtiele verticale verbijzondering van de hoeken. Ze zijn zowel een stedenbouwkundig oriëntatiepunt als een sluitstuk van de flankerende straatwanden.

woonstad

weeflijnen en knopen (p. 148)

Er is een opvallend verschil in de structuur aan weerszijden van de Dordtsestraatweg. Aan de westzijde het regelmatige patroon van de Polder van Charlois en aan de oostzijde het grillige en draaiende patroon van de Hillepolder, Varkenoordse Polder, Karnemelksland en Polder van Smeetsland. Deze verschillen bepalen nog steeds grotendeels de 'motoriek' van de twee gebieden.

- Aandacht voor het kenmerkende contrast in de structuur aan weerszijden van de Dordtsestraatweg.
- Aandacht voor de grillige structuur met geknikte en gedraaide hoofdwegen en kruispunten in de vorm van veelvormige knopen in het gebied ten oosten van de Dordtsestraatweg.
- Aandacht voor het min of meer orthogonaal stelsel van 'weeflijnen' en 'rijgdraden' in het gebied ten westen van de Dordtsestraatweg. Deze lijnen en draden moeten ook werkelijk doorgetrokken worden tot aan de randen van de Maashaven, de Waalhaven, het Zuiderpark en het Zuidplein, in ieder geval voor langzaam verkeer.

knopen (p. 150)

Op de knopen (dat wil zeggen, ongelijkvormig samengestelde veelsprongen in het wegenpatroon van het westelijk deel van Zuid) komen de hoeken van de superblokken bij elkaar. Er is vrijwel altijd sprake van een opeenvolging van ontmoetingen van kruispunten en hoekgebouwen. De richtingen, schalen en lagen zijn verschillend.

- Van groot belang is het uiteenrafelen van de hiërarchie van een dergelijk kruispunt. Welke lijn is de baas? Welke koppen horen bij elkaar? Welke hoek staat in welke zichtlijn? Welke ruimtelijke sequenties zijn te onderscheiden? Welke ensembles zijn te benoemen? Dit geldt voor de bebouwing in samenhang met de inrichting van het maaiveld en de beplanting.
- Speciale aandacht voor de bijzondere gebouwen aan de knopen: scholen en kerkgebouwen zijn hier vaak de blikvangers en oriëntatiepunten.

De hoekpanden en de stoepruimte ervoor zijn de pregnante en herkenbare plekken ter plaatse van de knopen. Dit zijn de plekken van waaruit je de knoop kunt overzien. De uitstraling van de plint bepaalt voor een groot deel de sfeer van de aangrenzende openbare ruimte. De architectonische materialisering en detaillering zijn tactiel, afwisselend en verfijnd.

- Bij woonbebouwing: zo veel mogelijk horeca en kleinschalige bedrijvigheid in de plint, extra hoge verdiepingshoogte van de begane grond en een gelaagde overgang van openbaar naar privé.

lange lijnen (p. 154)

Er zijn lange lijnen met een betekenis op de schaal van de stad, ze bepalen de hoofdstructuur van Oud Zuid. De lange lijnen bestaan uit afzonderlijke opeenvolgende straatlengtes en knopen. Zoals de route komend vanaf de Erasmusbrug, langs de havenbekkens van Rijn- en Maashaven en vervolgens over de Dordtse laan een prachtige afwisselende reeks vormt van verschillende straatruimtes, zo zouden de lange lijnen altijd als samenhangende reeksen beschouwd moeten worden. Er zijn ook lange lijnen die het binnenwerk structureren. Deze zijn meer continu van karakter. Het stelsel van lange lijnen doorsnijdt Oud Zuid en brengt je van knoop naar knoop en naar de randen (Waalhaven, Maashaven, Zuiderpark en de nieuw te ontwikkelen ooststrand van de stad). De randen zijn stevig, het binnenwerk is divers.

- Maak de afzonderlijke straatlengtes tussen de knopen zo karakteristiek, continu en rustig mogelijk.
- Aandacht voor de balans tussen straatprofiel en continuïteit bebouwing.
- Elke ingreep/nieuwe invulling in de straatwand respecteert de specifieke stedenbouwkundige situering en versterkt de bestaande architectonische karakteristiek.
- De aansluiting van het lijnenstelsel op de randen is verre van optimaal. Het Zuiderpark bijvoorbeeld is praktisch onvindbaar. Ook het Zuidplein is voor langzaam verkeer vrijwel onbereikbaar en een barrière in plaats van een centrum.
- Behoud van de continuïteit van de vlieten (wetering met flankerende grastaluds en bomen), in het bijzonder de Boergoensevliet en de Hillevliet in combinatie met de in functionele zin samenhangende Zuidoostelijke en Zuidwestelijke stoomgemalen.

lange lijnen, continuïteit randen en doorgangen (p. 156)

De straatwanden begeleiden een groot aantal doorgaande wegen op Zuid. Karakteristiek voor de Dordtselaan, de Mijnsherenlaan, de Dorpsweg en de Pleinweg zijn de planmatig ontwikkelde wanden. De Dordtselaan, de Mijnsherenlaan maar ook de Pleinweg zijn mede dankzij hun statige bomenrijen de parels onder de lange lijnen.

- Aandacht voor het in tact houden van deze grote ruimtelijke eenheden. De overige straatwanden zoals die langs de Wolphaertsbocht, de Putselaan en de Strevelsweg zijn niet planmatig gegroeid vanuit verschillende bouwstromen. De verschijningsvorm van deze wanden is zeer wisselend.
- Omwille van meer herkenbaarheid en contrast met de diversiteit van de binnengebieden is continuïteit hier van groot belang. Maar het gaat ook om de vormgeving van de doorsteken naar het achterliggende gebied: verbijzonderingen, die de lengtewerking ritmeren maar niet nadrukkelijk onderbreken.

superblok en dubbele rand (p. 158)

De superblokken (eilanden) liggen tussen de lange lijnen. Ze bestaan uit middelhoge randbebouwing en een kleinschalig binnengebied in de polderkommen daarachter. Kenmerkend is de dubbele rand. Soms is deze rand uitgevoerd in één handschrift, soms samengesteld uit meerdere.

De bebouwing op de dijk ligt hoger en heeft meestal een grotere bouwhoogte dan de lager gelegen bebouwing van het binnenwerk. Vanuit de 'kom' gezien werkt de achterkant van de schil daardoor als coulisse voor de lagere bebouwing van het binnenwerk. Samen vormen zij de dubbele rand, die hoe dan ook een stedenbouwkundige en architectonische eenheid vormt. Ter plaatse van de doorgangen door de dubbele rand ervaar je het hoogteverschil en het contrast tussen schil en binnenwerk het sterkst. Vaak treffen hier boven- en onderbebouwing koud op elkaar zonder bemiddeling van een 'tussenbebouwing'. In de beste gevallen gebeurt dat wel door het om de hoek trekken van de bebouwing en het verlagen van de goothoogte.

- Omdat buiten- en binnenrand hoe dan ook een stedenbouwkundige en architectonische eenheid vormen moeten zij altijd in onderlinge samenhang worden beschouwd.

dubbele rand, materialisering en kleurbeeld (p. 162)

Meestal wordt het tussenstuk tussen buiten- en binnenrand beëindigd met een blinde kopgevel. Het is dit vlak dat wederom de achtergrond vormt voor de ontmoeting met de lager gelegen bebouwing/binnenrandbebouwing. De verschij-

ningsvorm heeft dan ook een doorslaggevend effect ter plaatse van de 'doorgang' van de dubbele rand en zou daarom afgestemd moeten worden op de binnenrand.

- Materiaal- en/of kleurcontrasten zijn hierbij belangrijke aandachtspunten.

binnenwerk en blikvangers daarbuiten (p. 164)

In de kleinschalige woonstraten van het binnenwerk zijn de markante hoge gebouwen daarbuiten belangrijke blikvangers voor de oriëntatie in de buurt.

- Aandacht voor behoud en/of toevoeging van blikvangers, die door omvang, hoogte en/of verschijningsvorm van groot belang zijn voor de herkenbaarheid van en de oriëntatie binnen de woonbuurten.

binnenwerk, interne samenhang, structuur en openbare ruimte (p. 166)

Elke buurt heeft zijn eigen interne structuur en ruimtelijke karakteristiek. In de loop van de tijd is deze karakteristiek verbouwd, aangepast, versleten.

- Bij het verder vernieuwen van het binnenwerk is het van belang om het eigen handschrift van de buurtjes (hiërarchie in de straten, reeksen van pleintjes en bijzondere openbare ruimtes en gebouwen) te respecteren en weer helder te krijgen. Wat zijn de architectonische en landschappelijke elementen die op de grotere, stedenbouwkundige schaal bindend kunnen werken? Wat zijn de architectonische en landschappelijke elementen die voor afwisseling zorgen? Wat bepaalt de nieuwe ruimtelijke karakteristiek in fysieke zin?
- Het is van belang dat de architectonische eenheden in hun verschijningsvorm op elkaar worden afgestemd en meer dan nu met elkaar een afwisselende, maar ook samenhangende reeks vormen (boeket).

binnenwerk, vervlakking en verbrokkeling van het straatbeeld (p. 168)

De interne samenhang van het binnenwerk komt op meerdere schaalniveaus tot uiting: in de structuur, maar ook in het ruimtebeeld. Terwijl de structuur op veel plaatsen helder oogt, lijkt het ruimtebeeld eerder op een lappendeken.

- Aandacht voor de kwaliteit van het detail. In wijken met grote architectonische bouwstromen is de herhaling van details kenmerkend. Hier zijn de stedenbouwkundige effecten van armoedige materiaaldetails dan ook zeer ingrijpend voor de verschijningsvorm van de straatriumtes. Te denken valt aan de vervlakking door vernieuwing van kozijnen, het verlies van tactiliteit door het verdwijnen van traditionele detailleringen en het aanbrengen van industriële bouwmaterialen, het verschromen van kleurbeelden door te licht en platvol voegwerk etc.

binnenwerk, bindende elementen (p. 170)

Het gevaar van verdergaande verkrumming van bebouwing en openbare ruimtes is groot gezien het streven om grote delen op Zuid te vernieuwen en een grote hoeveelheid grondgebonden woningen toe te voegen. Daarmee dreigt het contrast tussen de stevige randen en het kleinschalige binnenwerk te verdwijnen. Het binnenwerk is nu al behoorlijk verbrokkeld en verschromd. Daardoor dreigt de interne samenhang volledig zoek te raken. Vooral Bloemhof en de Riederbuurt vragen om een nieuwe balans tussen 'overeenkomst en afwisseling'. Maak de architectonische eenheden hier niet te klein.

- Kleinschalige woonstraten met een symmetrische opbouw over een grote lengte (zoals in Bloemhof en de Riederbuurt) winnen aan herkenbaarheid en samenhang wanneer er ofwel in de profilering van de buitenruimte - hagen, bomenrijen, voortuinen - ofwel door de toevoeging van bindende elementen op de eerste verdieping een extra laag ontstaat die een stedenbouwkundig bindend effect heeft.

binnenwerk, gelaagde doorzichten (p. 172)

Het binnenwerk is behoorlijk verbrossend en verschaald. Daardoor dreigt de interne samenhang volledig zoek te raken. Gebouwen lijken aan elkaar 'vastgekoekt', doorzichten zijn dichtgeslibd. Voor en achter, hoog en laag, licht en donker - veel van deze contrasten tussen gebouwen en andere objecten in de openbare ruimte zijn nu niet afleesbaar. De ruimtelijke diepte is daardoor niet ervaarbaar.

- Bij het binnenwerk zijn twee dingen belangrijk: de interne samenhang én de verhouding van het binnenwerk ten opzichte van de hogere randen. Dat kunnen ook de hoge gebouwen zijn die veel verder weg staan.
- Het werken aan de tribune is hier van belang. Een tribune is een ensemble van in grootte oplopende, achter en naast elkaar gerangschikte objecten in de ruimte. Bij deze objecten kan het gaan om gebouwen, maar evenzeer om objecten in de buitenruimte. Bij elke opgave is het belangrijk om te kijken óf er sprake is van een tribune en welke objecten dat dan zijn. Zo spelen de torens op de Kop van Zuid en de Noordoever mee in de compositie van het straatbeeld in de woonbuurten op Zuid.



bijlagen

1: geraadpleegde bronnen

2: adreslijst monumentenkaart

3: noten

1: geraadpleegde bronnen

boeken

- Barbieri, U., *De Kop van Zuid: ontwerp en onderzoek*, Rotterdam 1982
- Berens, H.E.M., *W.N. Rose (1801-1877). Stedenbouw, civiele techniek en architectuur*, Rotterdam 2001
- Blijstra, R., *Rotterdam, stad in beweging*, Amsterdam 1965
- Cusveller, S. (red.), *Tuindorp in beton: bouwexperimenten op Zuid, 1921-1929*, Rotterdam 1989
- Cusveller, S. (red.), *De Kiefhoek: een woonwijk in Rotterdam*, Laren 1990
- Dettingmeijer, R., *Open stad, planontwikkeling, stedenbouw, volkshuisvesting en architectuur in Rotterdam tussen de twee wereldoorlogen*, (dissertatie RUU), Utrecht 1988
- Devolder, A. (red.), *Architectuur Rotterdam 1890-1945: 40 gebouwen gedocumenteerd*, Rotterdam 1991
- Dijk, H. van, *Architectuurgids Rotterdam*, 1980 (bij: Wonen-TABK , 5/6)
- Gall, S. e.a. (red.), *Rotterdam-Zuid*, Rotterdam 1987 (nota dienst Stadsontwikkeling)
- Gielen, A., *Ad van der Steur (1893-1953). Zorgvuldig en met kleine stapje vooruit – architect tussen traditie en vernieuwing*, Rotterdam 2002
- Graaf, J. de, *Architectuur en stedenbouw in Rotterdam 1850-1940*, Zwolle 1992
- Heeling, J. e.a., *Het ontwerp van de stadsplattegrond*, Amsterdam 2002
- Klerk, L. de en H. Moscoviter (red.), *'En dat al voor de arbeidende klasse': 75 jaar Volkshuisvesting Rotterdam*, Rotterdam 1992
- Klerk, L. de, *Particuliere plannen. Denkbeelden en initiatieven van de stedelijke elite inzake de volkswoningbouw en de stedenbouw in Rotterdam (1860-1950)*, Rotterdam 1998
- Klerk, L. de, *'Mooi werk'. Geschiedenis van de Maatschappij voor Volkswoningen*, Rotterdam 1909-1999, Rotterdam 1999
- Kraaij, A., J. van der Mast, *Rotterdam-Zuid: voorstad tussen droom en daad*, Delft 1990
- Laar, P. van der, *Stad van formaat, geschiedenis van Rotterdam in de 19e en 20e eeuw*, Zwolle 2000 (deel 2)
- Laar, P. van de, *Historische atlas van Rotterdam. De groei van de stad in beeld*, Amsterdam 2004
- Meijden, J. van der, e.a. (eindred.), *Spijkers met koppen! Volkswoningbouw in Rotterdam 1985-1990*. Nieuwbouw en renovatie, Rotterdam z.j.
- Mens, N., *W.G. Witteveen en Rotterdam*, Rotterdam 2007
- Palmboom, F., *Rotterdam verstedelijkt landschap*, Rotterdam 1987
- Polano, S. e.a., *Architectuur en volkshuisvesting: Nederland 1870-1940*, Nijmegen 1980
- Ravesteyn, L.J.C.J. van, *Rotterdam in de twintigste eeuw. De ontwikkeling van de stad vóór 1940*, Rotterdam 1948
- Rebel, B., G. Vermeer, *Historische Gids van Rotterdam*. Den Haag 1994, p.259-282.
- Schreijnders, R. (red.), *De droom van Howard: verleden en toekomst van de tuindorpen*, Rijswijk 1991
- Steenhuis, M., *Stedenbouw in het landschap. Pieter Verhagen (1882-1950)*, Rotterdam 2007
- Taverne, E. e.a. (red.), *J.J.P. Oud (1890-1963)*. Rotterdam 2001

- Vanstiphout, W., *Maak een stad. Rotterdam en de architectuur van J.H. van den Broek*, Rotterdam 2005
- Vreeze, N. de (red.), *6,5 miljoen woningen: 100 jaar woningwet en wooncultuur in Nederland*, Rotterdam 2001
- Wallis de Vries, G., *Krachtens de bouwverordening. Bouw- en Woningtoezicht, Rotterdam 1861-1986*, Rotterdam 1986
- Winter, P. de, *Havenarchitectuur. Een inventarisatie van industriële gebouwen in het Rotterdamse havengebied*, Rotterdam 1982
- Zweerink, K. (eindred.), *Van Pendrecht tot Ommoord*, Bussum 2005

tijdschriftartikelen

- Angenot, L.H.J., 'Het uitbreidingsplan "Linker Maasoever" (Zuid)', in: *De Maastunnel*, 2 (1938) nr.2, p. 31-39
- Fooy, B., 'Volkswoningbouwprojecten in Rotterdam 1918-1940: voorbeeldige projecten in een tijdperk van behoudzucht en alkovenstrijd', in: *Wonen-TA/BK* (1978) 4, p.4-21
- Granpré Molière, M.J., 'Een rondgang in het eerste Rotterdamse tuindorp', in: *Tijdschrift voor Volkshuisvesting*, 4 (1921) p.124-129 en 158-166
- Hansen, G., B. Jacobson en S. Meester, 'Linker Maasoever: stiefkind van Rotterdam', in: *wonen TA/BK*, (1980), p.7-19.
- Roode, H.S. de, 'Uitbreidingsplan-Zuid der gemeente Rotterdam', in: *Tijdschrift voor Volkshuisvesting en Stedebouw*, 7 (1926) nr.9, p.165-169
- R., 'De tunneltraverse', in: *De Maastunnel*, (1939) nr.1, p.20-27
- Witteveen, W.G., 'Rotterdam-Zuid', in: *Tijdschrift voor Volkshuisvesting en Stedebouw*, 7 (1926) nr.9, p.169-176

rapporten

- Andela, G. e.a., *Monumenten Inventarisatie Project Rotterdam*, z.p., z.j.
- Hoeven, E. van der, Vreewijk. *Toelichting bij het besluit tot aanwijzing van het beschermde stadsgezicht Vreewijk, gemeente Rotterdam (Zuid Holland)*, Rotterdam november 1997 (niet vastgesteld)
- Hoeven, E.P. van der, M.I. Kamphuis (Bureau Monumenten Rotterdam), *Toelichting bij het besluit tot aanwijzing van het beschermd stadsgezicht Noordereiland, gemeente Rotterdam*, Zeist 2004 (RACM, concept)
- *Koepelnota Welstand Rotterdam*, Rotterdam 28 mei 2004
- Reinbergen, A.H., *Op Zuid. Een strategische beheervisie voor de toekomstige deelgemeente Feijenoord*, Rotterdam 1993
- *Vreewijk: toekomstvisie voor vernieuwing*, Rotterdam, juni 1999 (Reijndorp BV en De Nijl Architecten)

2: adreslijst monumentenkaart

Charlois

type	straat	nr	architect	bouwjaar
RM	Charloisse Hoofd	25	Steur, ir. A. van der	1937
RM	Doklaan	145	Steur, ir. A. van der	1937
RM	Charloisse Kerk singel	35	Visser, J.	1868
RM	Charloisse Kerk singel	bij 35	----	1660
RM	Kromme Zandweg	99	----	1723
RM	Kromme Zandweg	90	----	1592
RM	Kapelburg	296	----	1790 ca
RM	Kromme Zandweg	110-114	----	1799
RM	Charloisse Hoofd	26,27	Steur, ir. A. van der	1937
GMSP	Alcorplein	13	Clercq, S. de	1928
MSP	Brielselaan	1	Stok, J.P. Wzn.	1910 ca
MSP	Brielselaan	1	Stok, J.P. Wzn.	1910
MSP	Brielselaan	1	Brinkman, J.A e,a,	1930
MSP	Brielselaan	1	Stok, J.P. Wzn.	1910 ca
GMSP	Wolphaertsbocht	399	Steur, ir. A. van der ?	1925
	GeslooptSlotboomstraat	60	----	1924
	GeslooptSlotboomplein	2	----	1924 ca
GMSP	Doklaan	12-14	----	1870
	GeslooptGrondherendijk	4	----	1890 ca
GMSP	Grondherendijk	56	----	1850 ca
GMSP	Kaatsbaan	12	----	1870 ca
GMSP	Grondherenstraat	60-62	----	1915
GMSP	Charloisse Hoofd	29	Lecq, B. van der	1935 ca
GMSP	Zegenstraat	120;121	Steur, ir. A. van der ?	1928
GMSP	Charloisse Kerk singel	2	Bekker, L.D.	1873
GMSP	Charloisse Kerk singel	34-36	Hooijkaas, B. jr.	1900
GMSP	Zuidhoek	19	----	1850 ca
GMSP	Courzandseweg	40	Baanders, H.A.J. ?	1916
GMSP	Vestastraat	19;26	Baanders, H.A.J.	1915 ca
GMSP	Zaandijkstraat	7	Clercq, S. de	1930
GMSP	Alcorstraat	12	Clercq, S. de (?)	1917
GMSP	Vestastraat	15	Baanders, H.A.J.	1920
GMSP	Vestaplein	4	Baanders, H.A.J.	1914
	GeslooptKlaverstraat	9-19	----	1895 ca
GMSP	Letostraat	8-24	Baanders, H.A.J. ?	1915 ca
GMSP	Kromme Zandweg	156-158	----	1880 ca
MSP	Brielselaan	115	Brinkman, M.	1913
MSP	Brielselaan	115	Brinkman, M.	1913
MSP	Brielselaan	115	Brinkman, J.A. e.a.	1913
MSP	Brielselaan	115	Brinkman, M.	1913
MSP	Brielselaan	115	Brinkman, J.A; e.a.	1913
MSP	Brielselaan	115	Brinkman, M.	1913
RM	Zwartewaalstraat	38	Steur, ir. A. van der	1925 ca
MSP	Brielselaan	1	Brinkman, M.	1915
GMSP	Rondolaan	83		1916 ca

type	straat	nr	architect	bouwjaar
GMSP	Dordtselaan	1-17	Embden, van; Andel, van	1950 ca
RM	Zuidplein	127-393	Maaskant, H.A. e.a.	1946
GMSP	Stellendamstraat		Nefkens, H.	1954 ca
GMSP	Zijpe	1,2-19		1953 ca
GMSP	Sommelsdijkstraat	40		1959
GMSP	Brielselaan	7		1952
GMSP	Huismanstraat	30		1954
GMSP	Nachtegaalplein	55		1951 ca
GMSP	Slinge	775		1958 ca
GMSP	Slingeplein	1		1955 ca
GMSP	Slinge	8		1959
GMSP	Ellenhorst	2-4		1948 ca
GMSP	Brielselaan	5	Veerting, C.	1968

Kop van Zuid

RM	Wilhelminakade	699	Brinkman e.a.	1901
RM	Koninginnenhoofd	1	Tak, C.B. van der (e.a.)	1901
RM	Prinsendam	onb.	Seem, C. van	1898
	GeslooptWilhelminakade	36	----	1893
	GeslooptWilhelminakade	8-10	Ravesteyn, S. van	1927
GMSP	Wilhelminakade	52-58	----	1940
GMSP	Wilhelminakade	68		1940 ca

Feijenoord

RM	Afrikaanderplein	37	Steur, ir. A. van der e.a.	1927
RM	Afrikaanderplein	37	Steur, ir. A. van der e.a.	1925
RM	Afrikaanderplein	40	Steur, ir. A. van der e.a.	1925
GM	Dortsmondstraat	e.o.	Hardenveld, J.M. van e.a..	1921
GM	Korenbloemstraat	e.o.	Hulschbosch, A.	1929
RM	Hillevliet	139	Oud, J.J.P.	1929
RM	Eemstein	23	Oud, J.J.P.	1929
RM	Kiefhoek Complex		Oud, J.J.P.	1929
GM	Persoonshaven Mallegatspark			1878
GM	Persoonshaven	906	----	1897
GM	Persoonshaven	bij 906	----	1915
RM	Stieltjesstraat	27,38	Wall, J.S.C. van der	1879
RM	Nijverheidstraat	53	Waning, J.I. van	1898
RM	Burg Hoffmanplein		Evers, prof.dr. H	1898
RM	Maaskade	113	Roos, de; Overijnder	1915
RM	Maaskade	119-121	Stok, J.P. Wzn.	1888

type	straat	nr	architect	bouwjaar
RM	Prins Hendrikkade	73	Rood, Witteveen, Steur	1929
RM	Burg Hoffmanplein		Gugel, E; Lacomblé, E.	1884
RM	Prins Hendrikkade	53	Joosting, ir. P.	1927
RM	Maaskade	85	Linden, W. van der	1884
GM	H.-Croesinckstraat	e.o.	Hardenveld, J.M. van	1923
RM	Brede Hilledijk	95	Stok, J.P. ; Kanters, J.J.	1903
RM	Handelsplein	1,2..125	G.J. Morre en co.	1879
RM	Handelsplein	1,2..125	G.J. Morre en co.	1879
RM	Stieltjesstraat	34	----	1879
RM	1e Kiefhoekstraat	10-36	Oud, J.J.P.	1929
RM	1e Kiefhoekstraat	21-31	Oud, J.J.P.	1929
RM	1e Kiefhoekstraat	21-31	Oud, J.J.P.	1929
RM	1e Kiefhoekstraat	21-31	Oud, J.J.P.	1929
RM	1e Kiefhoekstraat	9-19	Oud, J.J.P.	1929
RM	1e Kiefhoekstraat	9-19	Oud, J.J.P.	1929
RM	2e Kiefhoekstraat	1-29	Oud, J.J.P.	1929
RM	Heer Arnoldstraat	30	Oud, J.J.P.	1929
RM	2e Kiefhoekstraat	6-56	Oud, J.J.P.	1929
RM	2e Kiefhoekstraat	68-82		1929
RM	Eemstein	12-18	Oud, J.J.P.	1929
RM	Heer Arnoldstraat	21-29	J.J.P. OUD	1929
RM	Eemstein	6-10	Oud, J.J.P.	1929
RM	Eemstein	7-19	Oud, J.J.P.	1929
RM	Groote Lindtstraat	1-7	Oud, J.J.P.	1929
RM	Groote Lindtstraat	2-8	Oud, J.J.P.	1929
RM	Heer Arnoldstraat	18-26	Oud, J.J.P.	1929
RM	Heer Arnoldstraat	1-19	Oud, J.J.P.	1929
RM	Heer Arnoldstraat	28	Oud, J.J.P.	1929
RM	Heer Arnoldstraat	2-16	Oud, J.J.P.	1929
RM	Heer Arnoldstraat	31	Oud, J.J.P.	1929
RM	Hendrik Idoplein	13,14-16	Oud, J.J.P.	1929
RM	Hendrik Idoplein	1,2-12	Oud, J.J.P.	1929
RM	Heer Arnoldstraat	33	Oud, J.J.P.	1929
RM	Kleine Lindtstraat	10	Oud, J.J.P.	1929
RM	Kleine Lindtstraat	5	Oud, J.J.P.	1929
RM	Kleine Lindtstraat	6	Oud, J.J.P.	1929
RM	Kleine Lindtstraat	9	Oud, J.J.P.	1929
RM	Lindtstraat	1-13		1929
RM	Lindtstr	2-8;	Oud, J.J.P.	1929
RM	Lindtstraat	10-28	Oud, J.J.P.	1929
RM	Lindtstraat	15-37	Oud, J.J.P.	1929
RM	Lindtstraat	30-36	Oud, J.J.P.	1929
RM	Lindtstraat	39-45	Oud, J.J.P.	1929
RM	Nederhovenstraat	21	Oud, J.J.P.	1929
RM	Nederhovenstraat	5-17	Oud, J.J.P.	1929
	GeslooptMaaskade		v. Dissel, Michaelis, e,a,	1877
GMSP	Maaskade	(Bij 42..63;78..91)		1880 ca
GMSP	Groenezoom	158-164	Granpré Molière, M.J.	1922
	GeslooptStieltjesstraat	bij 34	----	1937
	GeslooptStieltjesstraat	bij 34	----	1937
GMSP	Lange Hilleweg	256	Kraaijvanger	1930
GMSP	Nassaukade	3	----	1891

type	straat	nr	architect	bouwjaar
	GeslooptRijnhaven Oz	16	----	1900 ca
GMSP	Maaskade	96	Torley Duivel, C.L.	1880 ca
GMSP	Brede Hilledijk	62-70	Stok, J.P. Wzn.	1905 ca
GMSP	Stichtseplein	1;2	----	1920 ca
GMSP	Beukendaal	2-6	Vries, B. de	1927
GMSP	Beijerlandselaan	125-127	----	1927
GMSP	Hilleliet	96-98	----	1923
GMSP	Breeplein	1	Sutterland, H. jr.	1930
GMSP	Putsebocht	3	Steur, ir. A. van der	1928
GMSP	Putsewaan	178;180;184		1930 ca
Gesloopt	Ericaplein	191	----	1927
GMSP	Vorkstraat	3-5	Dahlen, W.	1935 ca
GMSP	Groenezoom	245	Roos, de; Overijnder	1922
GMSP	Grift	42-44	Steur, ir. A. van der	1927
GMSP	Lede	117-121	buro Granpré Molière, M.J.	1933
GMSP	Jagerslaan	9	Uyterlinde, J.	1929
GMSP	Prins Hendrikkade	67-69	Lemmens, P.J.	1910 ca
GMSP	Maaskade	83	Klusfener, H.J.	1885 ca
GMSP	Nassauhaven	433	----	1899
GMSP	Maaskade	127	----	1900
GMSP	Rosestraat	123	----	1903
Gesloopt	Stieltjesstraat	18	----	1880 ca
GMSP	Groene Hilledijk	315	Steur, ir. A. van der	1939
Gesloopt	Persoonshaven	85-93	----	1925 ca
GMSP	Maaskade	79-81	Remmers, Ir. J.H.	1885
GMSP	Maaskade	100-112	Krenger, A.J. (o.a.)	1895
GMSP	Stieltjesstraat	6-8	Graaf, C. van de	1891
GMSP	Tolhuisstraat	101-113	Dienst Gemeentewerken	1906
GMSP	Sumatraweg	11-17	Dulfer, J.E.	1898
Gesloopt	Parallelweg	101-106	Schenk, F.H.	1890 ca
GMSP	Pretoriaan	141-147	----	1896 ca
GMSP	Oranjeboomstraat	109-111	----	1895 ca
GMSP	Piekstraat	69	Maarleveld, A.	1909
RM	Patrimonium's Hof		Kruihof, A.K.	1915
RM	Patrimonium's Hof	1,2-44		1915
RM	1e Balsemienstraat	e.o.		1915
RM	Patrimonium's Hof	(Bij Fontein)		1915
RM	Frankendaal (cplx)		Steur, ir. A. van der	1927
RM	Frankendaal (70)	34;138	Steur, ir. A. van der	1927
RM	Beukendaal	191	Steur, ir. A. van der	1927
RM	Langewelle	43	Steur, ir. A. van der	1927
RM	Beukendaal	163	Steur, ir. A. van der	1927
RM	Frankendaal	64	Steur, ir. A. van der	1927
GMSP	Nijverheidsstraat	131		1920 ca
GMSP	Sikkelstraat	37		1900 ca
RM	Veerlaan	3		1948
GMSP	Strevelsweg	672-764	Maaskant, H.A.	1954 ca
GMSP	Hillelaan	40	Veerling, C.	1968

3: noten

- 1 Andela, G. e.a., Monumenten Inventarisatie Project Rotterdam, z.p., z.j.
- 2 Deze indeling komt grofweg overeen met die in de studies van S. Gall, Rotterdam-Zuid (Rotterdam 1987), F. Palmboom, Rotterdam verstedelijkt landschap (Rotterdam 1987) en A. Kraaij, Rotterdam-Zuid: voorstad tussen droom en daad (Delft 1990).
- 3 Het rationele stadsontwerp van Rose voor de uitbreiding op Zuid komt aan bod in de zogenaamde Coolpolderplannen (1843, 1858 en 1866) en zijn studieplannen voor Feijenoord (1843, 1862-1868).
- 4 De Waalhaven ligt buiten de begrenzing van het onderzoeksgebied en wordt daarom in dit rapport niet verder behandeld.
- 5 Het Waterproject was een integraal plan voor de waterhuishouding en –kwaliteit in de stad. Een systeem van singels, riolen, stoomgemalen etc. voorzag in een betere doorspoeling met schoon water en afvoer van vuil water.
- 6 De inhoud van dit stukje is vooral ontleend aan de publicatie Krachtens de bouwverordening. Bouw- en Woningtoezicht, Rotterdam 1861-1986 (Rotterdam 1986) van G. Wallis de Vries.
- 7 De alkoofwoning was een woningtype met een kleine inpandige tussenkamer zonder raam, die veelal plaats bood aan één of meerdere bedsteden.
- 8 Eén van twee stoomgemalen op Zuid. Het Zuidwestelijk Gemaal staat bij het Karel de Stouteplein in Charlois.
- 9 De Woningdienst adviseerde onder andere over de bouwverordening, rooilijnen in stratenplannen en geldleningen voor woningbouw, en was indirect via de Gemeentelijke Woningstichting betrokken bij woningbouwprojecten.
- 10 Hoewel het rijk in 1917 overheidssteun weigerde voor de bouw van alkoven, werd de Rotterdamse strijd over de wenselijkheid van alkoven pas in 1937 beslecht met een definitief verbod.
- 11 De Maastunnel werd uiteindelijk in 1937-1939 ontworpen door J.P. van Bruggen i.s.m. A.J. van der Steur en in 1939-1942 gerealiseerd, in samenhang met de traverse Pleinweg / Strevelsweg / Breeweg.
- 12 De tuinstadgedachte werkte Howard uit in de boeken To-Morrow:Peaceful Path to Real Reform (1898) en Garden Cities of To-Morrow (1902).
- 13 Heyplaat ligt buiten de begrenzing van het onderzoeksgebied en wordt daarom in dit rapport niet verder behandeld.
- 14 De inhoud van dit stukje is vooral gebaseerd op de rapporten Vreewijk.

Toelichting bij het besluit tot aanwijzing van het beschermde stadsgezicht Vreewijk (Rotterdam november 1997, niet vastgesteld) van E. van der Hoeven en Vreewijk: toekomstvisie voor vernieuwing (Rotterdam, juni 1999) van Reijndorp BV en De Nijl Architecten.

- 15 Granpré Molière, M.J., 'Een rondgang in het eerste Rotterdamse tuindorp', in: Tijdschrift voor Volkshuisvesting, 4 (1921) p.163-164.
- 16 De inhoud van deze paragraaf is vooral ontleend aan de publicatie Tuindorp in beton: bouwexperimenten op Zuid, 1921-1929 (Rotterdam 1989) onder redactie van S. Cusveller.
- 17 De inhoud van deze paragraaf is ontleend aan de hoofdstukken 4 en 5 van de publicatie Maak een stad. Rotterdam en de architectuur van J.H. van den Broek (Rotterdam 2005) van W. Vanstiphout.
- 18 Particuliere bouwers als A. Slappendel, N. Bos en Smelt & Hempel waren vaste klanten van J.H. van den Broek.
- 19 De inhoud van dit stukje is vooral ontleend aan de publicatie Ad van der Steur (1893-1953). Zorgvuldig en met kleine stapjes vooruit – architect tussen traditie en vernieuwing (Rotterdam 2002) van A. Gielen.
- 20 Hoewel buiten het bestek van onderhavige onderzoeksperiode worden het Zuiderpark en het Zuidplein bondig uitgewerkt vanwege de ruimtelijke en functionele relatie met de vooroorlogse wijken.
- 21 De verstedelijking op Zuid gedurende de wederopbouwperiode (1940-1965) is uitvoerig geanalyseerd en beschreven in de publicatie Van Pendrecht tot Ommoord (Bussum 2005) onder eindredactie van K. Zweerink.



colofon

titel

Cultuurhistorische verkenning vooroorlogse wijken Rotterdam-Zuid

datum

februari 2008

samenstellers en ©

Leon van Meijel, Van Meijel - adviseurs in cultuurhistorie (Nijmegen)
Heide Hinterthür, Topaz Architecten (Amsterdam)
Els Bet stede­bouw­kundige (Den Haag)

afbeeldingen

Els Bet, Heide Hinterthür, Leon van Meijel, Maarten Wamsteeker, Marije Stelloo,
tenzij anders vermeld in het bijschrift.

opmaak en grafische vormgeving

Henk van der Eerden, dS+V (Rotterdam)
Els Bet, Heide Hinterthür, Leon van Meijel,
Sandra Burggraaf, Maarten Wamsteeker, Freek Mulder

in opdracht van

gemeente Rotterdam, dS+V, Bureau Monumenten

begeleiding

Kim Zweerink, Astrid Karbaat en Thieu Knibbeler

Alles uit deze publicatie mag worden vee­veelvoudigd, opgeslagen in een geauto­matiseerd gegevensbestand, in enige vorm of op enige wijze, hetzij electronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enig andere manier, mits de bron­nen en auteurs vermeld worden.

