

cultuurhistorische verkenning

Feijenoord

Leon van Meijel
Heide Hinterthür
Els Bet



cultuurhistorische verkenning

Feijenoord

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

In opdracht van de gemeente Rotterdam, dS+V Bureau Monumenten

juli 2010

inhoudsopgave

inleiding	7
deel 1: ontwikkelingsgeschiedenis	11
polderlandschap	13
havenstad	21
woonstad	39
deel 2: analyse	63
structuur- en ruimtebeeld	65
waardering	97
aanbevelingen	103
bijlagen	107
adreslijst monumentenkaart	107
bronnen	120
colofon	122



inleiding

aanleiding en doel

In juni 2009 is een ruimtelijke visie voor de 'Kop van Feijenoord' door B&W vastgesteld. Rond de zomer van 2010 zal het daaruit voortvloeiende Masterplan klaar zijn. Door het deelproject 'Kop Rosepark en Rosepark' en de verleende vergunning aan Woonstad Rotterdam voor de sloop van de historische panden Steven Hoogendijkstraat 54-58 en Oranjeboomstraat 81-105 en 111-135, ontstond bij het Bureau Monumenten van de gemeente Rotterdam behoefte aan een cultuurhistorische verkenning (CV) van het gebied. De beleidskaders hiervoor zijn de 'Stadsvisie Rotterdam 2030' en een B&W besluit uit 2007 dat het opstellen van een CV verplicht stelt bij gebiedsontwikkelingen in een cultuurhistorisch waardevol gebied. Een ambtelijke quickscan over de omgeving van de Steven Hoogendijkstraat en Oranjeboomstraat toonde de noodzaak aan van een CV. Onderhavige CV heeft tot doel om het Masterplan sterker te maken vanuit de bestaande kwaliteiten. Daartoe verschaft de CV inzicht in de aanwezige cultuurhistorische waarden en biedt vanuit dat perspectief handreikingen aan voor nieuwe ontwikkelingen.

afbakening

De begrenzing van het onderzoeksgebied is tweeledig. Qua algemene ontwikkelingsgeschiedenis en stedenbouwkundige structuuranalyse valt de begrenzing samen met het Masterplangebied. Dat wil zeggen, het gebied van Feijenoord ten oosten van de Laan op Zuid. Voor de analyse van het ruimtebeeld en het waardestellende objectenonderzoek geldt de engere begrenzing van het ontwikkelgebied. Beide gebieden zijn aangegeven op de kaart op de volgende pagina. Voor zover relevant voor de cultuurhistorische identiteit van het ruimtebeeld van het Ontwikkelgebied zijn direct aangrenzende gebieden meegenomen. Verder wordt het brede begrip cultuurhistorie voor dit project afgebakend tot het bovengrondse gebouwde en aangelegde erfgoed.

betrokkenen en samenwerking

Deze CV stond onder ambtelijke begeleiding van Youri Zomerdijk (contactpersoon), Bram van Norden, Astrid Karbaat en Maurice Boumans. De inhoudelijke werkzaamheden zijn verricht door architectuurhistoricus Leon van Meijel van bureau Van Meijel – adviseurs in cultuurhistorie (contactpersoon), stedenbouwkundige Els Bet en tekenaar Maarten Wamsteeker van Els Bet stedenbouwkundige en architect Heide Hinterthür van Topaz Architecten. Het archiefonderzoek is verricht door Evelien van Es. De bijdragen van de verschillende disciplines vullen elkaar aan, versterken elkaar en resulteren in één gezamenlijk eindproduct. Dit team heeft in 2007-2008 voor dS+V de globale CV over de vooroorlogse wijken op Zuid gemaakt. Deze



Luchtfoto van het onderzoeksgebied met in wit de begrenzing van het Masterplangebied Kop van Feijenoord en in oranje de begrenzing van het Ontwikkelgebied (bron: Gemeente Rotterdam, dS+V).

CV over Feijenoord is een specifieke uitwerking hiervan, met een zelfde multidisciplinaire benadering, integrale manier van kijken en ruime mate van verbeelden.

opgave en methodiek

Aan de hand van archief-, literatuur- en kaartonderzoek, veldwerk en analyse wordt in tekst en beeld inzicht geboden in de ontwikkeling, het structuurbeeld en het ruimtebeeld van het bodemlandschap, de havens en de woongebieden. Daarbij wordt aangegeven welke kwaliteiten vanuit cultuurhistorisch perspectief van belang zijn cq. (beter) benut kunnen worden, met respect voor de bestaande identiteit én met mogelijkheden voor verdere ontwikkeling.

Vanuit de specifieke ontstaansgeschiedenis willen wij allereerst begrijpen waarom de Kop van Feijenoord er uit ziet zoals het er nu uit ziet. Op basis van dit inzicht geven we aan wat vanuit cultuurhistorisch perspectief de belangrijke thema's cq. bouwstenen zijn in het structuur- en ruimtebeeld, en welke elementen daarin waardevol zijn. De analyse resulteert in een serie verhelderende kaarten, tekeningen en foto's, zowel op de grote schaal van het landschap, de structuur en de bebouwing, als op de kleinere schaal van het gebouwde ensemble. De waardering resulteert verder in een lijst van cultuurhistorisch waardevolle objecten die overzichtelijk worden samengebracht in een samenvattende waardekaart. Vanwege de digitalisering van de negentiende eeuwse bouwdoSSIERS in het gemeentearchief konden alleen de pandkaarten van de oorspronkelijke bebouwing worden geraadpleegd. Dat leverde alleen bouwjaaren op en geen gegevens omtrent architect en/of bouwtekeningen.

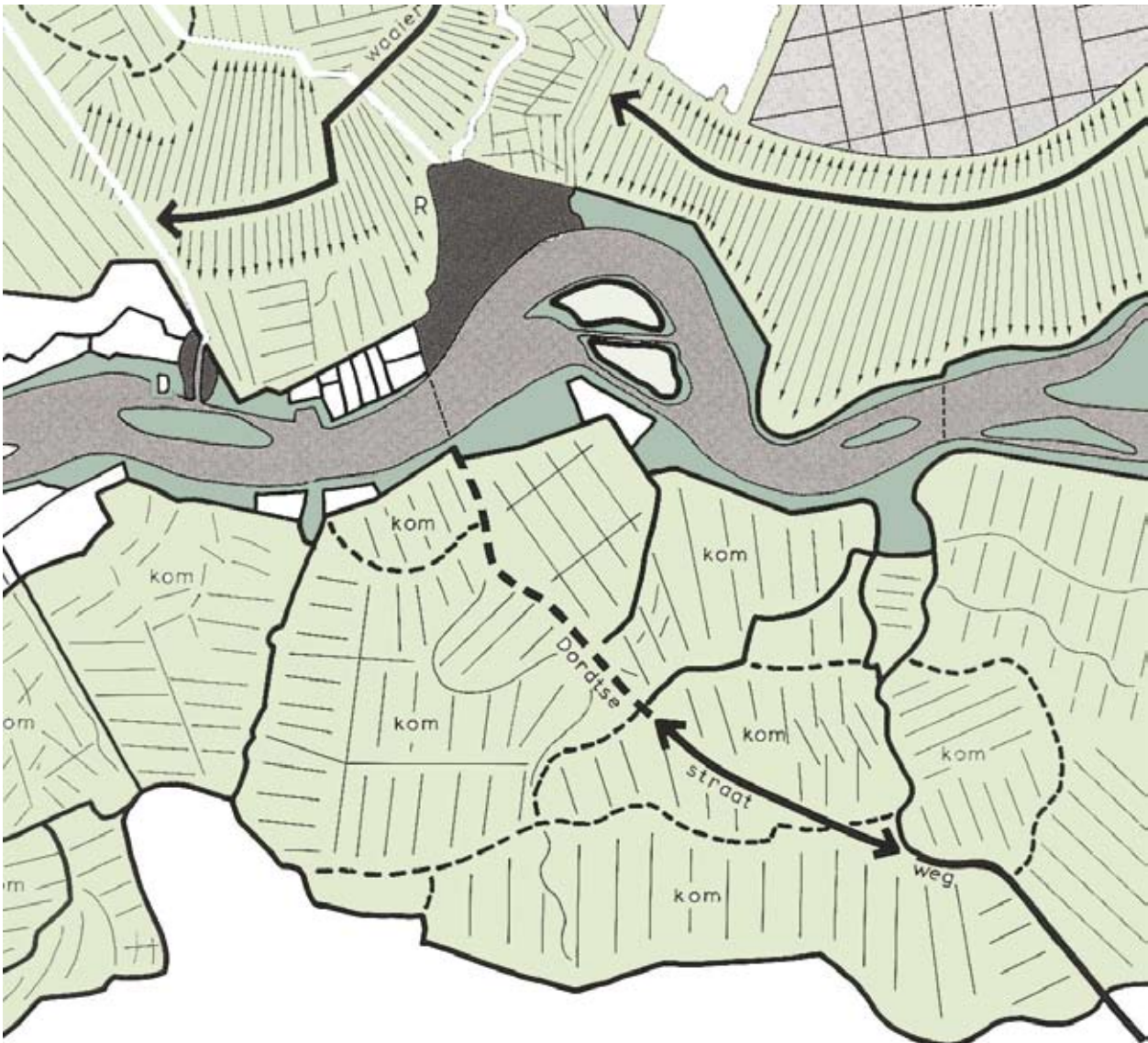
Het historische en actuele beeldmateriaal en de bijbehorende toelichtingen maken duidelijk inzichtelijk welke elementen in het structuur- en ruimtebeeld van essentieel belang zijn voor het versterken cq. herkenbaar houden van de cultuurhistorische identiteit van de Kop van Feijenoord. Het beeldmateriaal is ontleend aan de CV over Zuid en aangevuld met historische foto's uit publicaties en actuele veldwerkfoto's. Tot slot worden op hoofdlijnen aanbevelingen voor de toekomst geformuleerd.

leeswijzer

Dit rapport is opgesplitst in twee delen. Het eerste deel bestaat uit een rijk geïllustreerd verhaal over de ontwikkelingsgeschiedenis van het onderzoeksgebied. Dit verhaal is thematisch geordend rond de onderwerpen polderlandschap, havenstad en woonstad. Deze ordening sluit aan bij de opzet van de CV Rotterdam Zuid (februari 2008) waarvan deze CV over Feijenoord een deeluitwerking is. Het tweede deel van dit rapport betreft de analyse van het onderzoeksgebied. Hierin worden de belangrijkste thema's van het structuur- en ruimtebeeld behandeld. Hieraan worden vervolgens een waardering en aanbevelingen gekoppeld. De adreslijst met foto's van de beschermde en potentiële monumenten alsmede de beeldbepalende panden en wanden zijn opgenomen in bijlage 1. De lijst van geraadpleegde bronnen staat in bijlage 2.

deel 1: ontwikkelings- geschiedenis

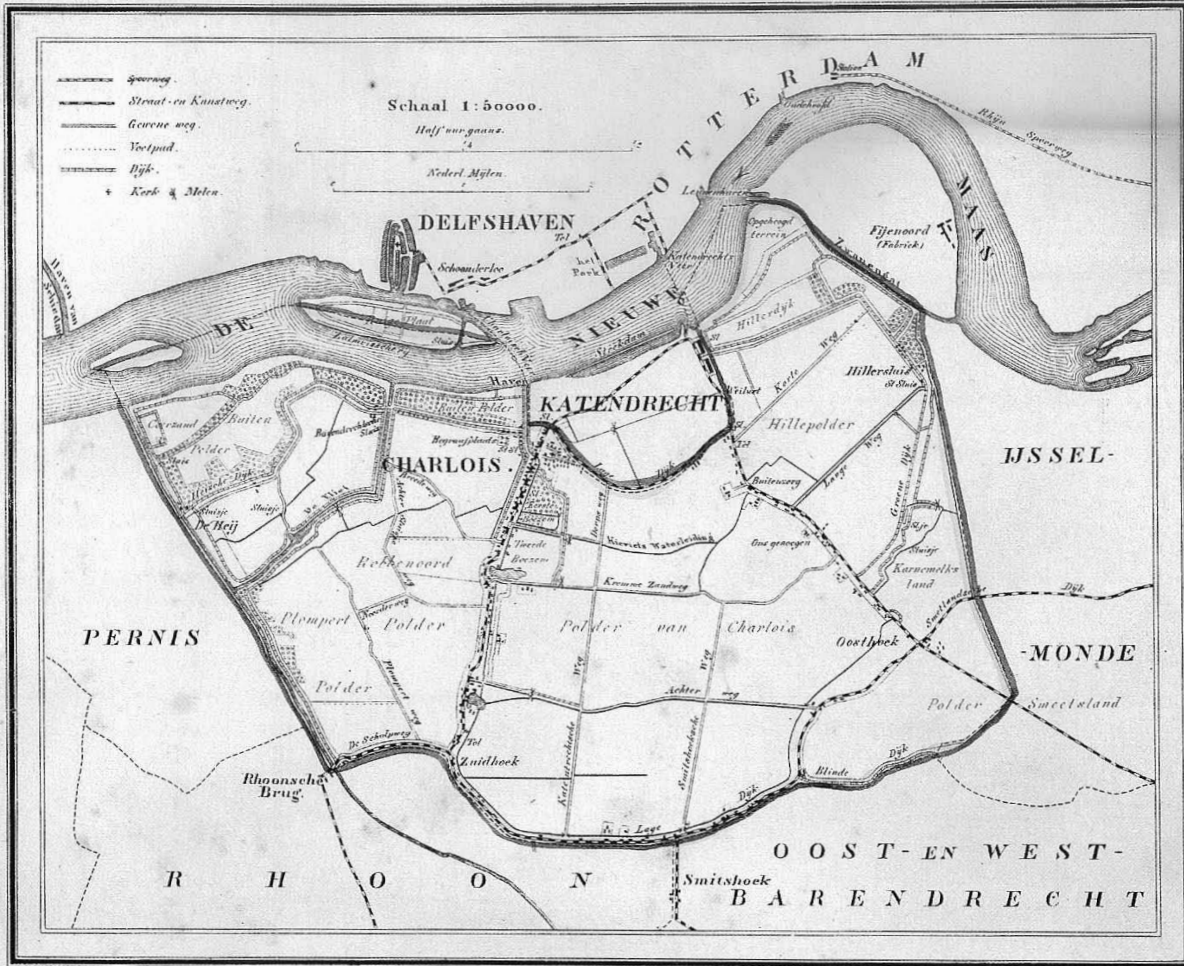
polderlandschap
havenstad
woonstad



Schematische reconstructie van de polderstructuur op Zuid met de ringdijken, de kommen en de slotenverkaveling ingetekend op de topografische kaart van 1850. De verschillende richtingen van de komstructuren zijn goed zichtbaar. Het binnendijkse gebied is licht groen, het buitendijkse gebied donker groen en de gorzen wit (onbedijkte kwelders). Feijenoord is een eiland met twee ringdijken en wordt van IJsselmonde gescheiden door het Zwanengat (bron: Palmboom, 1987).

polderlandschap

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



1867.

Uitgave van Hugo Suringar te Leeuwarden.

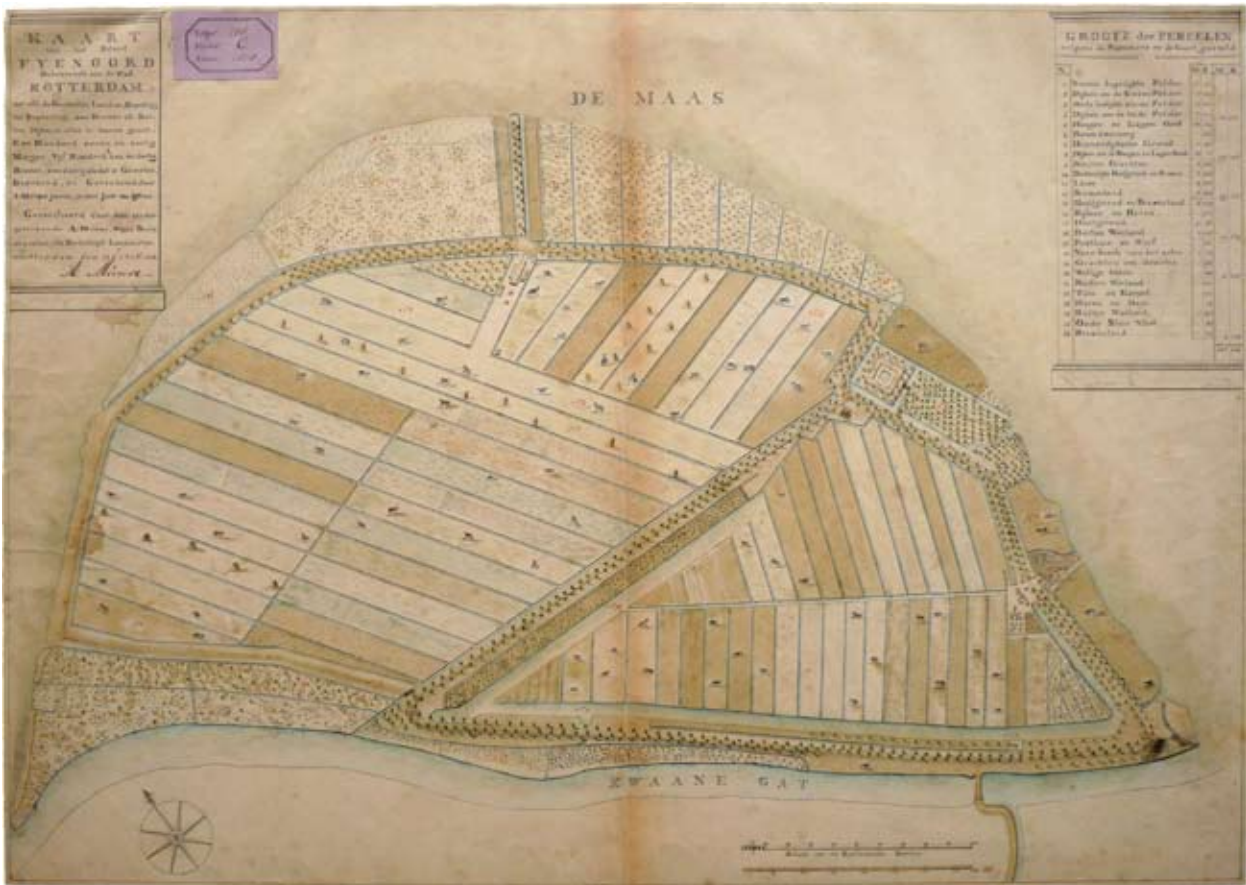
Overzichtskaart van de gemeente Charlois uit 1867, kort voor de gedeeltelijke annexatie door de gemeente Rotterdam in 1869 en de algehele annexatie in 1894. De gemeentegrenzen worden gemarkeerd door dijken en de Nieuwe Maas. Het Zwanengat markeert de grens met het eiland Feijenoord. In de verschillende polders staan de belangrijkste landwegen aangegeven. Uit: Gemeente-atlas van Nederland, door J. Kuijper, uitgave H. Suringar Leeuwarden (coll. GAR).

zandplaat en 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. Door aanwassing ontstond een onregelmatig patroon van komvormige polders van wisselende groottes. Daling van de kleibodem resulteerde in een gedeukt landschap van lage polders met ringvormige dijken. De polders hadden hoofdzakelijk een agrarische bestemming. Het eiland Feijenoord was een zandplaat aan de binnenbocht van de Maas. Het Zwanengat - een kreek met een sterke stroming ter plaatse van de huidige (ingekorte) Spoorweghaven - scheidde het eiland van IJsselmonde. Feijenoord groeide in omvang 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. Het hoogteverschil is in het opgehoogde landschap evenwel niet meer herkenbaar.



Kaart van Rotterdam uit 1710 van Pierre Ancelin. Langgerekte strekdammen zorgden voor aanwassing van het eiland Feijenoord. Tegelijkertijd bleef daardoor de vaargeul van de rivier beter op diepte (bron: GAR).

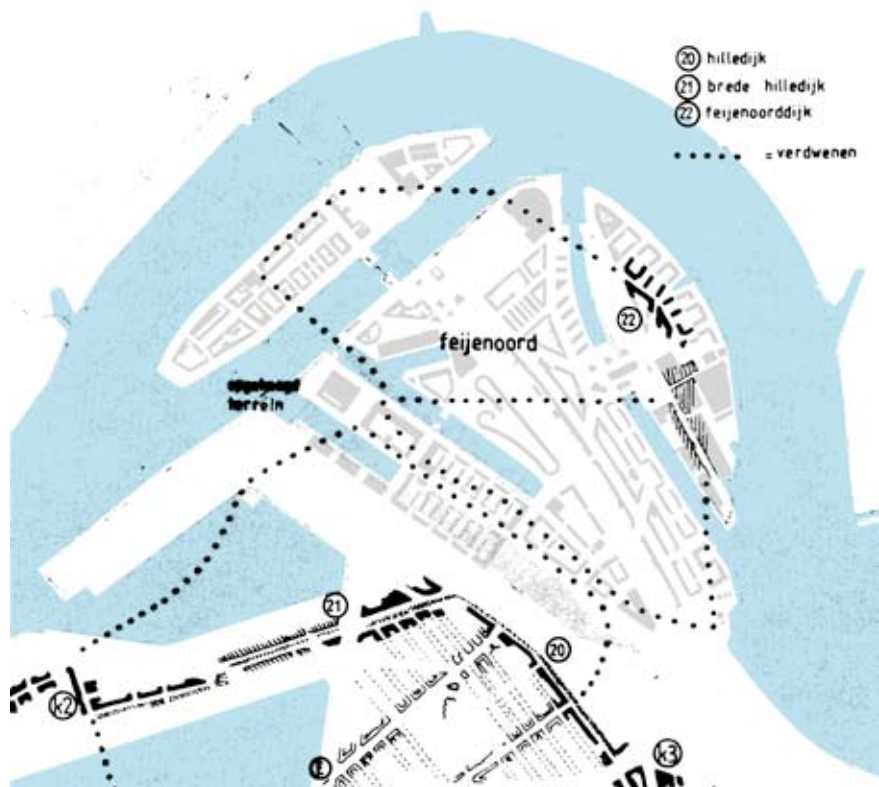


Kaart van het eiland Feijenoord uit 1818 door A. Munro. Duidelijk zichtbaar zijn de twee ringdijken en de regelmatige slotenverkeveling haaks daarop (bron: GAR).

dijken, (land)wegen, sloten

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 zoals Charlois en Katendrecht. 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 of slingerend verloop, zoals de Feijenoorddijk. De zandwegen door de polders waren overwegend rechtlijnig.

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. Op kaart van Feijenoord uit 1818 is het regelmatige slotenpatroon per dijkvak duidelijk herkenbaar. Hiervan is in de huidige plattegrond van Feijenoord niets meer terug te vinden omdat het land aan het eind van de negentiende eeuw is opgehoogd met grond uit de havens.



Het oude polderlandschap in de huidige structuur



Tekening uit 1804 van Feijenoord met het Pesthuis (bron: Bruijn, 2006).



Zicht op een fabriekje op Feijenoord in 1860 (bron: Bruijn, 2006).



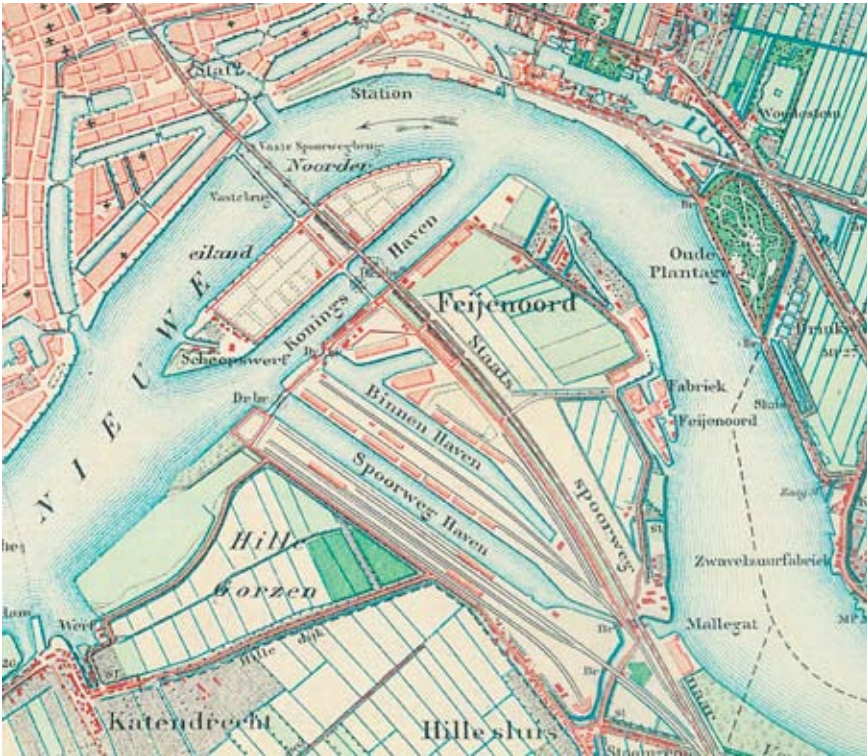
Het Pesthuis uit 1716 (bron: Bruijn, 2006). Het gebouw is later deel gaan uitmaken van de Nederlandsche Stoombootmaatschappij, te zien op de kaart op de pagina hiernaast.

occupatie

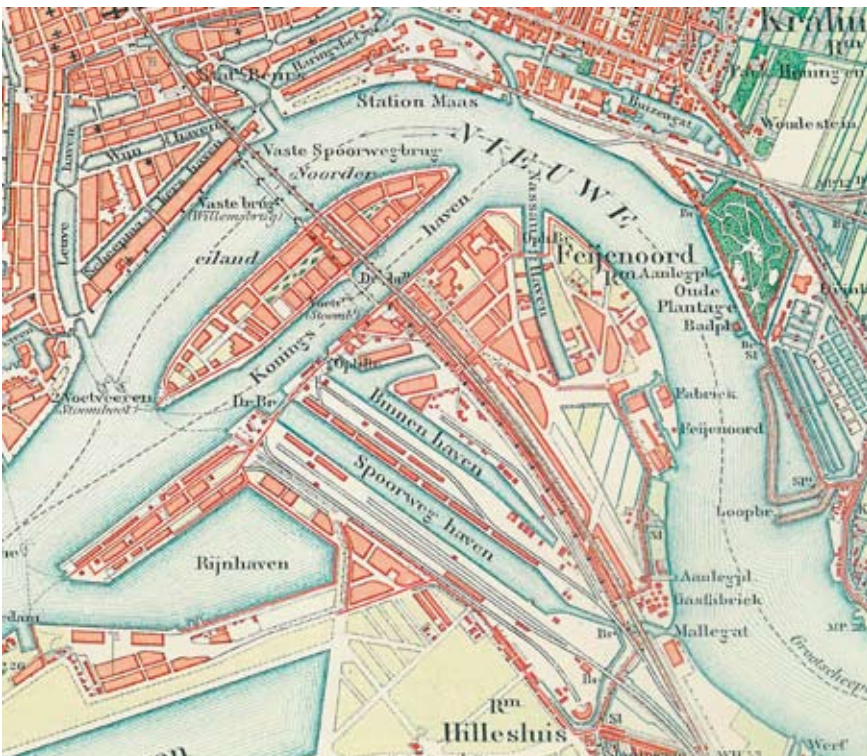
In het polderlandschap op Zuid was de bebouwing voornamelijk geconcentreerd in enkele kernen, langs de toegangswegen en de dijken. Aan de voet of de kruin van een dijk of weg stonden overwegend vrijstaande, individuele en kleinschalige gebouwen: woningen, boerderijen en later ook bedrijven en villa's. Het eiland Feijenoord bleef echter eeuwenlang vrijwel onbebouwd. In 1590 en 1658 kocht de gemeente Rotterdam grote delen van Feijenoord om daar dammen en kribben aan te leggen. Deze voorzieningen moesten er voor zorgen dat de vaarweg van de Nieuwe Maas op diepte bleef. De rivier had namelijk de neiging om daar te verzanden. Vanaf 1722 viel Feijenoord ook onder het rechtsgebied van Rotterdam. Vanwege de geïsoleerde ligging en de vruchtbare bodem was het eiland een ideale plaats voor de vestiging van een pesthuis, een traankokerij, een galg en een stadskwakerij. In de Franse tijd kwam een einde aan het Rotterdamse bezit op de Linker Maasoever en werd Feijenoord weer bij de gemeente IJsselmonde gevoegd. Het gebied bleef grotendeels leeg totdat G.M. Roentgen in 1825 bij het pesthuis aan de westzijde van het eiland de fabriek van de Nederlandsche Stoomvaart Maatschappij vestigde. Op dit vooruitziende initiatief volgde een lange reeks ideeën en voorstellen om Feijenoord opnieuw bij Rotterdam te betrekken, ditmaal als woon- en industriegebied. Dat resulteerde in 1869 in de annexatie van Feijenoord. Meer over deze plannen en de gerealiseerde havenwerken in het volgende hoofdstuk.



Kaart van Rotterdam uit 1839 door L.F. Temminck. Het vrijwel onbebouwde Feijenoord bestaat binnendijs uit agrarische gronden. Buitendijs heeft zich in 1825 de Fabriek der Nederlandsche Stoomboot Maatschappij gevestigd van G.M. Roentgen (bron: GAR).



1874-1881



1899-1904

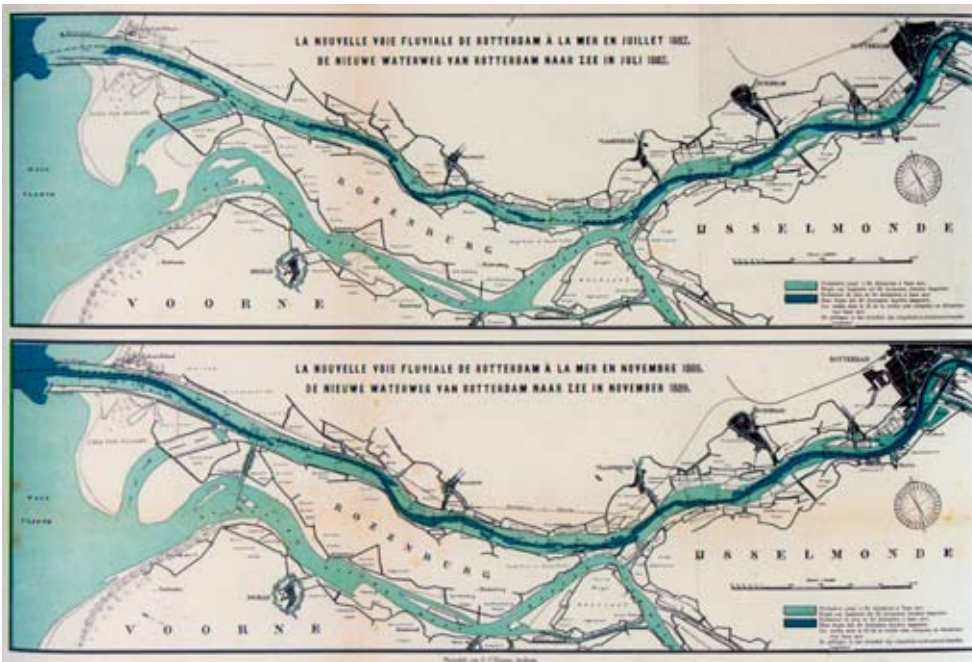
Feijenoord op topografische kaarten uit 1874-1881, 1899-1904 en 1919-1920. De verstedelijking begon met de ontwikkeling van de kanaalhavens van het RHV handelsterrein, gevolgd door de woonbuurten ten oosten hiervan en op het Noordereiland en afgesloten door het graven de industriehavens Nassau- en Persoonshaven (Copyright © 2010, Dienst voor het Kadaster en Openbare Registers, Apeldoorn).

havenstad

De stadsontwikkeling van Rotterdam voltrok zich tot ver in de negentiende eeuw uitsluitend op de Rechter Maasoever. De historische binnenstad van Rotterdam raakte echter volgebouwd. De bevolking verdrievoudigde tussen 1860 en 1900 van ruim honderd- naar driehonderdduizend inwoners. Rotterdam had daarom behoefte aan ruimte voor nieuwe woningen en terreinen voor havens en pakhuizen. Na lang wikken en wegen 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 Kantendrecht, Charlois en IJsselmonde. Feijenoord behoorde toe aan de gemeente IJsselmonde, totdat het eiland in 1869 bij Rotterdam werd gevoegd. Na de aanleg van de Nieuwe Waterweg in 1864-1872 en de Zuiderspoorlijn in 1877 begon de verstedelijking op Feijenoord met de aanleg van havens en industrieterreinen.



1919-1920



Het tracé van de Nieuwe Waterweg in juli 1882 en november 1889. De verzanding van de mond bij Hoek van Holland was weggebaggerd en de hele waterweg op diepte. Grote zeeschepen konden vanaf dat moment ongehinderd de havens van Rotterdam bereiken (bron: Klerk, 2008).



Kaart van Feijenoord uit 1871 door H.C.T. van de Wall. Aan de buitenzijde van de ringdijk heeft de bedrijvigheid zich verder ontwikkeld. De stoomsleepvaart en de scheepstimmerwerf van de Nederlandsche Stoomboot Maatschappij is op dat moment uitgegroeid tot een van de grootste bedrijven in Nederland (bron: GAR).

Nieuwe Waterweg en Zuiderspoorlijn

De bereikbaarheid van Rotterdam voor zeeschepen was lange tijd niet optimaal. Daarom presenteerde ingenieur Rijkswaterstaat Pieter Caland in 1858 op verzoek van de landsregering een plan om door 'de Hoek van Holland' een waterweg aan te leggen. Deze Nieuwe Waterweg werd in de periode 1866-1872 gegraven. Het duurde evenwel tot 1895 voordat de hele Waterweg bevaarbaar was voor diepstekende zeeschepen. Rotterdam kreeg daardoor 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 Nederlandsche Rhijnspoorweg Maatschappij 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. Een spoorbrug over de rivier werd destijds beschouwd als een te groot obstakel voor de vrije doorvaart van zeilschepen. In 1872 was de zuidelijke verbinding vanuit Antwerpen door de Staats Spoorwegen doorgetrokken tot het tijdelijke station Mallegat op Feijenoord. Talrijke voorstellen over de plek waar het spoor de Maas zou moeten kruisen, passeerden de revue. Het tweede kabinet van J.R. Thorbecke koos uiteindelijk voor de route over Feijenoord en dwars door de binnenstad. Dit tracé werd in 1877 in gebruik genomen. Hierdoor waren alle eerdere uitbreidingsplannen voor Feijenoord achterhaald (zie volgende paragraaf). Het spoor trok zo zijn sporen door het nieuwe staddeel in wording en claimde de aangrenzende gronden. De combinatie van spoor- en havenfaciliteiten zouden op Feijenoord leiden tot de ontwikkeling van speciale havens voor de transitohandel.



Luchtfoto over het tracé van de Piekstraat en de Nijverheidsstraat. Links de bedrijven aan de Persoonshaven. Rechts het omvangrijke terrein van de 'Maatschappij voor Scheeps- en Werktuigbouw Feijenoord', het latere 'Wilton-Feijenoord' (bron: Bruijn, 2006).



Uitsnede van het Coolpolderplan van W.N. Rose uit 1858. Feijenoord wordt doorsneden door het Westerkanal (doorvaarroute), het Oosterkanal (los- en ligplaatsen) en twee dwarsverbindingen in de vorm van de Noorder- en de Zuiderhaven. De aldus gevormde taartpunt bestaat uit drie geometrisch verkavelde eilanden, waarvan het meest noordelijke via een brug met de binnenstad was verbonden (bron: Berens, 2001).



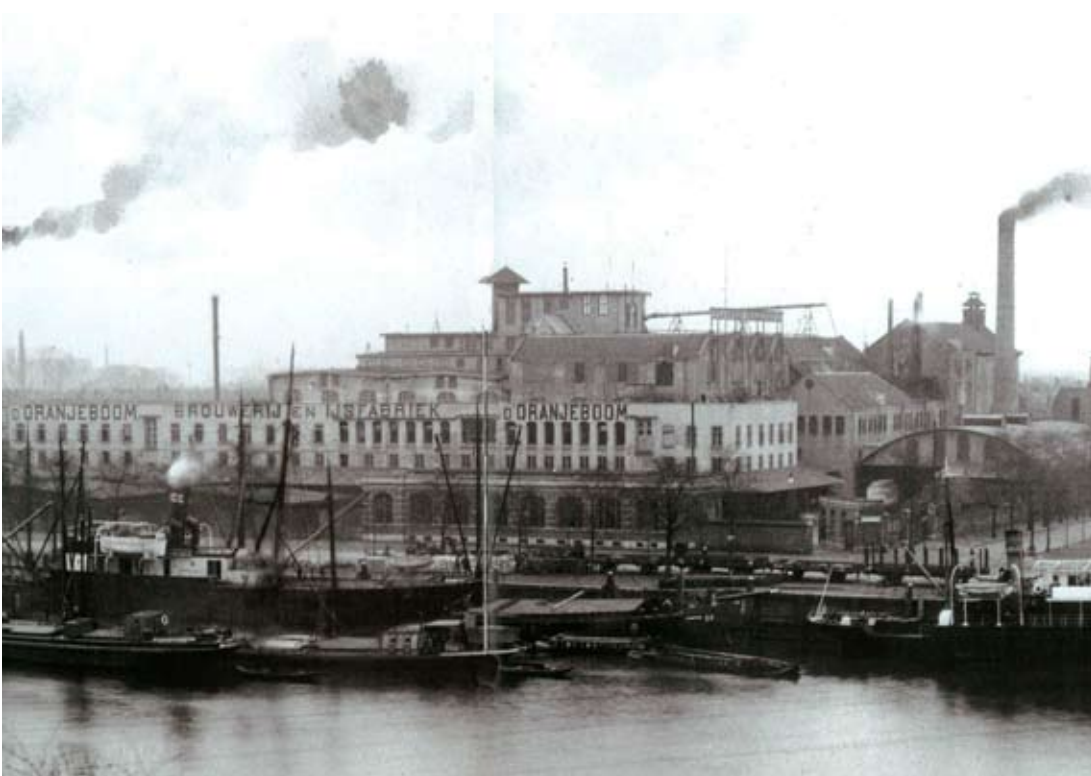
Uitsnede van de zgn. Riviervariant van W.N. Rose uit 1864. De doorgaande rivier ligt niet meer ten noorden maar ten zuiden van Feijenoord en volgt ongeveer de loop van het Zwanengat. Aldus wordt Feijenoord bij de binnenstad getrokken en krijgt de oorspronkelijke rivierarm de functie van een haven (bron: Berens, 2001).

dromen van de overkant

Lang voordat de gemeente de sprong waagde, gaf een ondernemer het goede voorbeeld. In 1825 vestigde G.M. Roentgen de Fabriek der Nederlandsche Stoomboot Maatschappij in het voormalige pesthuis op Feijenoord. Deze fabriek groeide in rap tempo uit tot een stoomsleepvaartbedrijf annex scheepstimmerwerf met ruim duizend werknemers in 1840; destijds één van de grootste bedrijven in Nederland. De gemeente maakte intussen plannen. Stadsbouwmeester W.N. Rose (1843-1864) ontwierp in de periode 1843-1864 diverse schetsontwerpen voor de uitbreiding op Feijenoord. Deze plannen waren bedoeld om de toekomstige industriële expansie op te vangen en gingen nog uit van de traditionele eenheid tussen handelskade (zeilvaart), pakhuis (stapelmarkt) en woonhuis (koopmanstad). Kortom, het vertrouwde zeventiende eeuwse concept. Zijn plan uit 1843 bestond in hoofdlijnen uit het Westerkanaal (doorvaarroute), het Oosterkanaal (los- en ligplaatsen) en twee dwarsverbindingen in de vorm van de Noorder- en de Zuiderhaven. De aldus gevormde taartpunt bestond uit drie geometrisch verkavelde eilanden, waarvan het meest noordelijke via een brug met de binnenstad was verbonden. Dit voorstel werd vrijwel ongewijzigd opgenomen in het Tweede Coolpolderplan uit 1858. Het planonderdeel Feijenoord voorzag vooral in de aanleg van kanalen, havens en industrieterreinen voor nieuwe bedrijven: een nieuwe stad in het teken van transport, doorvoer, op- en overslag. Waterhuishoudkundige en scheepvaarttechnische aspecten voerden de boventoon in het plan. In 1862 werkte Rose het plan verder uit tot aan de overzijde van het Zwanengat (de locatie van de latere Rijnhaven). Ondanks de brugverbinding bleef Feijenoord in de ogen van Rose als nijverheidswijk op zichzelf staan, los van de handelsstad op Noord maar wel onder één bestuurlijk gezag. Omdat in scheepsvaartkringen 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 betrof een riviervariant. Dat plan voorzag in het verleggen van de rivier, de aansluiting van Feijenoord op de oude stad en de inrichting van de oorspronkelijke rivierarm tot haven. De plannen van Rose werden 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. De verbeterde bereikbaarheid over water en rails leidde namelijk tot een ingrijpende verandering van de goederenstromen. De beoogde havenstad op Feijenoord kwam op een kruispunt van internationaal vervoer over water en spoor te liggen.

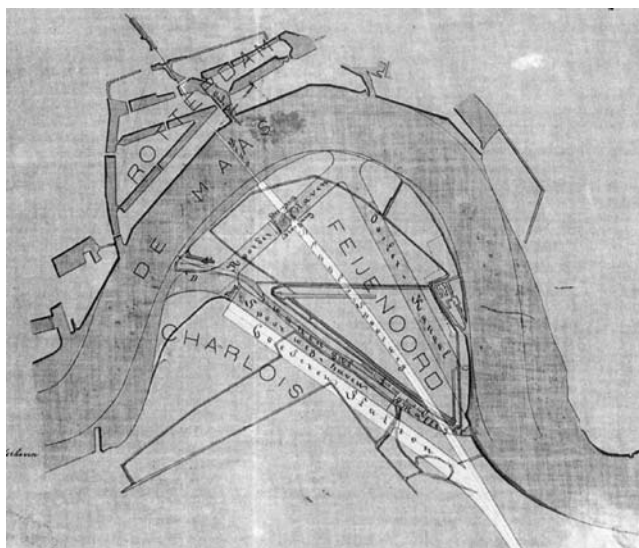


Brouwerij en Ijsfabriek d'Oranjeboom (sinds 1885) en Margarinefabriek Van den Bergh (sinds 1891) vestigden zich aan de Koningshaven en lagen met hun representatieve kantoren gericht naar de Nassaukade (bron: Bruijn, 2006).

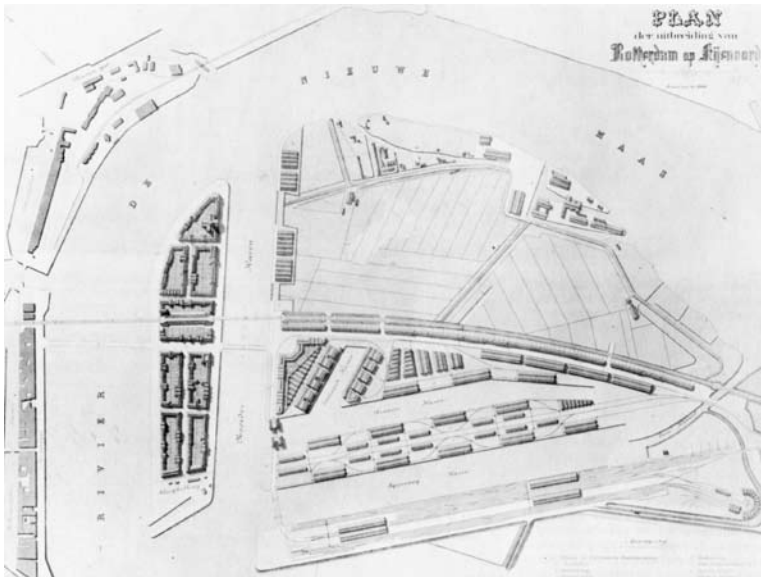


combinatie van haven en spoor

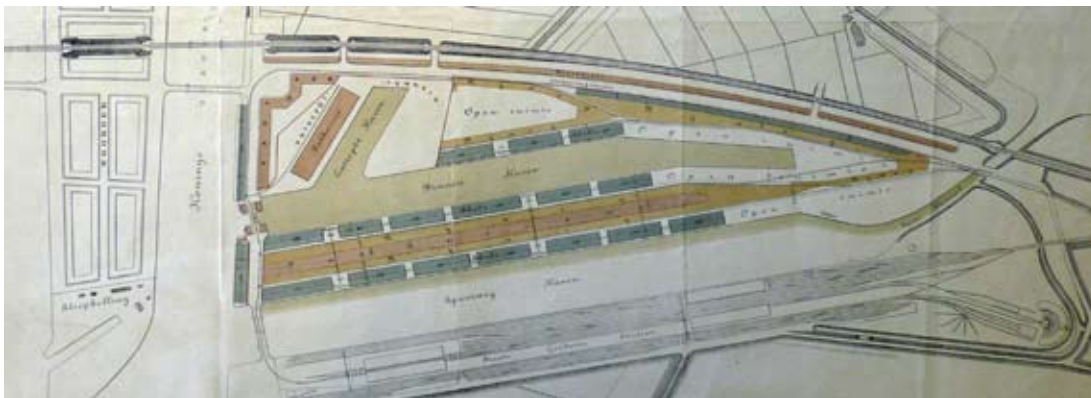
Na de annexatie in 1869 van delen van de gemeenten Katendrecht, Charlois en IJsselmonde kon Feijenoord tot een haven- en industriegebied worden ontwikkeld. Zoals gezegd blokkeerde de discussie over het tracé van de Zuiderspoorlijn de uitvoering van Rose's plannen. Daarom stelde het Rotterdamse gemeentebestuur op 11 december 1868 een nieuw uitbreidingsplan voor Feijenoord vast. Dit plan was ontworpen door de directeur van de Dienst Plaatselijke Werken Ch.B. van der Tak en de ingenieur van de Staats Spoorwegen N. Th. Michaëlis. Na de goedkeuring van het Zuiderspoor-tracé waren op Feijenoord immers extra beweegbare bruggen nodig en een goederenemplacement. Het Westerkanaal uit de plannen van Rose werd omgevormd tot een spoorweghaven met emplacement. De Noorderhaven uit diens plan kreeg de functie van doorgaande vaarroute met beweegbare bruggen (de huidige Koningshaven). Het plan voorzag verder in het ophogen van de polder, de aanleg van het Noordereiland, de aanleg van kademuren en goederensporen en de bouw van diverse spoor- en verkeersbruggen. Voor het eerst werden havens en spoorwegen in een integraal concept gevat. 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. Door de aftakkingen van het spoor kreeg Feijenoord een volstrekt andere infrastructurele inbedding dan Rose had voorzien. Het spoor was niet langer een hindernis maar juist een aanjager in het denken over nieuwe mogelijkheden in de handel en de overslag. 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 de Nassaukade streken Brouwerij d'Oranjeboom (1885, gesloopt in 1990) en Margarinefabriek Van den Bergh (1891, thans Unilever) neer. Het westelijke deel leende zich juist goed voor de overslag met zeeschepen omdat deze dan geen bruggen hoefden te kruisen. Hier kwam het handels-terrein van de Rotterdamse Handels Vereniging tot ontwikkeling.



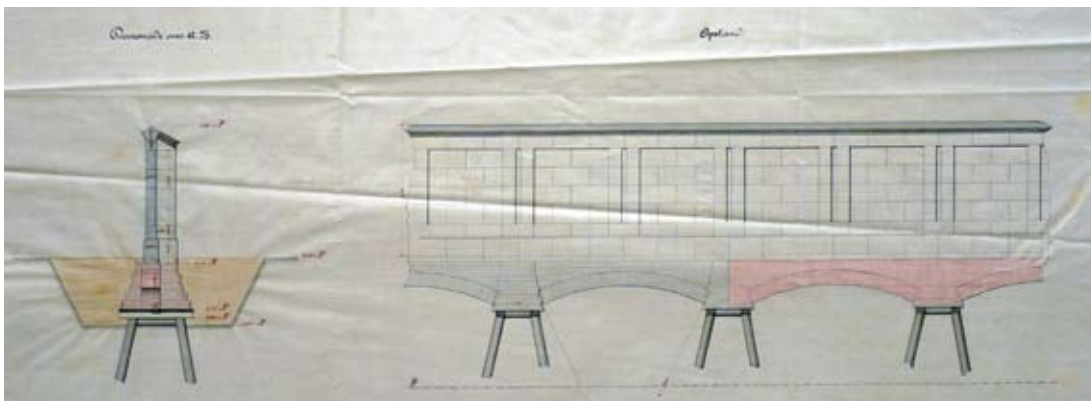
Kaart uit 1868 met de plannen van de Staats Spoorwegen voor de Zuiderspoorweg en een emplacement op Feijenoord. Het Westerkanaal uit de eerdere plannen van Rose is omgevormd tot een doodlopende spoorweghaven. De Noorderhaven (huidige Koningshaven) krijgt daarvoor de functie van doorvaarroute (bron: GAR).



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



Nadere uitwerking van het plan van de Rotterdamse Handels Vereniging (RHV) voor de aanleg van een handelsterrein met havens op Feijenoord, 1876. Aan het Stieltjesplein en de Stieltjesstraat zijn kantoren voorzien. Daarachter liggen de pakhuizen en de loodsen evenwijdig aan de kanaalhavens. De logistiek is georganiseerd langs langgerekte evenwijdige lijnen: haven, kade, spoor, loodsen (bron: GAR).

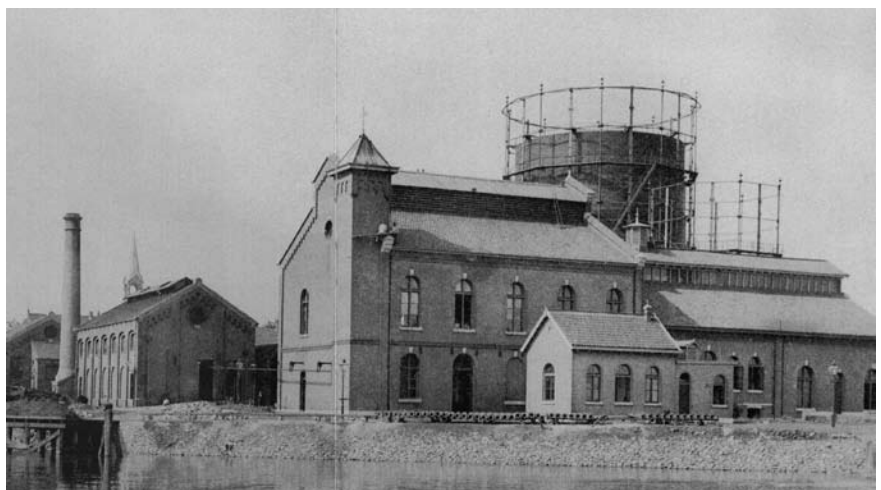


Ontwerp voor de muur die het handelsterrein van de RHV als een fiscale enclave hermetisch afsloot van de stad. Sinds de vervanging van de muur door een hekwerk zijn van de stenen muur twee kleine restanten bewaard: aan de Entrepotstraat en de Stieltjesstraat (bron: GAR).

overslaghavens

De aanleg en 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 nog meer de nadruk te liggen op de combinatie en integratie van vervoer over water en spoor. Hij ontwierp een ommuurd handelsterrein met kanaalhavens, kades, opslagloodsen, entrepots en aansluitingen op het Staatsspoor en de stoomlijn van de RTM: een afgesloten fiscale enclave in de stad. Van de oorspronkelijke ommuring – de zogenaamde ‘Chinese Muur’ – resteren nog twee fragmenten aan de Stieltjesstraat en de Entrepotstraat. De kosten van het totale project werden gezamenlijk gedragen door:

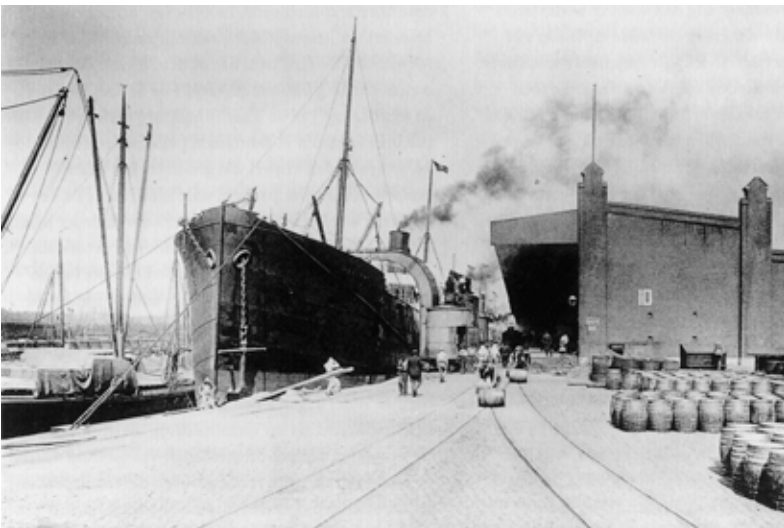
- Het Rijk droeg zorg voor de spoorbruggen over de Maas en de Koningshaven (1876), het graven van de Spoorweghaven en het aanleggen van het flankerende emplacement.
- De gemeente realiseerde de verkeersbruggen over de Maas en de Koningshaven (1878), de bestrating en riolering op het Noordereiland en de Koningshaven. Bovendien bouwde de gemeente een gasfabriek aan de Korte Feijenoorddijk bij het Mallegat, een inham ter hoogte van het vroegere Zwanengat.
- De RHV was verantwoordelijk voor het ophogen van de terreinen, de Binnenhaven, de Entrepothaven, de verbindende brug, de kades, het entrepotgebouw ‘De Vijf Werelddelen’ (1874-1879), de huurloodsen, het monumentale Poortgebouw over de Stieltjesstraat (architect J.S.C. van der Wall, 1879) en een kleiner poortgebouw aan de overzijde van de brug (in 1937 gesloopt).



De gemeentelijke gasfabriek uit 1878-1879 gezien vanaf het Mallegat. Links op de achtergrond het torentje van de zogenaamde ‘kleine kerk’ van de Nederduitsch hervormde gemeente van IJsselmonde aan de Korte Feijenoorddijk (1883, gesloopt in 1917). Sinds de sluiting van de gasfabriek in 1968 resteren hiervan nog twee tot wijk- en jongerencentrum verbouwde bolvormige gaskoepels uit 1910 en een watertoren (bron: Bruijn, 2006).



Luchtfoto over het handelsterrein van de RHV met in het midden de Entrepot haven met het pakhuis De Vijf Werelddelen. Aansluitend de Binnenhaven met op de kop het zgn. Poortgebouw. Rechts hiervan de landtong met kades, kranen, sporen en loodsen en de Spoorweghaven. Een grote, gemechaniseerde 'machine' voor de overslag van bulkgoederen (bron: Bruijn, 2006).



Een stoomschip in de Binnenhaven wordt met een kraan gelost. Arbeiders rollen de vaten naar hun plaats (bron: GAR).



De Koningshaven gezien vanaf het Poortgebouw. De spoorbrug en de verkeersbrug over de haven zijn nog niet vernieuwd. Aan de Stieltjesstraat is plaats voor loodsen en stoom-zeilschepen van lijndiensten (bron: Bruijn, 2006).

Het graven van de overslaghavens ging voortvarend van start: Binnenhaven en Entrepothaven (1873), Spoorweghaven (1878) en Koningshaven (1879). De Binnenhaven en de Spoorweghaven waren weliswaar nog van het verouderde type kanaalhaven, maar hadden al wel een doelmatige inrichting om massagoederen uit grote zeeschepen direct over te slaan op het spoor en vice versa. Tevens stonden hier kolentips die wagons met kolen konden optillen, kantelen en leegstorten in een schip. Een dergelijke gemechaniseerde overslag vroeg om verticaal oprijzende stenen kades waartegen de schepen direct konden aanmeren. Dergelijke kades waren zeer kostbaar en moeilijk om te maken. In die tijd werden gevlochten matten van rijshout met stenen verzaard en ter plaatse verzonken. Deze rijzendam fungeerde als fundament voor een houten platvorm dat tot net onder de laagwaterlijn reikte. Daar bovenop werd dan de kademuur gemetseld (later betonblokken en caissons). De uitrusting van het handelsterrein 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. Door de sterke groei van het goederenvervoer over spoor kreeg de goederenstroom in de havenstad een totaal ander karakter. Zo was de Binnenhaven rond 1890 vooral in gebruik voor de transitie van kolen en erts naar Duitsland. De belangrijkste andere handelsgoederen in die tijd waren agrarische producten, koffie, tabak, suiker, granen, 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 nam de gemeente het initiatief in de ontwikkeling, bouw en exploitatie van havens weer in eigen hand. Het Gemeentelijk Havenbedrijf was van 1901 tot 1967 gevestigd in het markante Poortgebouw.



Aan de Nassaukade worden handmatig producten verscheept van de Margarinefabriek Van den Bergh (bron: Bruijn, 2006).



De Stoomhoutzagerij, Kuiperij en Kistenfabriek A. van den Bergh aan de Nassauhaven was één van de emballagefabrieken die kisten, vaten, tonnen en manden maakten voor de grote fabrieken in de directe omgeving (bron: Bruijn, 2006).



Overzicht van de Persoonshaven. Karakteristiek is de bonte mengeling van bedrijven die met hun voorkant naar de straat en hun achterkant naar de haven liggen. De overslag aan de waterkant geschiedt via steigers die de schuine oevers overbruggen (bron: Bruijn, 2006).



Gesloopt kantoorgebouw op de hoek van de Persoonshaven en de Persoonsdam van de Verenigde Zuivelbereiders en de Rotterdamsche Melkinrichting (bron: Bruijn, 2006).



Zicht over de Nassauhaven in noordelijke richting. De gesloten transportbanden zijn in meerdere lagen uitgevoerd en kragen uit over het water zodat de schepen eronder kunnen afmeren, waarschijnlijk van de Stoomrijstpellerij N.V. Van Schaardenburg & Co. (bron: Bruijn, 2006).

Bedrijven aan de Nassauhaven: Stoomrijstpellerij N.V. Van Schaardenburg & Co., Vlas- en Zaadhandel W. Lucardie, Meubelfabriek N.V. Everest, Stoomhoutzagerij, Kuiperij en Kistenfabriek A. van den Bergh, Gemeentereiniging met een overlading van stadsvuil, Houthandel Van Schijndel, De Rotterdamsche Cementsteenfabriek Van Waning & Co., Chemicaliënhandel B.V., Brandspuitfabriek, Gasmeterfabriek. Het laatste markante restant van dit alles is het kantoorgebouw uit 1898 van Van Waning & Co. aan de Nijverheidstraat 53. De voorgevel is opgevat als een catalogus van de aangeboden producten in kunststeen.

Bedrijven aan de Persoonshaven: Nestlé Galakfabriek met een branderij van koffiebonen en verwerking van cacao bonen, Silo en Veembedrijf 'Concordia', Firma Viveso veem- en silo-opslag, Verenigde Zuivelbereiders (VZ), Rotterdamsche Melkinrichting, Machinefabriek J. van Bodegraven, pompverhuurbedrijf M.H. Opdenbrou, Zeep- en Zeepoederfabriek 'Het Bleekertje', Scheepsreparatie en Machinefabriek 'Persoonshaven', Schrootbedrijf Vles, buizenhandel F. Salomon, Scheepsreparatie en Machinefabriek Hermans, Huis- en Scheepstimmerbedrijf Baldee. Hiervan resteren alleen de fabrieksgebouwen aan de oostzijde van de Persoonshaven.

industriehavens

Het jaar waarin de RHV failliet ging, trad G.J. de Jongh aan als directeur van de gemeentelijke Dienst Plaatselijke Werken. De havenwerken op het handelsterrein werden voltooid. Daarnaast bestemde hij het oostelijk deel van Feijenoord tot industrie- en woongebied. Voor de woningbouw ontwierp De Jongh een stratenplan (zie volgend hoofdstuk) en voor de industrie de Nassauhaven (1900) en de Persoonshaven (1901). Deze langgerekte industriehavens waren van hetzelfde type als Binnenhaven en Spoorweghaven maar weken qua karakter en gebruik sterk hiervan af. De Nassauhaven en de Persoonshaven boden plaats aan een bonte mengeling van bedrijven. Deels betrof dat emballagefabrieken voor kisten, vaten, tonnen en manden ter ondersteuning van bierbrouwerij d'Oranjeboom, margarinefabriek Van den Bergh en de Gemeentelijke Gasfabriek. Deze en andere bedrijven lagen met hun representatieve voorkant naar de Nijverheidstraat, de Nassauhaven, de Piekstraat en de Persoonshaven. De achterkanten waren gericht op het water waar de schepen op enige afstand van de schuine oevers lagen. Steigers met een geringe helling vormden de transportverbinding tussen de fabrieken en de schepen. Dat was een veel conventioneeler opzet dan de verticaal oprijzende stenen kades van de eerder aangelegde Binnenhaven en Spoorweghaven, waar moderne stoomschepen direct aan de kades mechanisch konden laden en lossen.

Op de dam tussen de Nassau- en Persoonshaven vestigde zich de Coöperatieve Tuinbouwveiling Zuid-Hollandse Eilanden. Deze groenteveiling beschikte over enkele hallen (1904, 1926, 1930) en een eigen railverbinding voor de aanvoer van groente en fruit. Dit complex werd in 1951 overgenomen door de Koninklijke Landmacht voor de opslag van materiaal en in de jaren tachtig vervangen door een woningbouwcomplex en een multifunctioneel gebouw met een school, een sporthal en buurthuis 'De Dam'.

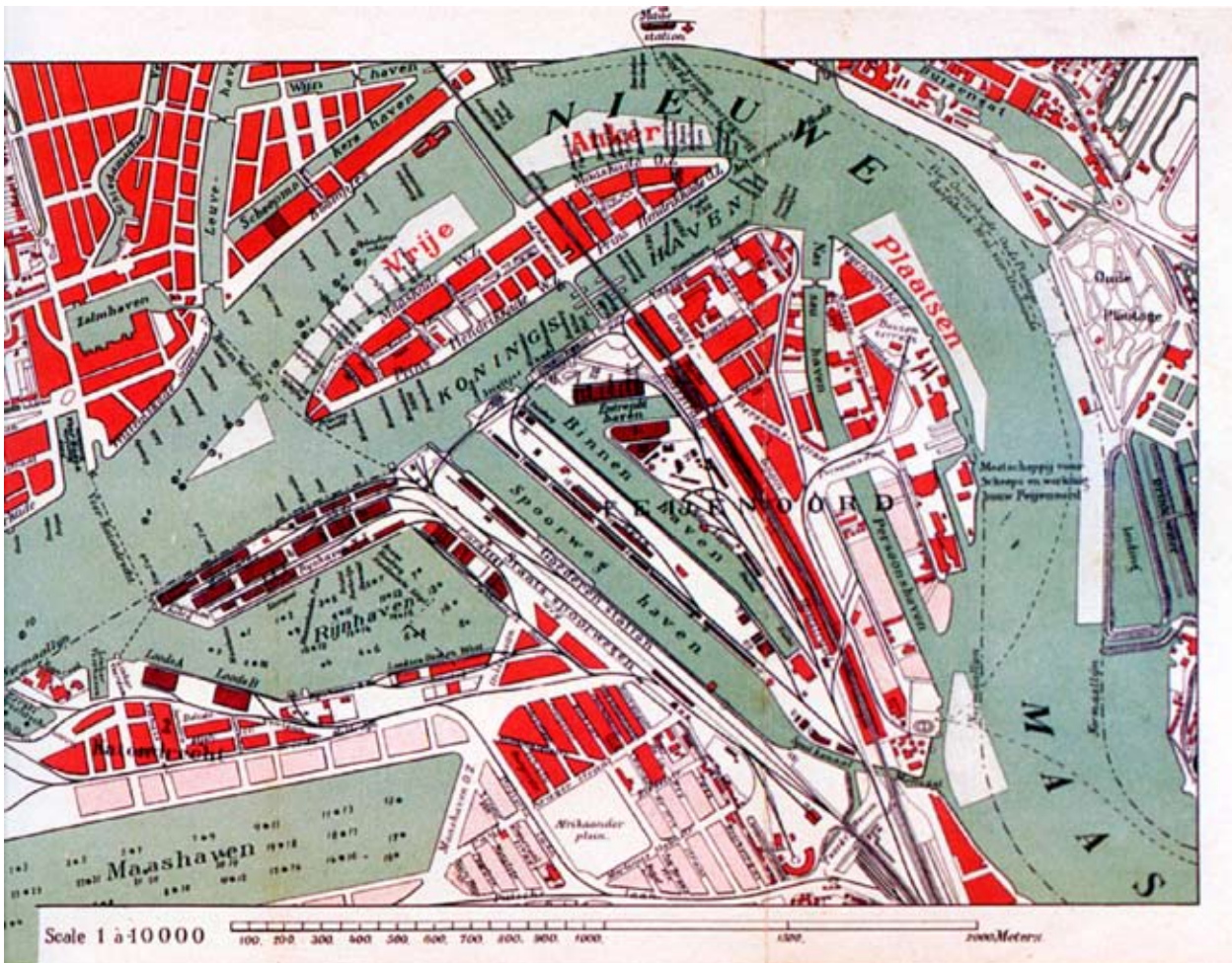
De hal van de groenteveiling op de Persoonsdam, strategisch gesitueerd tussen de goederenspoorlijnen en de Nassau- en Persoonshaven (bron: www.rotterdam010.nl)





Luchtfoto Nassauhaven 1924 (bron: De Groot, 2009).





In verband met de vrije doorvaart van schepen bleven de oeverbindingen tussen noord en zuid lange tijd beperkt tot één plek. De spoor- en verkeersbruggen lagen dicht bij elkaar en hadden alleen beweegbare delen over de Koningshaven. De drukte op de verkeersbruggen werd aanvankelijk opgevangen met de in bedrijf name van verschillende veerdiensten (stippellijnen op de kaart) en later door het verbreden en vervangen van de oude bruggen (bron: GAR).



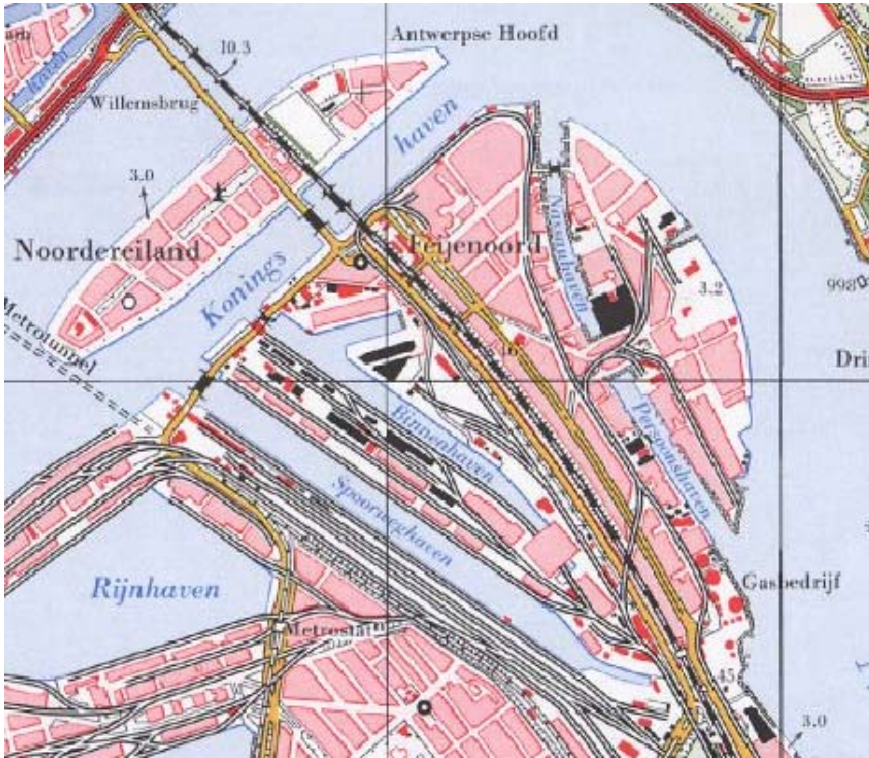
De Willemsbrug 'IJzeren Willem' en de spoorbrug over de Nieuwe Maas gezien vanaf de Maaskade in 1920 (bron: GAR).



Rechts de openstaande hefbrug over de Koningshaven omstreeks 1930 (bron: GAR).

oeververbindingen

De wens om Feijenoord optimaal te verbinden met de binnenstad stond altijd op gespannen voet met de belangen van de scheepvaart. Daarom pleitte De Jongh voor veerdiensten in plaats van extra bruggen omdat deze de zeeschepen zouden hinderen. Vanaf Feijenoord kwam er een veerdienst tussen de Nassaukade en de Oosterkade (1902). Vanwege de overvolle veerdiensten bleven de Rotterdammers decennialang dromen over nieuwe vaste oeververbindingen tussen Noord en Zuid. Zo presenteerde het College in 1908 een plan voor een hangbrug met een doorvaarthoogte van vijftig meter tussen de Rechter Maasoever, via het Koninginnehoofd op de Wilhelminapier naar de Linker Maasoever. Vervolgens presenteerde Burgdorffer, de opvolger van De Jongh, in 1913 een plan voor een vernieuwde Koninginnebrug en een verlegde Willemsbrug. Uiteindelijk besloot de gemeenteraad in 1923 tot vervanging van de Koninginnebrug en de spoorbrug over de Koningshaven. In 1927 maakte de oude spoorbrug 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 (rijksmonument). Vervolgens werd in 1929 ook de Koninginnebrug - tot dan toe een draaibrug - vervangen door een dubbele basculebrug met vier ronde brugwachtershuisjes naar ontwerp van A.H. Rood en A. van der Steur (eveneens een rijksmonument). Tegelijkertijd werd ook de oude Willemsbrug twee meter opgevijseld en verbreed. Het gevolg daarvan was dat er een oprit midden in de Van der Takstraat kwam te liggen. Om de verkeersdruk op de oude Willemsbrug te verlichten werd bovendien tussen 1937 en 1942 de Maastunnel gegraven. De oude Willemsbrug of 'IJzeren Willem' werd op 1 juli 1981, na ruim een eeuw trouwe dienst, gesloopt met uitzondering van de bruggenhoofden (toekomstig monument). Op dezelfde dag werd de nieuwe Willemsbrug naar ontwerp van C. Veerling geopend. Van 1987 tot 1993 werd de spoortunnel gegraven met een lengte van 3,5 kilometer tussen de stations Centraal en Zuid. In 1993 werd ook een nieuw station Zuid geopend op enkele honderden meters ten noorden van de voorganger uit 1958. De tunnel maakte de spoorbruggen overbodig. De Willemsspoorbrug werd in 1994 gesloopt met uitzondering van de bruggenhoofden (toekomstig monument) en De Hef buiten werking gesteld.



1974



1986

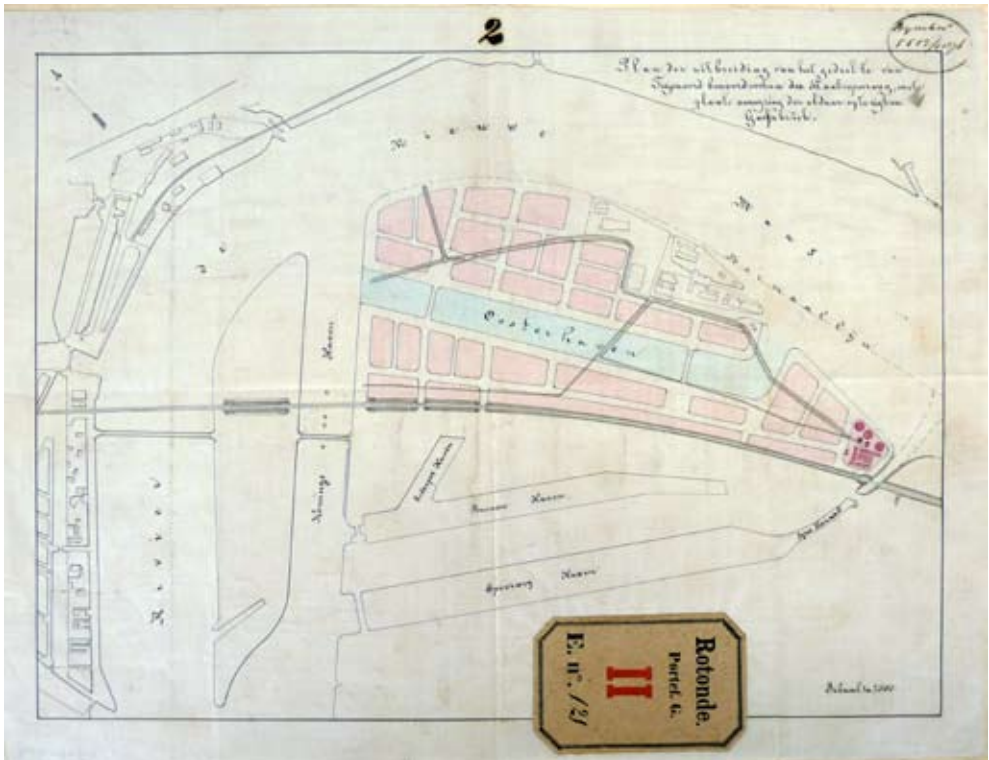
Feijenoord op topografische kaarten uit 1974, 1986 en 1995. De stadsvernieuwing begon met de sloop van de huizen tussen de Feijenoordstraat en de De Ruyterstraat, gevolgd door de aanleg van de Willemsbrug en de bouw van grootschalige woningbouwprojecten op voormalige haventerreinen en afgesloten door de herstructurering van de Kop van Zuid (Copyright © 2010, Dienst voor het Kadaster en Openbare Registers, Apeldoorn).

woonstad

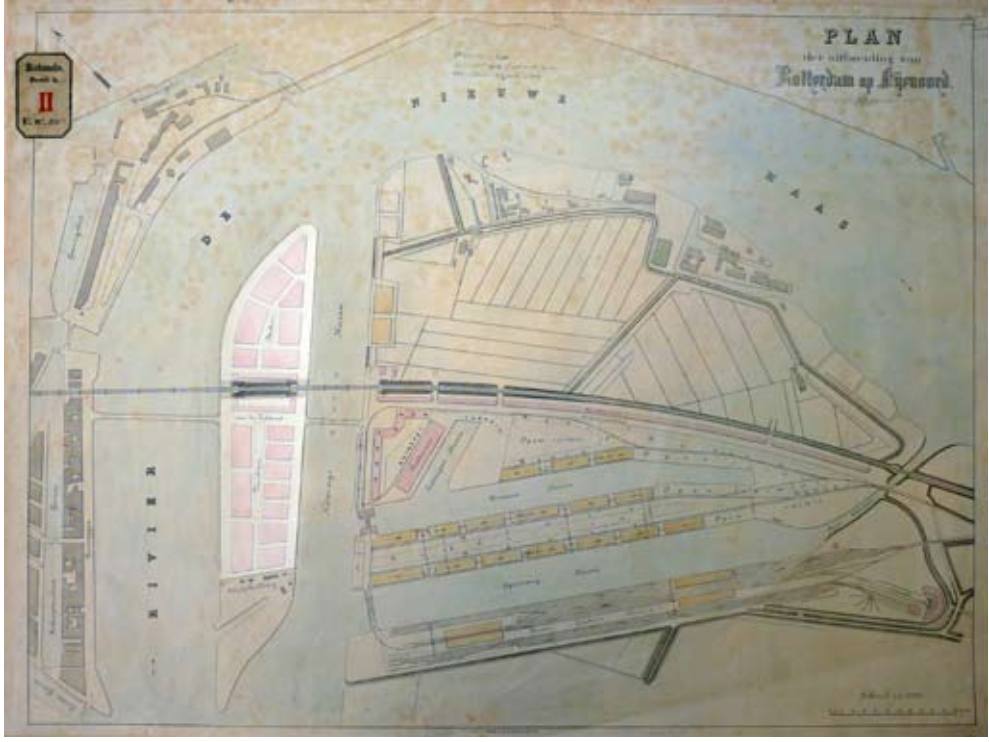
Ongeveer gelijktijdig met de aanleg van de havens kwamen in de tussenliggende restgebieden en op het Noordereiland woonbuurten tot ontwikkeling. Hiervoor ontwierpen respectievelijk de gemeente en de RHV stratenplannen. De bouwblokken van de stratenplannen werden vervolgens door een grote groep speculatieve bouwers ingevuld met vrijwel identieke woonhuizen in een historiserende architectuur met veel details in stuc. Aan de belangrijkste kades, aan de hoofdstraten en op de hoeken van de bouwblokken kregen de gevels veelal een iets voornamere uitstraling. Omstreeks 1965 hadden de negentiende eeuwse woningen hun langste tijd gehad. In het kader van de stadsvernieuwing werden ze in de daarop volgende decennia gesloopt, opgeknapt, vervangen of zelfs gereconstrueerd. De woonbuurten werden bovendien uitgebreid ter plaatse van de verlaten industrieterreinen. Daardoor verschoof op Feijenoord het accent van de haven naar de woonstad.



1995



Stratenplan van de gemeente Rotterdam uit 1876 voor het deel ten oosten van de Zuidspoorlijn, waarbij nog werd uitgegaan van één Oosterhaven (later Nassau- en Persoons-haven). De slingerende lijn is het tracé van de ringdijk (bron: GAR).



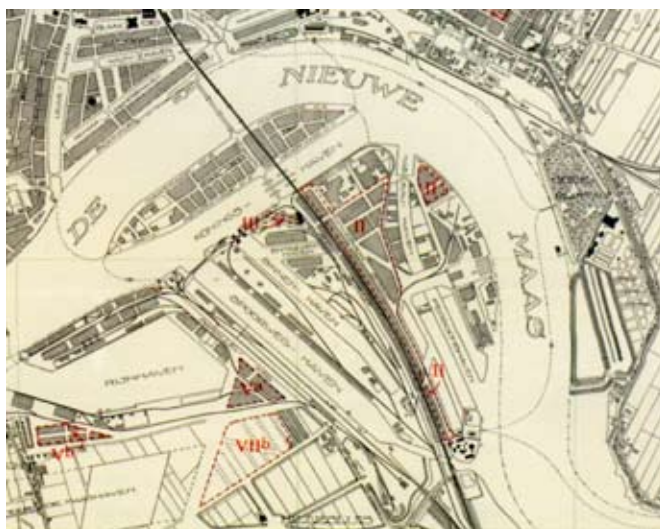
Stratenplan van de gemeente Rotterdam uit 1880 voor de onderdelen van de Rotterdamse Handels Vereniging, een jaar nadat deze organisatie failliet was gegaan. Aan de opzet en organisatie van het handelsterrein is weinig veranderd. De blokverkeuring van het Noordereiland is gewijzigd (bron: GAR).

verstedelijking (1880–1900)

stedenbouwkundig kader: stratenplannen

In het vorige hoofdstuk zagen we dat de aanleg van de nieuwe havens de verstedelijking op Feijenoord in een stroomversnelling bracht. 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 vooral 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. Dat leidde tot een enorme bouwexplosie. Ondanks de nabijheid van de werkplek was Feijenoord niet bijzonder geliefd als woonplek, vooral vanwege de geïsoleerde ligging en de beperkte verbindingen met de binnenstad. De vorm, omvang en ligging van de havens, spoorlijnen en wegen bepaalden de locaties van de woonblokken, behalve op het Noordereiland. Dergelijke 'restgebieden' kregen een stedenbouwkundige invulling op basis van een stratenplan waarin de gemeente de rooilijnen vaststelde. 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. De gemeente richtte haar grondpolitiek en grootschalige grondaankopen primair op de havenontwikkeling. De woningbouw liet zij over aan grondeigenaren en particuliere ondernemers. Veelal kleine particuliere ondernemers bouwden de woningen uit eigen middelen en verkochten deze later. Door de relatief kleine schaal van de bouwinitiatieven was het aantal stratenplannen meestal groot. Een belangrijke uitzondering hierop vormde het gebied ten oosten van de Rosestraat waarvoor slechts één stratenplan werd opgesteld. Nadat het gebied was opgehoogd met bagger uit de havens en de waterleiding en de riolering waren aangelegd, bleven de straten voor onderhoud in handen van de gemeente. De flankerende wanden werden in de periode 1880-1900 volgebouwd met woningen.

Uitsnede van een kaart waarop de gemeentelijke stratenplannen zijn te zien die tijdens het directoraat van De Jongh zijn uitgevoerd. Op Feijenoord betreft het twee stratenplannen: één voor het Stieltjesplein en één voor de overige woonbuurten. De huizen binnen de bouwblokken werden gebouwd door speculatieve bouwondernemers (bron: Klerk, 2008).





Het bouwen van woningen was aan het einde van de negentiende eeuw het domein van particuliere bouwondernemers. Hoewel concrete bepalingen over de architectonische verschijningsvorm in de bouwverordening ontbraken, waren er toch bepalingen in vastgelegd die sterk van invloed waren op het stadsbeeld: dakhelling van 55 graden, tenminste één dakvenster, afgeschuinde straathoeken en maximaal tien centimeter marge voor decoratieve gevelelementen buiten de rooilijn. Deze principes werden overal in de wijk toegepast, zoals hier in de Rosestraat en de Stampioenstraat (bron: Klaassen, 2007 en Bruijn, 2006).



bouwkundig kader: bouwverordening

Hoe kwam de woningbouw op Feijenoord tot stand? Het liberale stadsbestuur van Rotterdam stond in de negentiende eeuw op het standpunt de gemeente zich alleen met stratenplannen en openbare werken moest bezighouden. Het bouwen van woningen was het domein van particuliere bouwondernemers. Wel stelde de gemeente in de bouwverordening randvoorwaarden aan de woningbouw. Krachtens de bouwverordening van 1857 was het onder andere verboden om te (ver)bouwen zonder vergunning 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 afstand tussen de voorgevel en de as van de straat (minimaal vijf meter);
- de bouwhoogte: maximaal anderhalve keer de straatbreedte;
- de minimum inhoud van een woonvertrek: vijftien kubieke meter;
- de minimale hoogte van een woonverdieping: twee meter vijftig;
- de maximale diepte van een woning: twaalf meter;
- de omvang van de ramen: tenminste een twintigste deel van het totale geveleppervlak.

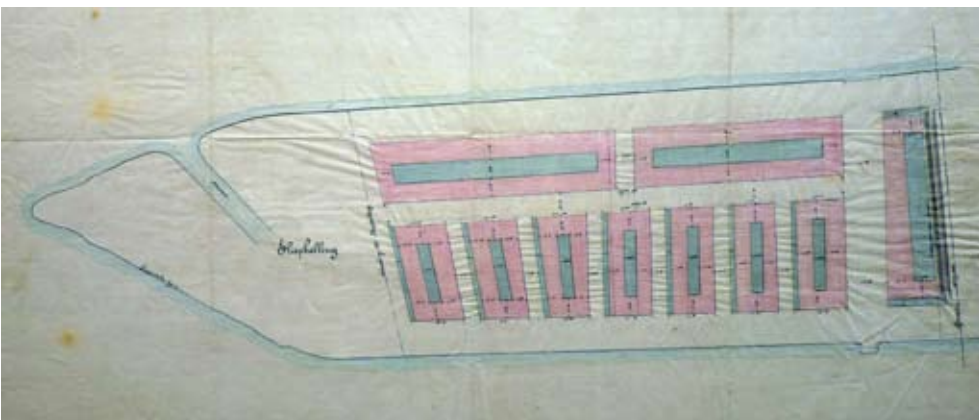
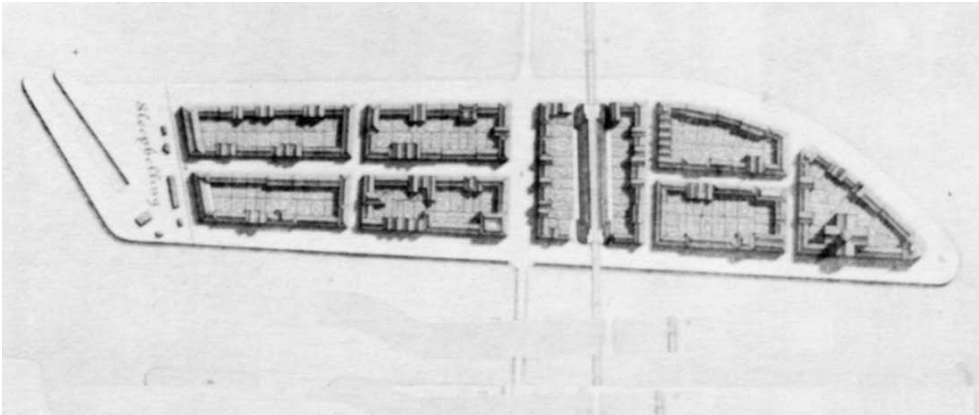
De bepalingen in de verordening waren kortom vooral gericht op een veilige en gezonde woonomgeving. Concrete bepalingen over de architectonische verschijningsvorm ontbraken weliswaar, maar indirect werden ook vormgevingsprincipes vastgelegd die van invloed waren op het stadsbeeld. Zo mocht de helling van een pannendak niet steiler zijn dan 55 graden 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. De handhaving van deze bepalingen was niet al te streng. Zo werd de bouw van alkoofwoningen in 1887 al verboden, maar in de praktijk nog tot 1937 toegestaan.

architectonisch kader: speculatieve woningbouw

De oorspronkelijke woningbouw op Feijenoord is grotendeels gerealiseerd in de periode 1880-1900. In die jaren werd de woningbouw vrijwel volledig gedomineerd door particuliere bouwmaatschappijen. De groei van de havenactiviteiten en de toestroom van arbeiders leidden tot speculatie in grond en woningen. Winst maken stond voorop. De grondprijzen en de 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 vastgelegd in het 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 waren:

- 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).

De spreekwoordelijke uitzonderingen op de regel van de speculatieve bouw 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. Daartoe namen zij zitting in bouwmaatschappijen die kwalitatief goede woningen realiseerden. Zo bouwde de 'NV Maatschappijen voor Werkmanswoningen Feijenoord' in 1895 een complex van 96 beneden- en bovenwoningen aan de Stampioenwarsstraten.



Uitsnede uit het plan van de Rotterdamse Handels Vereniging (RHV) voor de aanleg van een handelsterrein met havens op Feijenoord, 1874. Het plan had ook betrekking op de woonbebouwing op het Noordereiland. Het plan ging uit van een beperkt aantal gesloten bouwblokken, waarvan één de spoordijk omsloot. Het westelijk uiteinde van het eiland was vrijgehouden voor de sleepelling. In het gewijzigde plan van vier jaar later zijn de blokken minder diep en zijn de blokken aan de zuidzijde (Prins Hendrikkade) een kwartslag gedraaid en in aantal toegenomen (collectie GAR).

De realisatie van de plannen op het Noordereiland voltrok zich vanuit de kern aan weerszijden van de spoordijk geleidelijk in westelijke en oostelijke richting. De eerste bebouwing werd aan de Feijenoordstraat en de Van der Takstraat gerealiseerd. De pleinenreeks kreeg een groene inrichting in Engelse landschapsstijl. Op enkel plaatsen was tussen de woningen ruimte voor bedrijvigheid zoals een Houtkoperij, een stoomkoffiepellerij, een margarinefabriek en een stoomkuiperij (bron: GAR).

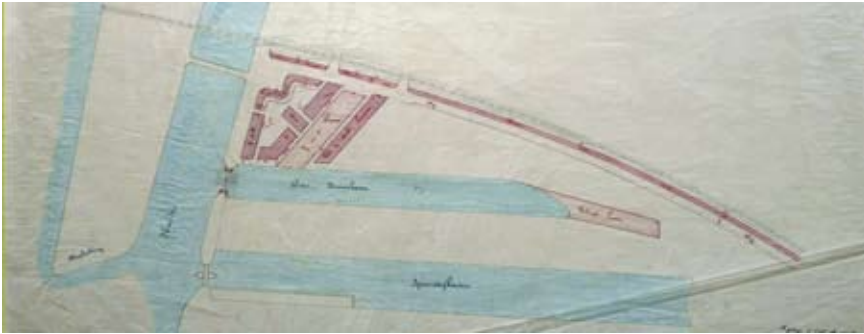


Noordereiland

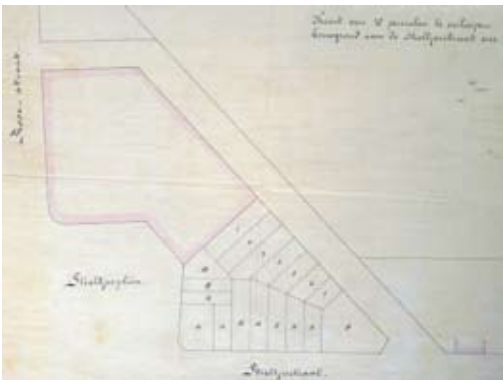
Het Noordereiland kreeg meer dan de rest van Feijenoord primair een woonbestemming. Het eiland was in 1879 ontstaan door het graven van de Koningshaven. Namens de RHV ontwierpen Th.J. Stieltjes en A.W. Mees het stedenbouwkundig plan voor het Noordereiland. De ruimtelijke opzet van de uiteindelijke planversie bestond uit een asymmetrisch vrijwel orthogonaal stratenpatroon met een regelmatige rangschikking van gesloten 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. 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 en was rond de eeuwwende grotendeels voltooid. De gesloten bouwblokken waren samengesteld uit aaneengesloten gevelwanden van vier of vijf bouwlagen met kap, binnen rechte of licht gebogen rooilijnen. In de woningbouw was sprake van een zekere hiërarchie. De meest luxe woningen kregen een plek aan de voornaamste straten, zoals de Maaskade en het westelijke deel van de Prins Hendrikkade. De woningen voor de gegoede middenstand stonden aan het oostelijke deel van de Prins Hendrikkade en rond de centrale pleinenreeks. Het gewone volk woonde in de overige dwarsstraten en vooral op het oostelijke deel van het eiland. Tussen de woningen stonden winkels voor de dagelijkse levensbehoeften en enkele kantoren en bedrijven. Het betrof voornamelijk haven gerelateerde bedrijven zoals stuwadoors, expeditiebedrijven en zeilmakerijen, en verder een kopergietery, koffiepellerij, handelsdrukkerij en een kartonnagefabriek. Op de twee uiteinden van het eiland was sprake van meer bedrijvigheid, evenals op de langgerekte kades waar enkele verrijdbare kranen stonden, verscheidene lijndiensten hun vaste ligplaatsen hadden en veel schippers hun rijnaak tijdelijk afmeerden in afwachting van vracht. 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.





Plan van de Rotterdamse Handels Vereniging (RHV) uit 1873 voor de inrichting van de Entreporthaven e.o. met pakhuizen en kantoren. De ingeleurde perspectieftekening uit het zelfde jaar toont de beoogde kantoorbebouwing aan het Stieltjesplein en de woningbouw aan de Rosestraat: een deftig en grootstedelijk straatbeeld (bron: GAR).



Kaart uit 1887 van 18 te verkoopen percelen bouwgrond aan de Stieltjesstraat en het Stieltjesplein. De gemeente bepaalde de rooilijnen en particuliere bouwers mochten de percelen volbouwen (bron: GAR).



De in 1884 aangelegde Oranjeboomstraat (blz. 47) was opgevat als een brede boulevard: door een bomenrij gescheiden rijbanen met tramrails, brede trottoirs met bomen en aaneengesloten gevelwanden. De eenvoudiger opgezette Rosestraat (blz 49) kreeg een breedte van twintig meter met bomen aan weerszijden en werd alleen aan de oostzijde bebouwd. Aan de overzijde lag het spoor van de RTM en stond de afscheidingsmuur van het RHV handelsterrein. Tussen de Oranjeboomstraat en de Rosestraat liep het spoor, deels verhoogd op een dijk met onderdoorgangen zoals hier links in de Roentgenstraat (bron: Buijn, 2006).

Feijenoord

In tegenstelling tot het Noordereiland waar geen goederenspoorlijnen werden aangelegd, was de woningbouw op Feijenoord ondergeschikt aan de havenactiviteiten. In de periode 1880-1900 trokken particulieren enkele door goederenspoorlijnen gekromde huizenrijen op. Het gevelbeeld werd bepaald door de karakteristieken van de speculatieve woningbouw (zie betreffende paragraaf) en bestond overwegend uit rode baksteen, decoratieve details van natuursteen en stuc, geprofileerde daklijsten en verbijzonderde hoeken. De woonblokken lagen als geïsoleerde buurtjes ingeklemd tussen de havens, de fabrieksterreinen en de goederenspoorlijnen. De terreinen voor woningbouw hadden een breedte van ongeveer vijftig meter, voldoende voor een gesloten bouwblok met woningen. Verder werd de Zuiderspoorlijn 'ingepakt' door twee langgerekte bebouwingslinten evenwijdig aan de Rosestraat en de Oranjeboomstraat.

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 en winkels voor de dagelijkse levensbehoeften werden ter hoogte van de Persoonsstraat onderbroken door de Nederlands Hervormde Wilhelminakerk. In de directe nabijheid daarvan stonden en staan nog steeds schoolgebouwen aan de Oranjeboomstraat 109 en om de hoek aan de Nassauhaven 433 de School voor Christelijk Volksonderwijs uit 1899. Op de voorgevel prijkt de spreuk 'De Mensch zal bij brood alleen niet leven, Matth. 4 vs 4'.



R'dam-(Z), Oranjeboomstraat



In een periode van twee decennia werd Feijenoord bebouwd. De ontwikkeling begon rond de Binnenhaven en Entrepothaven (1873), de Spoorweghaven (1878) en de Koningshaven (1879). Daarna verplaatste de activiteit zich naar de oostzijde van het eiland rond de Nassauhaven (1900) en tot slot naar de Persoonshaven (1901). De woonbebouwing volgde min of meer de aanleg van de havens (bron: GAR).

1894



1900



1910

De eenvoudiger opgezette Rosestraat kreeg een breedte van twintig meter en werd alleen aan de oostzijde bebouwd. Aan de overzijde lag het spoor van de RTM en stond de muur van het handelsterrein. De Rosestraat lag min of meer 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. Direct achter de kerk, aan de Rosestraat 123, stond het voormalige stationsgebouw van de RTM dat in 1903-1904 werd gebouwd ter vervanging van een houten noodgebouw uit 1898. De RTM verzorgde het personenvervoer naar de Zuid Hollandse en Zeeuwse eilanden. In aangekoppelde wagons werd ook vee vervoerd voor de veemarkt in Crooswijk en groente en fruit voor de veiling op de Persoonsdam. Na het opheffen van de tramlijnen in 1966 werd het gebouw afgestoten en herbestemd. Vooral de monumentale hoekenreeks met het opschrift 'station stoomtramdiensten RTM' herinnert aan de oorspronkelijke functie van dit gebouw dat als toekomstig monument is aangemerkt.



Rosestraat in noordelijke richting (bron: Bruijn, 2006)

Door hun omvang, verschijningsvorm, klokkentorens en bijzondere situering vormden de kerkgebouwen markante landmarks op Feijenoord. De rooms katholieke kerk HH. Martelaren van Gorkum werd in 1886 aan het Stieltjesplein gebouwd en in 1976 gesloopt. Op de voorgrond is het stationsgebouw uit 1903 van de RTM te zien. De Nederlands hervormde Wilhelminakerk werd in 1897-1898 naar ontwerp van architect B. Hooykaas jr. op de hoek van de Oranjeboomstraat en de Persoonsstraat gebouwd en in 1973 gesloopt (bron: Bruijn, 2006 en GAR).



Rooms katholieke kerk gezien vanuit de Rosestraat.



Nederlands hervormde kerk aan de Oranjeboomstraat.

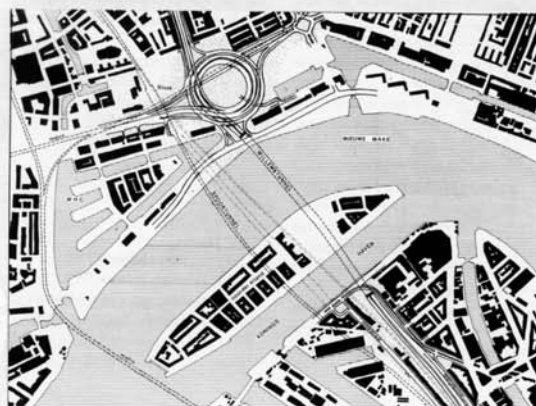
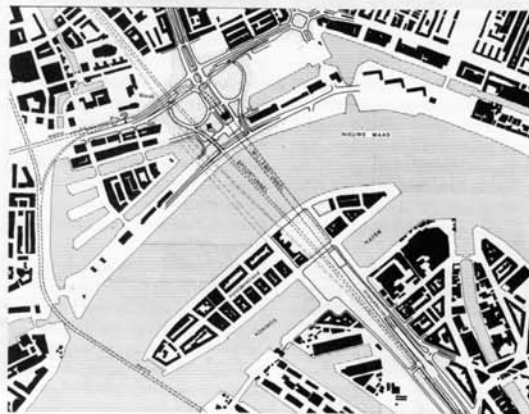
bakens van het geloof

De verstedelijking op Feijenoord en de toestroom van mensen met verschillende geloven kwamen in het stadsbeeld tot uitdrukking in de bouw van kerkgebouwen en scholen. Omdat de nieuwkomers vooral afkomstig waren van Noord-Brabant en de Zuid-Hollandse en Zeeuwse eilanden, werden zowel katholieke als hervormde kerken gebouwd. Deze kregen merendeels een voorname, prominente en beeldbepalende locatie aan een plein, aan een belangrijke laan en/of een hoek. Op Feijenoord betrof het de zogenaamde 'kleine kerk' van de Nederduitsch hervormde gemeente van IJsselmonde aan de Korte Feijenoorddijk (1883, gesloopt in 1917), de rooms katholieke kerk HH. Martelaren van Gorkum aan het Stieltjesplein (1886, gesloopt in 1976) en de Nederlands hervormde Wilhelminakerk op de hoek van de Oranjeboomstraat en de Persoonsstraat (architect B. Hooykaas jr., 1897-1898, gesloopt in 1973).

Na de Tweede Wereldoorlog voltrok zich geleidelijk een proces van secularisatie en ontzuiling. 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. Uiteindelijk verloren veel kerkgebouwen hun functie door het samenvoegen van noodlijdende parochies en het 'samen-op-weg' gaan van de protestantse kerkgenootschappen. De gebouwen werden aan de eredienst onttrokken. Na de sloop van de hervormde kerk in 1973 en de katholieke kerk in 1976 verrezen hier respectievelijk de openbare basisschool 'De Dukdalf' (1980) en een appartementengebouw (architect H. van Olst, 1979).



Rooms katholieke kerk aan het Stieltjesplein.



Al tijdens de Tweede Wereldoorlog werden plannen gemaakt voor nieuwe oeververbindingen met verkeersrotondes, zoals het plan van ir. Emmen uit 1941 (boven). In het Basisplan voor de wederopbouw werd gekozen voor een tunneloplossing met een combinatie van een spoor- en een korte verkeerstunnel (bovenste kaartje). De derde afbeelding toont de rotonde met de verkeerstunnel zoals bedacht in 1964. Voor dit onuitgevoerde plan week een groot aantal huizen op het Noordereiland en op Feijenoord. In 1970 werden de tunnels voor het spoor en het verkeer ontkoppeld en verlegd. De verkeerstunnel ging echter niet door. Daarvoor in de plaats kwam in 1981 de nieuwe Willemsbrug. De spoortunnel werd uiteindelijk wel gerealiseerd tussen 1987 tot 1993 (bron: Barbieri, 1981).

stadsvernieuwing en herstructurering (1965 – heden)

bouwen voor de buurt

In de jaren veertig, vijftig en zestig ging op Zuid alle aandacht uit naar de aanleg van de nieuwe zuidelijke tuinvijken, het Zuiderpark en het Zuidplein. Op Feijenoord veranderde in die tijd betrekkelijk weinig. Wel werden de schade hersteld die tijdens de inval van de Duitsers in mei 1940 was aangericht op de uiteinden van het Noordereiland. Daarbij werd de westpunt met ongeveer honderd meter ingekort. 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.

De voorgeschiedenis van de stadsvernieuwing op Feijenoord begon in 1965 met het besluit van het gemeentebestuur om honderden woningen op het Noordereiland en Feijenoord te slopen voor het zogenaamde Willemstracé: een tunnel voor auto's en treinen met enorme rotondes en op- en afritten. De buurtbewoners kwamen hiertegen in verzet. En met succes, want de plannen werden uiteindelijk afgewezen. Een deel van de woonbebouwing tussen de spoordijk en de De Ruyterstraat en langs de Oranjeboomstraat was toen wel al gesloopt. Mondige achterblijvers en actieve nieuwkomers organiseerden zich in het Wijkorgaan Feijenoord-Noordereiland dat in 1969 aantrad. Zij eisten herstel van 'hun' wijk met behoud van de specifieke sfeer. De bewoners wilden 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 opknappbeurten 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.



1



2



3



4



5



6

Sinds Feijenoord in 1974 werd aangewezen als stadsvernieuwingsgebied zijn er in de wijk op veel verschillende manieren woningen vernieuwd. Aanvankelijk gebeurde dat vooral door op te knappen: extra verdiepingen of dakdozen, uitkragende balkons, kunststofkozijnen en aangepaste entrees (zie foto's 1 en 2). Vervolgens werden steeds vaker stukjes gesloopt en door nieuwbouw vervangen, soms in een afwijkende maar veelal met respect voor de aangrenzende oudbouw (zie foto's 3 en 4). Meer recent groeit er langzaam meer waardering voor het authentieke beeld van de negentiende eeuwse woningbouw en gaat men over tot (gedeeltelijke) reconstructies op hoogwaardige restauraties van het gevelbeeld (zie foto's 5 en 6).

opknappen, vervangen, reconstrueren

Feijenoord werd in 1974 aangewezen als stadsvernieuwingsgebied. De belangrijkste doelstellingen waren het verplaatsen van hindergevendende bedrijven, het realiseren van vervangende en typologisch vernieuwende woningbouw, het openbreken van de stedenbouwkundige structuur, het toevoegen van (groene) openbare ruimte, het realiseren van parkeervoorzieningen en het renoveren van verouderde woningen. Sinds de start in de jaren zeventig zijn in de stadsvernieuwing grofweg drie fasen te onderscheiden.

De eerste fase stond in het teken van het opknappen. De renovatie van het verouderde woningbestand 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), uitkragende balkons, kunststofkozijnen en aangepaste entrees. Voorbeelden hiervan zijn overal op Feijenoord te vinden, zoals in de Entrepotstraat, Oranjeboomstraat, Persoonsstraat, Nassauhaven, Stampioenstraat en Roentgenstraat. Het oorspronkelijke gevelbeeld is door deze ingrepen sterk maar niet onherstelbaar gewijzigd. De genoemde straten ademen namelijk nog steeds een negentiende eeuwse sfeer. Vanaf omstreeks 1975 veranderden de in onbruik geraakte haventerreinen in woonbuurten met sociale woningbouw (zie volgende paragraaf)

De tweede fase van de stadsvernieuwing begon in de jaren tachtig. Het opknappen van verouderde woningen maakte steeds vaker plaats voor sloop en vervangende nieuwbouw. Daarbij werden onderdelen van de gesloten bouwblokken – de rotte kiezen – met eigentijdse nieuwbouw ingevuld. Dergelijke invulprojecten zijn eveneens overal op Feijenoord te vinden, zoals in de Oranjeboomstraat, Nassauhaven, Stampioenstraat, Steven Hoogendijkstraat, Roentgenstraat en Zinkerweg. In de beste gevallen gebeurde dat met respect voor de gespaarde oudbouw in de omgeving. Dat wil zeggen, met een vergelijkbare drieledige opbouw, subtiële plasticiteit en lichtdonker contrasten als in de negentiende eeuwse woningbouw. Vooral de projecten van Pauw & Penning de Vries aan de Nassauhaven, Persoonshaven en de Oranjeboomstraat blinken hierin uit.

De derde fase in de stadsvernieuwing kwam mede voort uit een groeiend cultuurhistorisch besef. Als reactie op de renovaties en de vervangende nieuwbouw groeide langzaam meer waardering voor het authentieke beeld van de negentiende eeuwse woningbouw. Bijna honderd jaar nadat architect J.A. Voorhoeve voor de 'N.V. Maatschappij voor Werkmanswoningen Feijenoord' twee straatjes met 96 beneden- en bovenwoningen voor arbeiders had gebouwd, werd dit complex aan de Stampioendwarsstraten in 1993 helemaal gereconstrueerd inclusief de rug-aan-rug woningen. Van recenter datum is de hoogwaardige renovatie van de Dillenburgblokken, waarbij de oorspronkelijke voorgevels zijn gerestaureerd en daarachter nieuwe woningen zijn gerealiseerd.

Vanaf omstreeks 1975 veranderden de in onbruik geraakte havenreinen in woonbuurten met sociale woningbouw. Aanvankelijk werden vooral omvangrijke en gesloten woningbouwcomplexen gerealiseerd. De recente herstructureringsprojecten zijn nog steeds grootschalig maar hebben steeds vaker een opener verkaveling en hoogbouwaccen-ten. Achtereenvolgens afgebeeld zijn:



Het woningbouwcomplex aan weerszijden van de Feijenoordhaven op het voormalige terrein van Simons' Scheepssloperij (J. de Waard & H. van Schagen, 1975).



Het woningbouwcomplex langs de westflank van de Persoonshaven ter vervanging van diverse bedrijven (Kokon architecten, 1979).



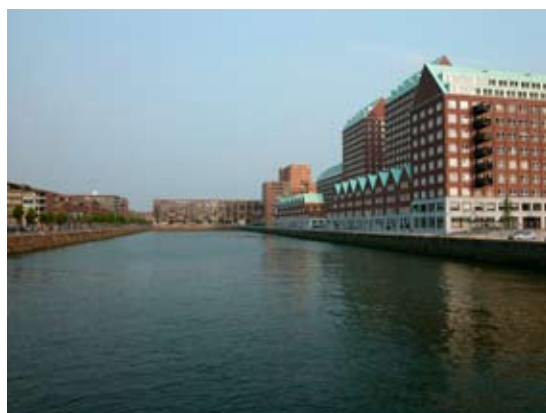
Het complex met de drie woontorens ter plaatse van de vroegere Veilinghallen op de Persoonsdam (Architectenbureau Groosman, 1989-1990).



Het complex 'De Peperklip' op het voormalige rangeerterrein van de RTM en het overslagterrein van de RHV aan de Binnenhaven (C. Weeber e.a., 1979-1982).



De nieuwbouw rond de Entrepothaven op het voormalige handelsterrein van de RHV (Cepezed en F. Verheijen, 1995).



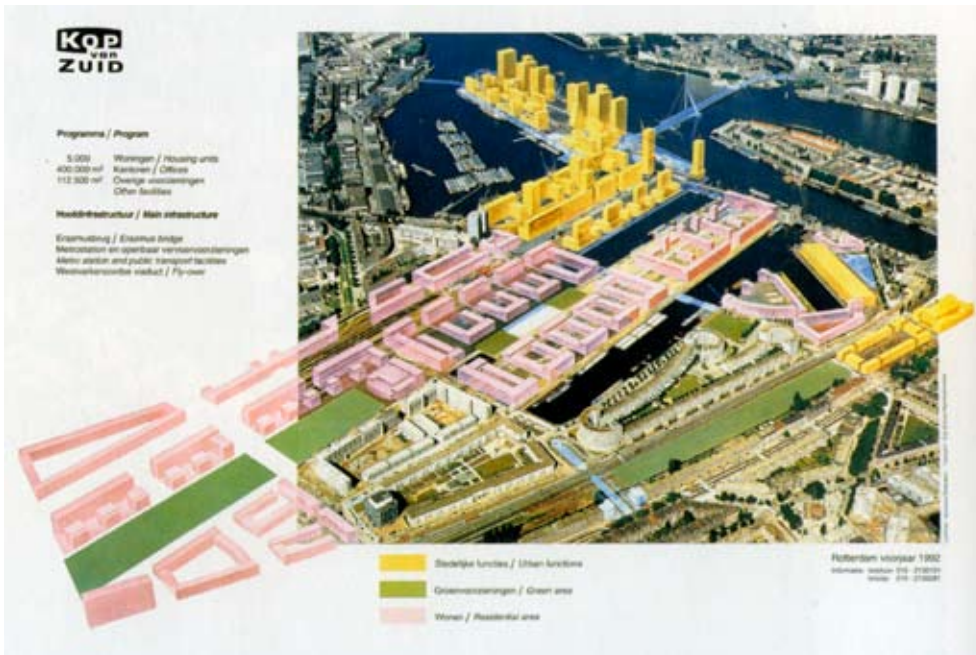
De kolossale en robuuste woonblokken aan weerszijden van de Spoorweghaven (Architecten Cie. en Kolhoff, 1991-1997).

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 pakhuizen kwamen leeg te staan. Er ontstond behoefte aan een ruimtelijk structureel kader voor de stadsvernieuwing. In het Structuurplan binnen de Ruit (dienst Stadsontwikkeling, 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. Kenmerkende voorbeelden zijn:

- Het complex van 490 woningen aan weerszijden van de Feijenoordhavens op het voormalige terrein van Simons' Scheepssloperij (J. de Waard & H. van Schagen, 1975).
- Het complex van 298 woningen langs de westflank van de Persoonshavens ter vervanging van diverse bedrijven (Kokon architecten, 1979).
- Het complex 'De Peperklip' met 549 woningen op het voormalige rangeerterrein van de RTM en het overslagterrein van de RHV aan de Binnenhaven (C. Weeber e.a., 1979-1982).
- Het complex 'Koopvaardijhof' met 218 appartementen op het Antwerpse Hoofd ter plaatse van het gesloopte Transportbedrijf H. Braakman & Co. (1981).

De latere herstructureringsprojecten zijn nog steeds grootschalig maar hebben steeds vaker een opener verkaveling met hoogbouwaccenten, zoals het complex met de drie woontorens op de Persoonsdam en de Jalonstraat ter plaatse van de vroegere Veilinghallen (Architectenbureau Groosman, 1989-1990).



Plankaart van de Kop van Zuid volgens stedenbouwkundig ontwerp van T. Koolhaas. Nu dit plangebied grotendeels is voltooid, zal de komende jaren het accent meer verschuiven naar de aangrenzende Kop van Feijenoord. Het afgebeelde vogelvluchtperspectief is afkomstig uit de Visie Kop van Feijenoord uit juni 2009.



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 bestond uit twee stroken haaks op elkaar: de Wilhelminapier en het havengebied. Het eerste gerealiseerde project was de transformatie van de entrepothaven 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, Moleenaar & 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). 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. De komende jaren zal het accent in de vernieuwing verschuiven naar de Kop van Feijenoord.

Door de herbestemming van de havens en de plannen voor de Kop van Zuid is de positie van Feijenoord op Zuid en ten opzichte van de rivier ingrijpend veranderd. De kades en het zicht op de rivier zijn grotendeels publiek domein geworden. De wijk ligt niet langer opgesloten tussen haventerreinen maar is door de Laan op Zuid en nieuwe dwarsverbindingen met de Afrikaanderwijk beter verweven met de achterliggende stad. De wijk ligt nu op een benijdenswaardige manier in de archipel van Rotterdam-Zuid met haar enorme diversiteit aan kades, havenbekkens, overkanten en vergezichten.

deel 2: analyse

structuur- en ruimtebeeld
waardering
aanbevelingen

structuur- en ruimtebeeld

thema's:

dijken en kommen

zonering van de havens

logistieke organisatie van de havens

typologie van de havens

transformatie van de havens

landhoofden

lange lijnen en dwarslijnen

straatwand

gevelopbouw

hoek

lange lijnen, ruimtebeeld Oranjeboomstraat

lange lijnen, ruimtebeeld Rosestraat

lange lijnen, ruimtebeeld tracé Persoonshaven-Nassauhaven

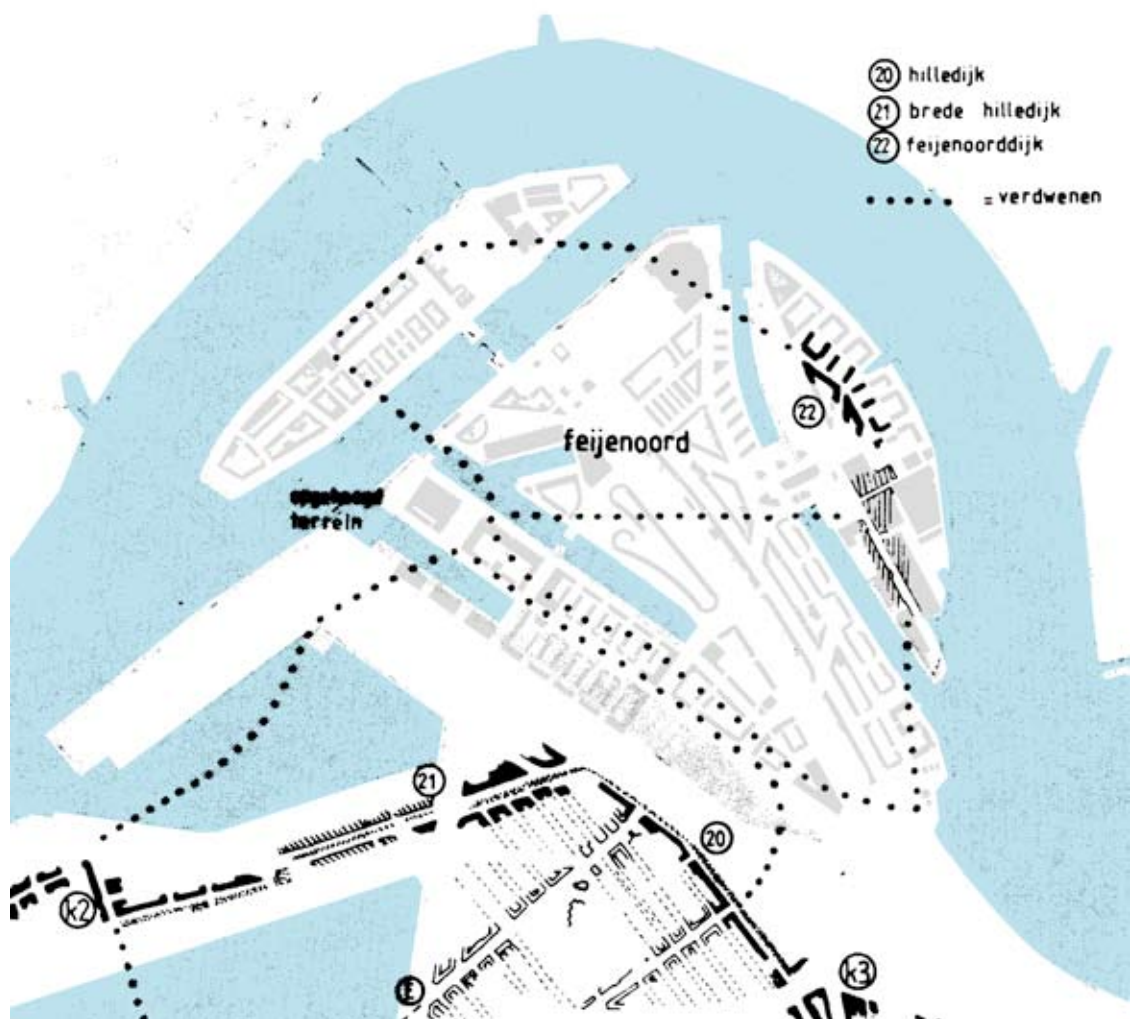
dwarslijnen en koppen

lappendeken

thema: dijken en kommen

Het eiland Feijenoord was een zandplaat aan de binnenbocht van de Maas. Het Zwanengat - een kreek met een sterke stroming ter plaatse van de huidige (ingekorte) Spoorweghaven - scheidde het eiland van IJsselmonde. Feijenoord groeide in omvang door aanwassing langs twee strekdammen. Gedurende de zeventiende en achttiende eeuw werd Feijenoord stukje bij beetje bedijkt. Door aanwassing ontstond een onregelmatig patroon van komvormige polders. Daling van de kleibodem resulteerde in een gedeukt landschap van lage polders met ringvormige dijken. Van de voormalige ringdijk is thans alleen een klein stukje Feijenoorddijk over. Het hoogteverschil is in het opgehoogde landschap evenwel niet meer herkenbaar. De oorspronkelijke dijkbebouwing is eveneens verdwenen.





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

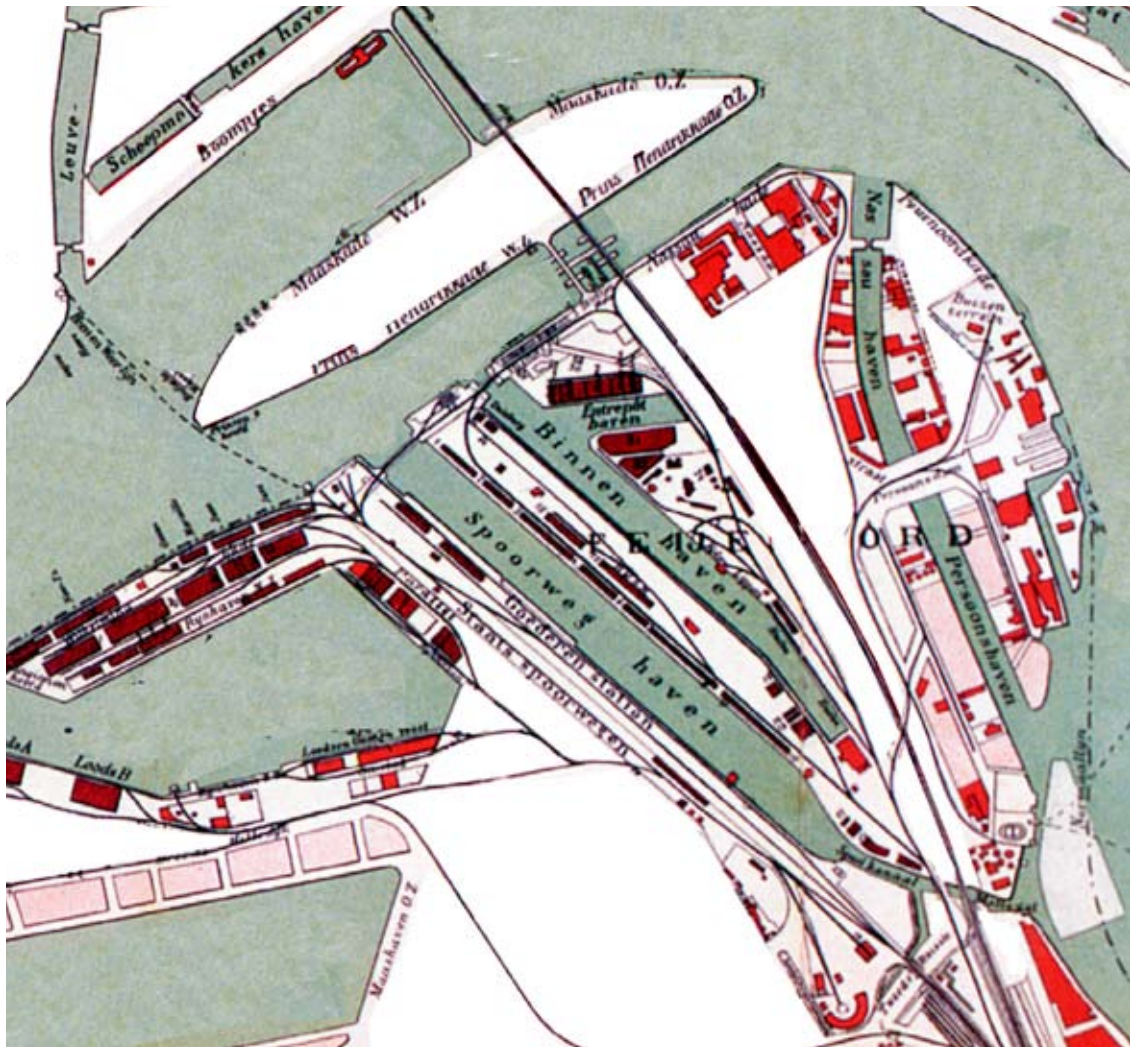
thema: zonerings van de havens

Op deze kaart is het oorspronkelijke onderscheid tussen haven- en woongebieden aangegeven. Het Noordereiland was primair een woongebied met beperkte handelsactiviteiten op de traditionele laad- en loskades. De Kop van Feijenoord daarentegen was primair een havengebied met woonbuurtjes in de 'restruimtes' tussen de bedrijven en infrastructuur van de havens: de rood gekleurde woonenclaves. Het Noordereiland en het gebied tussen de Rosestraat en de huidige Laan op Zuid kwam tot stand op basis van plannen van de Rotterdamse Handelsvereniging (RHV). Aan de uitvoering ervan droegen het Rijk en de gemeenten bij, met name aan het graven van de haven en het aanleggen van kades en bruggen. Het gebied ten oosten van de Rosestraat werd ontwikkeld op basis van gemeentelijke stratenplannen.



thema: logistieke organisatie van de havens

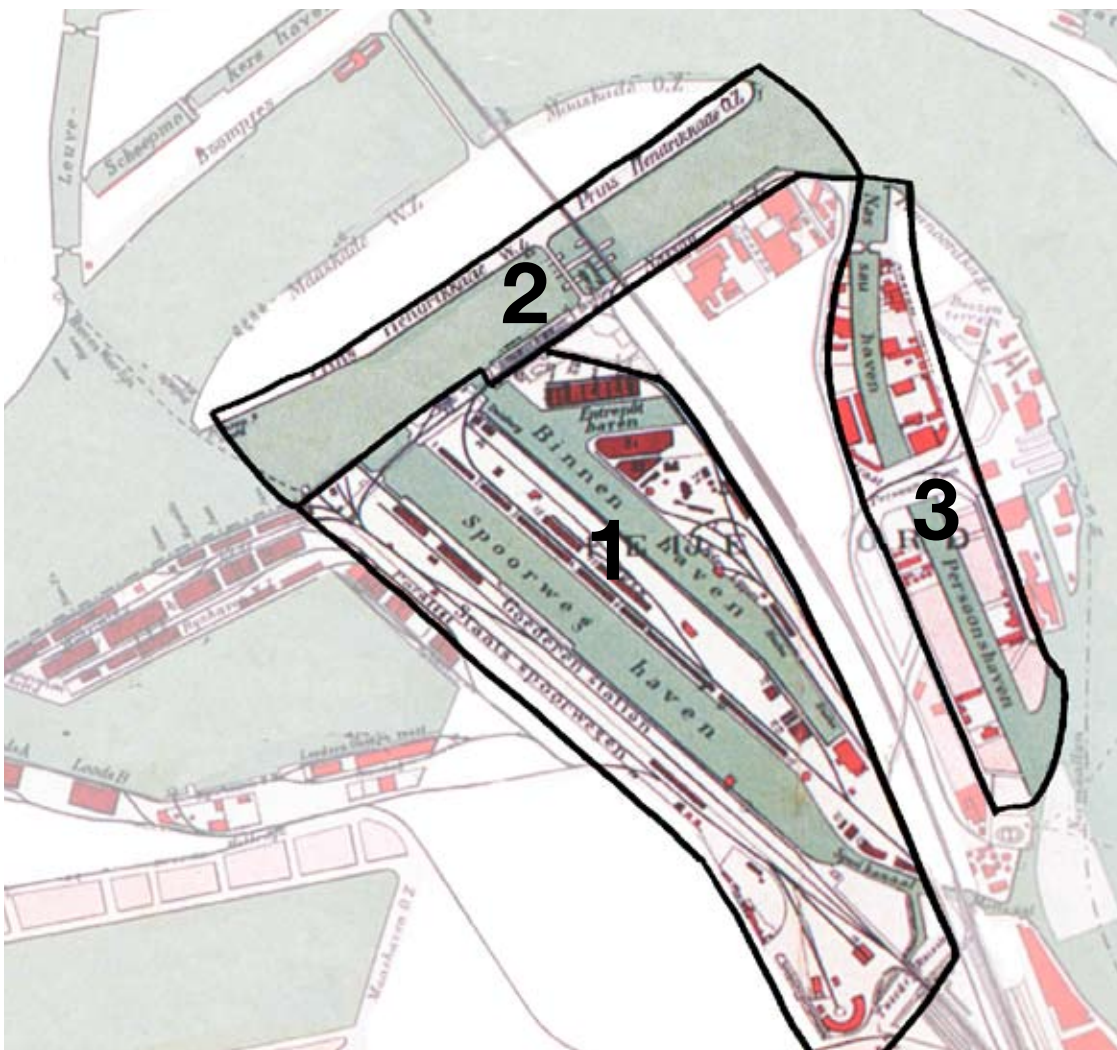
Deze kaart is een bewerking van de stadsplattegrond uit 1903. Alle woon-gebieden zijn wit gemaakt. De kades, de loodsen en de spoorlijnen zijn zo als logistiek stelsel beter zichtbaar geworden. Op het Noordereiland waren geen goederenspoorlijnen en werd uitsluitend op de kades verladen en ingescheept. Dit zijn de kades waar nog steeds bomen staan. Bij de lang-gerekte Binnenhaven, Spoorweghaven en Entrepothaven van het voorma-lige RHV handelsterrein lagen de spoorlijnen evenwijdig aan de kades en/of de loodsen. Dit betrof een langgerekte en evenwijdige logistieke organisatie met boomloze kades voor een zo efficiënt mogelijke overslag van bulkgoe-deren. Bij de Persoonshaven en de Nassauhaven liepen de goederenspo-ren voorlangs de bedrijven die met hun achterkant naar de havens lagen. Deze sporen maakten deel uit van gewone straten en waren vooral bedoeld voor de grote bedrijven in de omgeving: Margarinefabriek Van den Bergh, de Groenteveiling, Wilton Feijenoord en de gemeentelijke Gasfabriek. Door het opbreken van vrijwel alle spoorrails zijn deze karakteristieken nog maar moeilijk herkenbaar. Dat is nog wel het geval bij de kades.



thema: typologie van de havens

Op deze twee kaarten zijn de verschillende soorten havens en kades aangegeven. Grofweg kunnen op Feijenoord drie soorten havens en twee soorten kades worden onderscheiden:

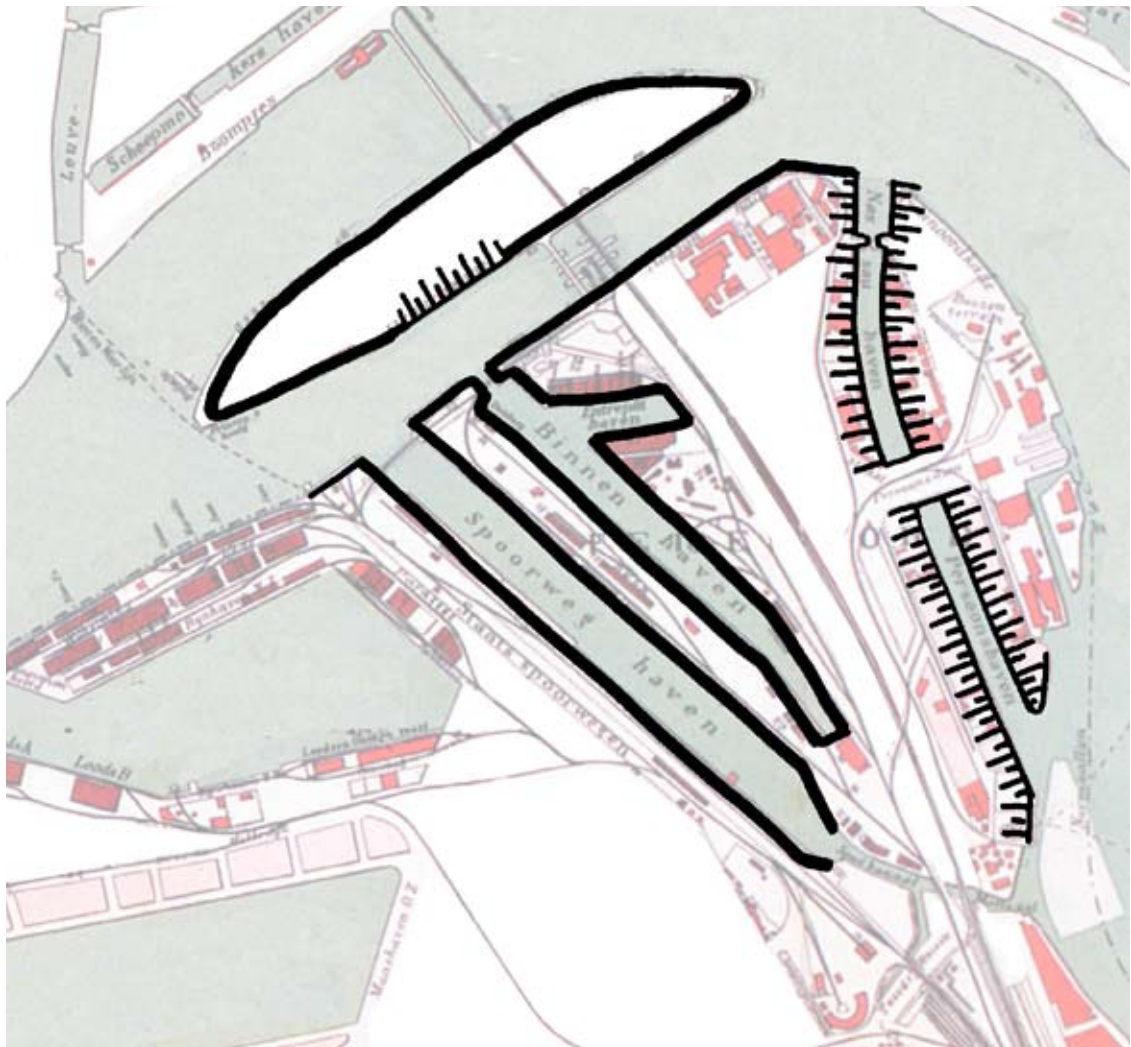
- De Spoorweg-, Binnen- en Entrepothaven van het voormalige RHV handelsterrein: kanaalhavens met rechte, stenen kades voor de gemechaniseerde overslag van bulkgoederen langs evenwijdige logistieke lijnen: de haven, de schepen, de kade, het spoor en de loodsen liggen in een gestrekte orde langs deze lijnen. (1)
- De Koningshaven: een doorvaarthaven met beweegbare bruggen en overwegend rechte, stenen kades voor het afmeren van lijndiensten en rijnkaken van wachtende schippers, voorlangs voorname huizenfronten en enkele bedrijven aan de Prins Hendrikkade en de Stieltjesstraat. Voor de huizen en bedrijven stonden bomen. De kade was werkgebied. De be-



bouwing en de kade lopen parallel maar hebben elk hun eigen ordening, sfeer en domein. Na het verdwijnen van de havenactiviteiten zijn bomen op de kade geplant (2).

- De Nassau- en Persoonshaven: twee langgerekte industriehavens met schuine oevers meerpalen en steigers voor de aan- en afvoer bij een bonte verzameling individuele bedrijven die met hun achterkant naar het water liggen en hun representatieve voorkant naar de omringende straten. De bebouwing, steiger, laad-en losplaatsen zijn haaks op de haven en per bedrijf georganiseerd (3).

Op de onderstaande kaart is aangegeven waar sprake is van rechte kades en waar van een talud. Scheepshellingen zoals op de kop van het Noordereiland en bij de werf Feijenoord zijn niet aangegeven. De kaart geeft de oorspronkelijke situatie weer. Delen van de Binnenhaven en Spoorweghaven zijn nu gedempt.





Kade



Talud



Koningshaven



Binnenhaven



Spoorweghaven



Entrepothaven



Nassauhaven



Persoonshaven

thema: transformatie van de havens

Deze kaart toont de transformatie van de havenstad in een woonstad gedurende de laatste vier decennia. Op een actuele ondergrond zijn het voormalige havengebied en het oorspronkelijke woongebied als licht getinte vlekken ingekleurd: licht bruin voor de havens en licht rood voor de woonbuurten. Daar overheen is de huidige bebouwing vet ingekleurd: donker bruin voor haven gerelateerde bedrijven en rood voor woningbouw. In één oogopslag wordt zo zichtbaar hoezeer de havenactiviteiten op Feijenoord zijn teruggedrongen en hebben plaatsgemaakt voor nieuwe woningbouwprojecten. Dat geldt voor alle donker rode bebouwing op een licht bruine ondergrond. Maar niet alleen de bebouwing is veranderd. De kades en het zicht op de rivier zijn grotendeels publiek domein geworden. De wijk ligt niet langer opgesloten tussen haventerreinen maar is beter verweven met de achterliggende stad. De parkjes langs de Nassauhaven, bij het Mallegat en langs de Peperklip zijn vanuit dat perspectief een eerste verovering van de ruimte. En met de jachthaven wordt ook het water langzamerhand opnieuw gebruikt.



thema: landhoofd

In het havenlandschap van Zuid nemen de landhoofden een bijzondere positie in. Met het verdwijnen van de havenactiviteiten zijn het vaak verstilde plekken, gericht op het panorama van de stad aan de rivier. Op Feijenoord zijn 4 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 vertutting is groot.

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.

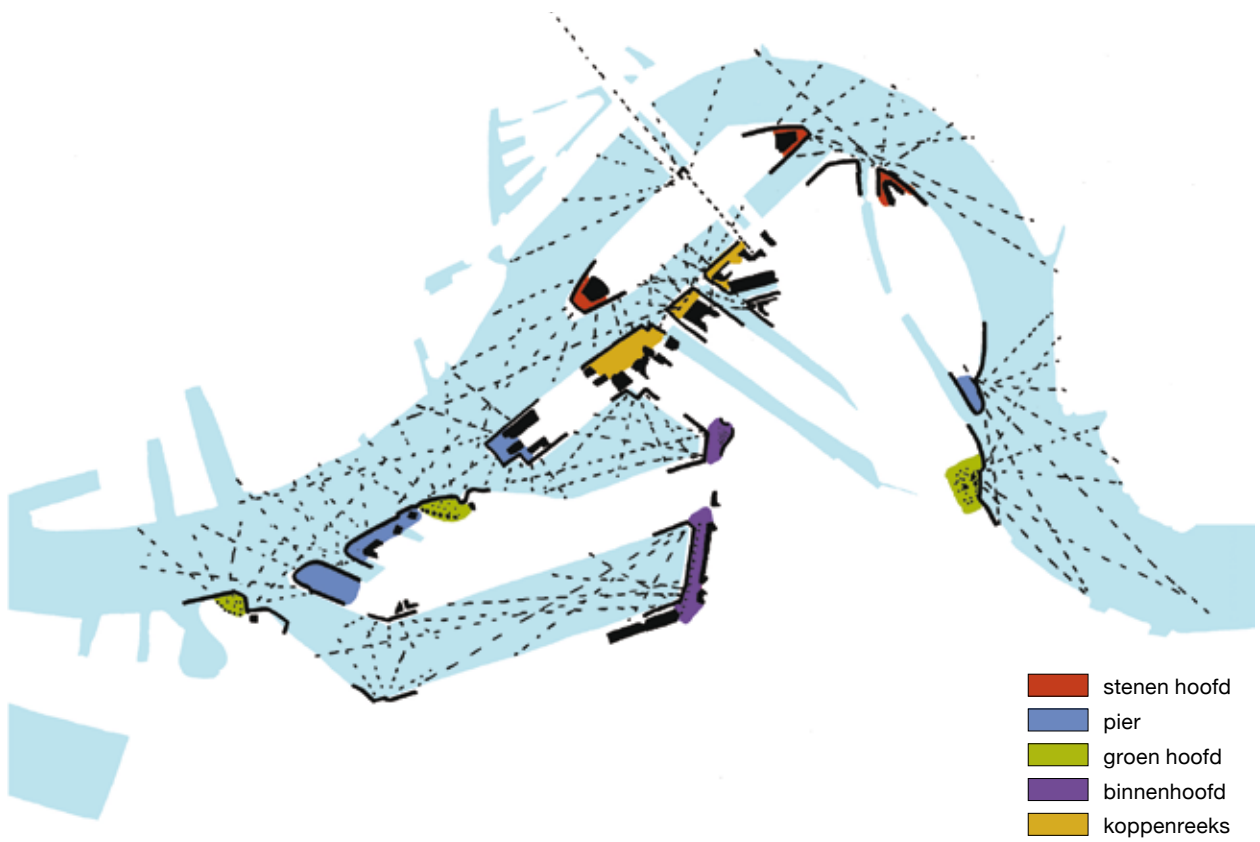
3. De pier:

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. 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. Dit 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.

(zie ook *Cultuurhistorische verkenning vooroorlogse wijken Rotterdam Zuid*, februari 2008)



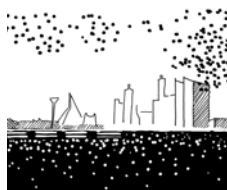
- stenen hoofd
- pier
- groen hoofd
- binnenhoofd
- koppenreeks



stenen hoofd



pier



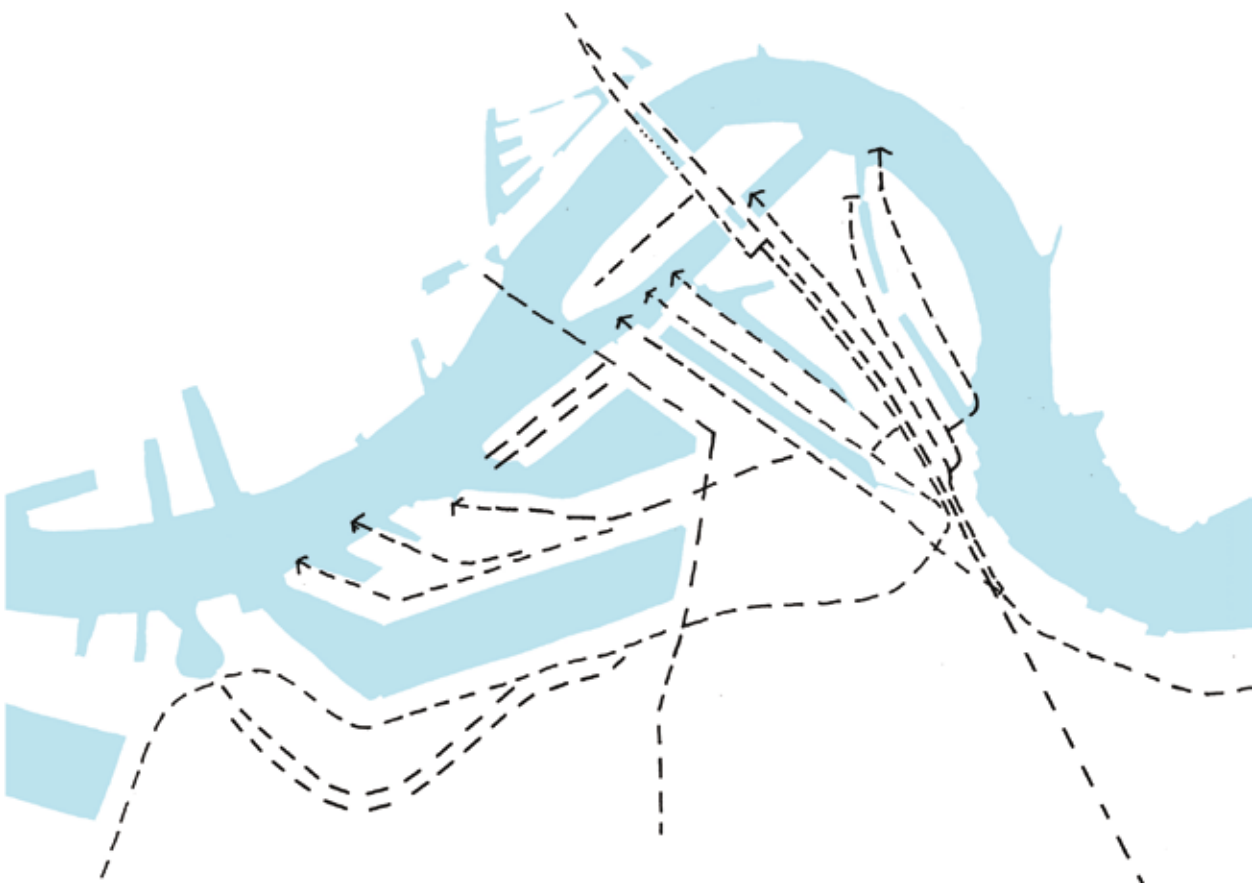
groen hoofd



koppenreeks

thema: lange lijnen en dwarslijnen

In de marge van de havens groeiden de woonbuurten blok na blok op basis van een stratenplan. Als afgeleide van de kanaalhavens ontstond een karakteristiek stratenpatroon van evenwijdige lange lijnen (Rosestraat, Oranjeboomstraat, tracé Nassauhaven – Persoonshaven), met een beperkt aantal korte dwarslijnen (Roentgenstraat, Steven Hoogendijkstraat) en een paar schuine doorsteken (Persoonsstraat, Damstraat, Spoorstraat). De lange lijnen waren direct of indirect verbonden met de bruggen naar de binnenstad en fungeerden derhalve als hoofdroutes.



Rosetraat



Oranjeboomstraat



Persoonshaven

De dwarslijnen behoorden tot het binnenwerk en boden ruimte aan de goederenlijntjes tussen de verschillende havens en het hoofdspoor. Sinds de transformatie van de haventerreinen in woongebieden is dit patroon aangevuld en versterkt met o.a. de Laan op Zuid in de lengterichting en de L. Pincoffsweg en de Vuurplaat in de dwarsrichting.



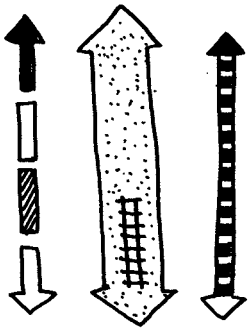
Rosestraat richting Oranjeboonstraat.



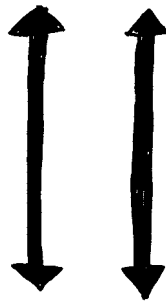
Schietloodstraat richting Piekstraat.



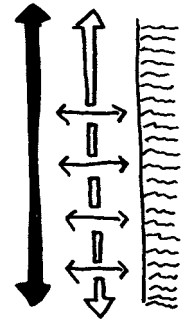
Steven Hoogendijkstraat richting Lodewijk Pincoffsweg.



Rosetraat



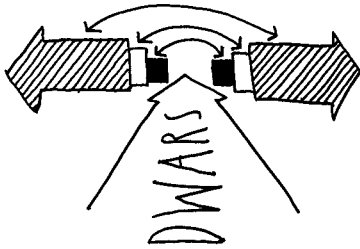
Oranjeboomstraat



Persoonshaven



Lange lijnen: continu en gestrekt profiel.



Het patroon van lange lijnen evenwijdig aan de havens en dwarslijnen tussen de havens wordt in het ruimtebeeld versterkt door enerzijds de continue uniformiteit in de langgerekte gevelwanden en bomenrijen en anderzijds de gelaagde en snel verspringende opeenvolging van hoeken en 'koppen'.

De lange lijnen onderscheiden zich ten opzichte van elkaar door de verschillende positie van de bomen in het profiel en de verschillen in de straatwanden. De dwarslijnen onderscheiden zich ten opzichte van elkaar door de verschillende opeenvolging en 'opstapeling' van bebouwingshoeken en koppen in het straatbeeld

De opbouw van het ruimtebeeld wordt verder uiteengezet op de volgende pagina's.

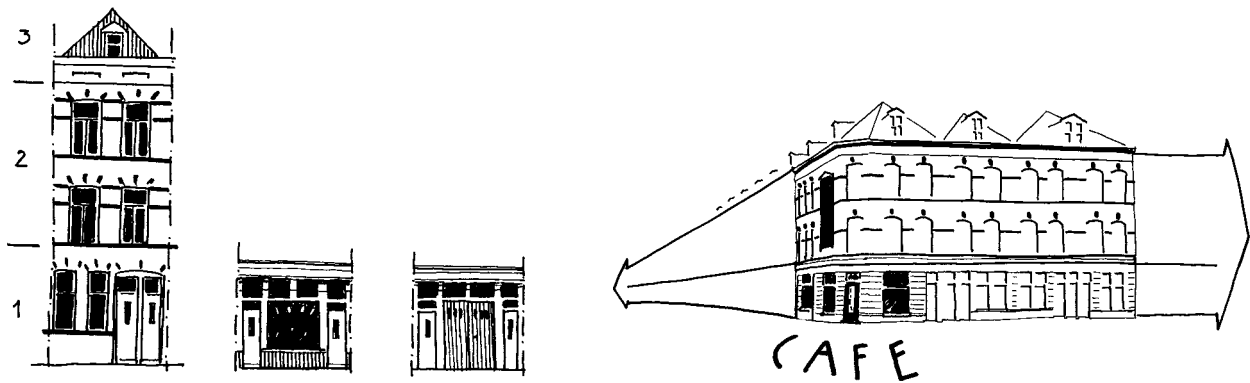


Dwarslijnen: verspringende en korte opeenvolging van hoeken en 'koppen'.

thema: straatwand

In het ruimtebeeld wordt het patroon van lange lijnen en korte dwarslijnen versterkt door enerzijds de continue uniformiteit in de langgerekte gevelwanden en anderzijds de gelaagde en verspringende opeenvolging van hoeken en 'koppen'. Tot aan de stadsvernieuwingsperiode toonden de wanden en hoeken grote overeenkomsten in gevelopbouw, ritme, schaal, detaillering en materialisering, ondanks de verschillen in de bouwstijlen en de omvang van de bouwstromen. Typerend is het licht-donkercontrast tussen de donkere bakstenen van het metselwerk en de witte belijningen en stippeltjes van het gestuukte lijst- en lofwerk. Karakteristiek zijn verder de kleine sprongen tussen de bouwstromen, herkenbaar in de hoogteverschillen tussen de raampartijen, de kroonlijsten en de variatie in de plint. Karakteristiek is ook de ritmiek van de schilddaken met telkens één dakkapel en schoorsteen.





thema: gevelopbouw

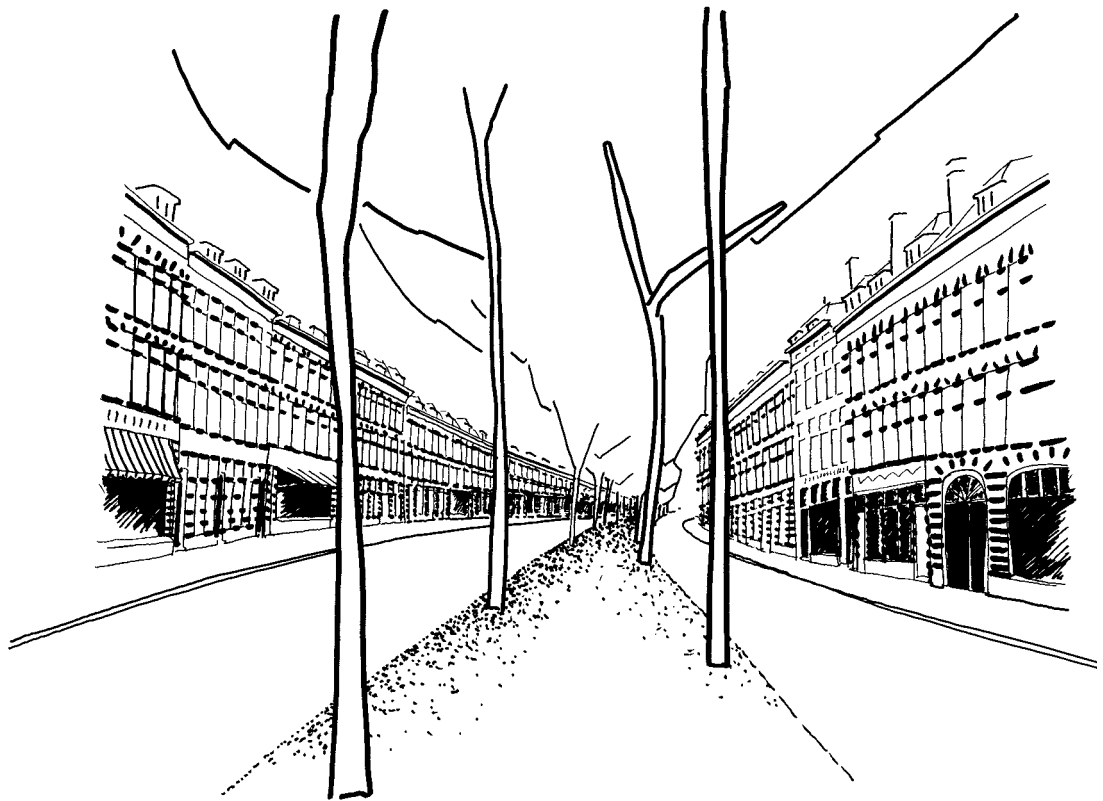
Het typische negentiende eeuwse woonhuis bestond uit een stapeling van beneden- en bovenwoningen. Soms was de begane grond in gebruik als winkel, café, werkplaats of pakhuis. Woningen en winkel hadden elk een eigen voordeur aan de straat of in enkele gevallen een portiek. De beukmaten van de huizen verschilden tussen de vier en de zes meter. De bovenbouw had een omvang van twee tot vier verdiepingen. Bij de smalle beukmaten konden er net twee voordeuren en een raam naast elkaar geplaatst worden. Klassiek is de driedeling in de gevelopbouw met een heldere scheiding tussen de plint ten opzichte van de bovenbouw en het dak. De scheiding wordt gemarkeerd door lijst- en lofwerk of door een afwijkende materialisatie van de begane grond.

thema: hoek

De hoek begeleidt de overgang van een ruimte naar een andere ruimte. De hoek is meestal niet opgevat als een nadrukkelijk architectonisch accent, maar blijft ondergeschikt aan de opbouw en uitwerking van de flankerende wanden. Dat wil zeggen, als onderdeel van een bouwstroom tussen de vijf à tien panden. Enige verbijzonderingen zijn de afschuining van 45°, bepaald door de bouwverordening, de afwijkende programmering van de plint als café of winkel en subtiele decoratieve patronen in het metselwerk. Soms is het gestuukte lofwerk iets uitbundiger uitgevoerd. Veel hoekpanden hebben opzij een gepleisterd en omlijst verticaal vlak ter hoogte van twee verdiepingen waarop reclame werd geschilderd.





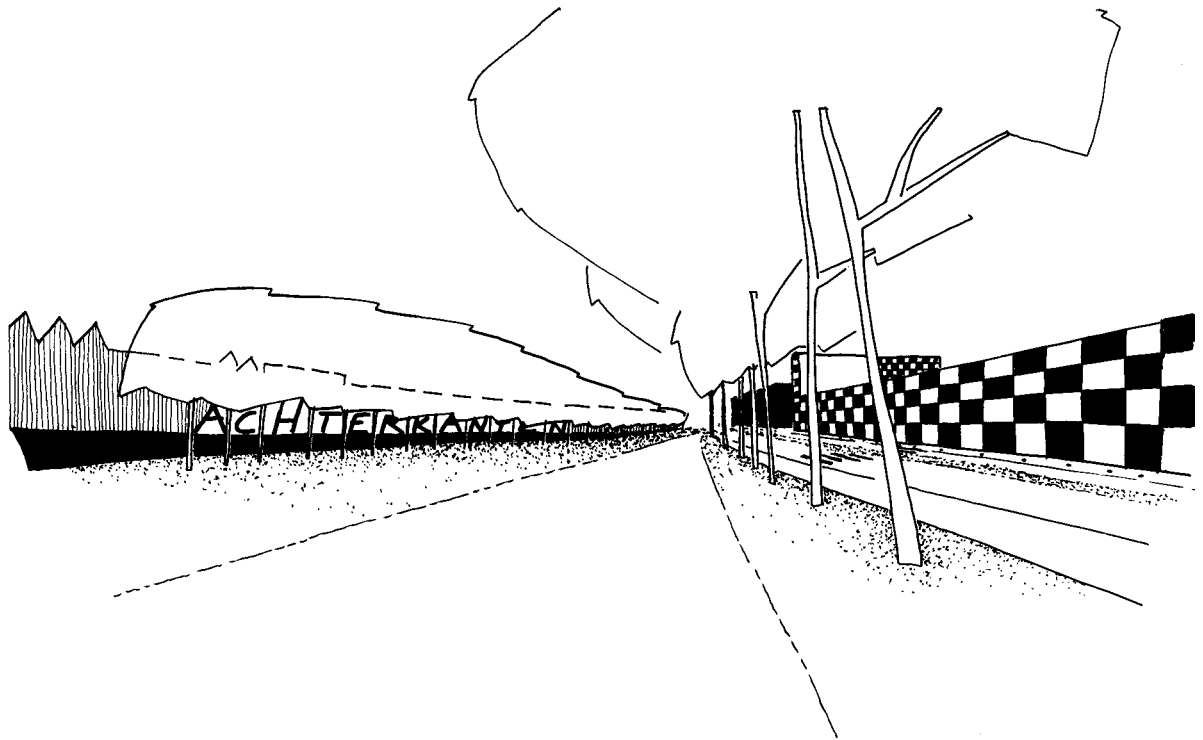


thema: lange lijnen, ruimtebeeld Oranjeboomstraat

De Oranjeboomstraat was een brede boulevard met aan weerszijden woonbebouwing en in het midden een goederenspoorlijn die later plaats maakte voor verschillende tramlijnen. In de plint waren veel winkels ondergebracht. Aan weerszijden bevonden zich wandelpaden (of trottoirs?) en monumentale bomenrijen. In vergelijking met de andere twee lange straten was de Oranjeboomstraat dus het meest een woonstraat. In verband met de spoorlijn waren er tussen de Rosestraat en Oranjeboomstraat maar weinig dwarsdoorsteken. Dat verklaart de enorme lengtes van de straatwanden. In de gevelbeelden domineerde de bouwstijl van de neorenaissance: witte speklagen en sluitstenen en licht geschilderde, zwaar geprofileerde kroonlijsten. Daardoor ontstond er in de lengterichting een sterke horizontale geleiding. Deze werd nog versterkt door de heldere scheiding tussen begane grond en de bovenbouw en de lichte buiging van de straat. De 'streepjes' van de gevelopeningen, het ritme van dakkapellen en schoorstenen boven de kroonlijst en de lichte sprongen tussen de bouwstromen zorgden voor de verticale verfijning en dieptewerking van de wanden. De schematische tekening verbeeldt dit ruimtelijke principe. De continuïteit van het negentiende eeuwse gevelpatroon is in de huidige situatie door de vervangende nieuwbouw en renovatiebeurten over grote lengtes onderbroken. Toch is het over de gehele lengte gezien en in contrast met de overige twee lange straten nog steeds duidelijk waarneembaar.







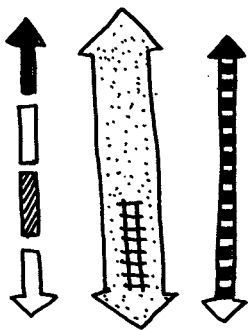
thema: lange lijnen, ruimtebeeld Rosestraat

De Rosestraat had aan één zijde woonbebouwing met in de plint ook winkels en werkplaatsen. Aan de overkant was het spoor van de RTM en daarachter de muur van het handelsterrein.

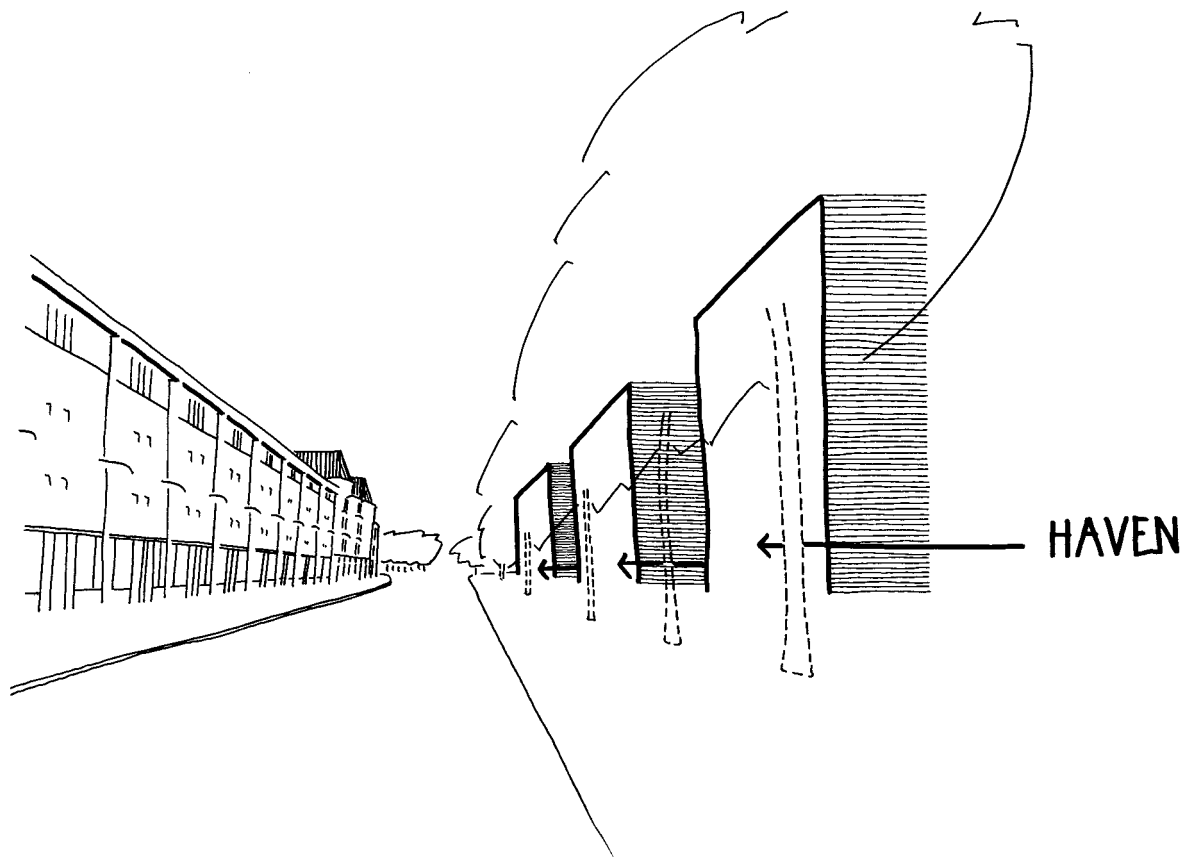
Het profiel is in de huidige situatie als het ware omgekeerd. Waar links de straatwand stond, ligt nu een brede groenstrook. Rechts op het voormalige handelsterrein staat nu een reeks grote blokken naast elkaar. Wederom scheidt een muur de verschillende sferen in deze straatruimte; nu de in het zicht gekomen achterkanten uit de Oranjeboomstraat van de openbare parkstrook.

Opvallend is het contrast tussen kleinschalige informele achterkanten aan de ene kant van de Rosestraat en grootschalige gevelpatronen aan de andere kant, tussen een doorgaande verkeersroute en een parkachtig wandelgebied.

De schematische tekening verbeeldt het ruimtelijke principe. Het huidige ruimtebeeld wordt minder dan voorheen gedragen door de bebouwing maar meer door de nieuw aangelegde tussenruimte, de parkstrook en het wegprofiel ernaast. Grasstroken, bomenrijen en de langgerekte muur versterken zowel de lengtewerking van de Rosestraat als ook haar gelaagdheid in de breedte van het profiel.

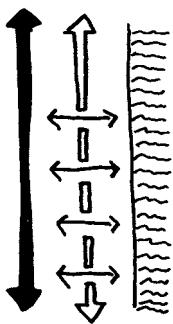


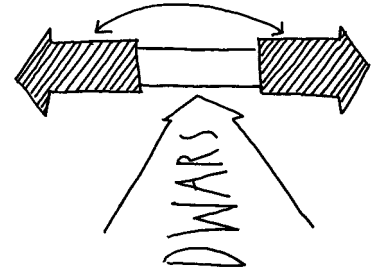
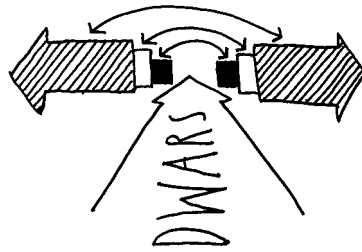
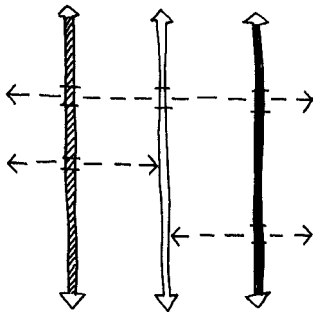




thema: lange lijnen, ruimtebeeld tracé Persoonshaven-Nassauhaven

Het tracé van de Persoonshaven en de Nassauhaven had aan één zijde woonbebouwing en aan de overzijde de voorkanten van het haventerrein langs de havens. In vergelijking met de andere twee lange straten is het tracé Nassauhaven-Persoonshaven in de huidige situatie het meest een woonstraat. Het programmatische contrast tussen wonen en havenactiviteiten dat kenmerkend was voor deze straat (zie historische foto) is vervangen door een programma van overwegend woningen en enkele scholen. De oorspronkelijke straatwand is deels vervangen door nieuwbouw uit de jaren negentig, waarin het negentiende eeuwse idioom nog doorklinkt (zie actuele foto). Aan de overkant, op het voormalige haventerrein, staan nu grote woningbouwcomplexen uit de stadsvernieuwingsperiode. In contrast met de bestaande negentiende eeuwse gesloten straatwand én om de nabijheid van het achterliggende havengebied voelbaar te maken, is hier voor een meer open gebroken verkaveling gekozen. In de architectonische uitwerking ontbreekt daarentegen een dergelijke locatiespecifieke verwijzing. De schematische tekening verbeeldt het ruimtelijke principe: de op het negentiende eeuwse idioom geïnspireerde straatwand aan de ene kant en, in contrast daarmee, de opengebroken wand waartussen de sfeer van het achterliggende havengebied doorheen schijnt.





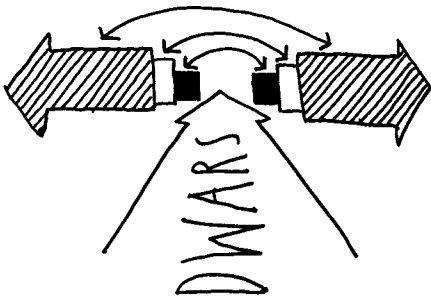
thema: dwarslijnen en koppen

In groot contrast met de langgerektheid van de drie lange lijnen waren de dwarslijnen kort. De noordelijke liepen deels onder het spoor door en waren recht. De meeste andere doorsteken hielden verband met de goederenspoorlijnen naar de haventerreinen en waren daarom afgeschuind (zie kaart en historische foto).

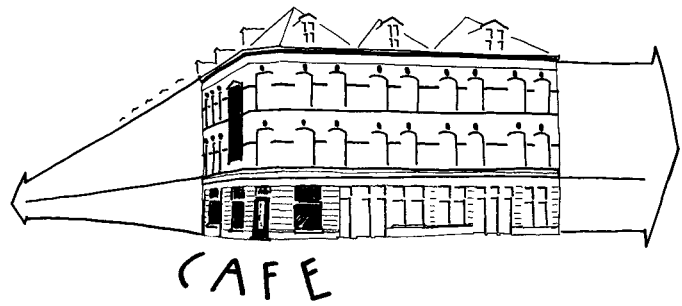
Met de aanleg van de Kop van Zuid zijn de dwarsverbindingen belangrijker geworden. De Steven Hoogendijkstraat / L.Pincoffsstraat is verder uitgebouwd en de Burgdorfferstraat / Vuurplaat is er als dwarsverbinding bij gekomen. Daarmee is een nieuwe vervlechting ontstaan tussen lange en korte lijnen. De lengtes van de lange lijnen zijn opgeknipt in een aantal kortere strekken.

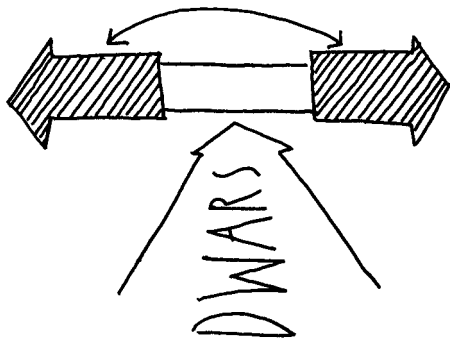
Het verschil in sfeer en ruimtebeeld tussen de lange lijnen wordt afleesbaar in de beweging dwars daarop: in de korte doorsteken. In dat perspectief zijn de hoeken en koppen van de lange lijnen cruciaal. Ze zorgen voor de herkenbaarheid van de kruising met de lange lijn. In de verspringende opeenvolging van kop naar kop wordt de diepte en gelaagdheid ervaarbaar. Deze diepte varieert van één tot meerdere lagen (zie de twee schetsen).





De kruisingen tussen de lange en korte lijnen zijn complexer geworden, niet alleen door de uitbouw van het aantal dwarsverbindingen, maar ook door diverse architectuuruitingen die aan negentiende eeuwse idioom van de straatwanden en hoeken zijn toegevoegd.

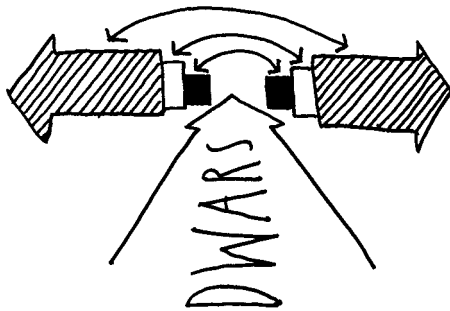




Symmetrische uitwerking koppen: koppen markeren de onderbreking van de wand langs de Oranjeboomstraat.



Nagenoeg symmetrische uitwerking koppen: bebouwing aan weerszijden is niet identiek maar behoort wel tot dezelfde bouwstroom.



Tegenover de continuïteit van de langgerekte straatprofielen staan de afwisselende doorzichten dwars daarop. De dwarsstraten onderbreken en ritmeren de enorme straatlengtes. Ze omlijsten het uitzicht op de bebouwing in de ruimte daarachter. De mooiste voorbeelden zijn die waar de bebouwing op de voorgrond (de omlijsting) en die op de achtergrond (het ensemble daarachter) met elkaar contrasteren in hun architectonische verschijningsvorm. Dat wil zeggen, door een contrasterend gebruik en sfeer (bijvoorbeeld woningen versus loodsen langs de Persoonshaven) én door een contrast in bouwperiode, schaal, massa, contour en kleurbeeld.



Asymmetrische uitwerking koppen: eigenzinnige gebouwen tussen de Rosestraat en de Spoorweghaven omkaderen het doorzicht naar de bomenrijen in de Rosestraat en de bebouwing langs de Oranjeboomstraat, en in omgekeerde richting naar de grootschalige nieuwbouw van de Kop van Zuid.

lappendekenkaart

rood	orgineel/gerenoveerd
blauw	nieuwbouw binnen bestaande structuur
groen	nieuwbouw met nieuwe structuur
bruin	industrie- en havenbebouwing met deels nieuwe bestemmingen

de verschillende tinten (per kleur) maken de architectonische eenheden binnen de typologie zichtbaar.



thema: lappendeken




Het karakteristieke negentiende eeuwse beeld van homogene woonenclaves (rood) temidden van bedrijvigheid rond de havens (bruin) is op Feijenoord voor een groot deel verdwenen. De stadsvernieuwing binnen de woonbuurten en de herstructurering van de havens hebben het beeld ingrijpend veranderd. De uniforme woonbouwblokken zijn opgeknipt in opgeknapte en vernieuwde partjes (rood, oranje, blauw). De bedrijvigheid bij de havens heeft plaats gemaakt voor grootschalige woningbouwcomplexen (groen).

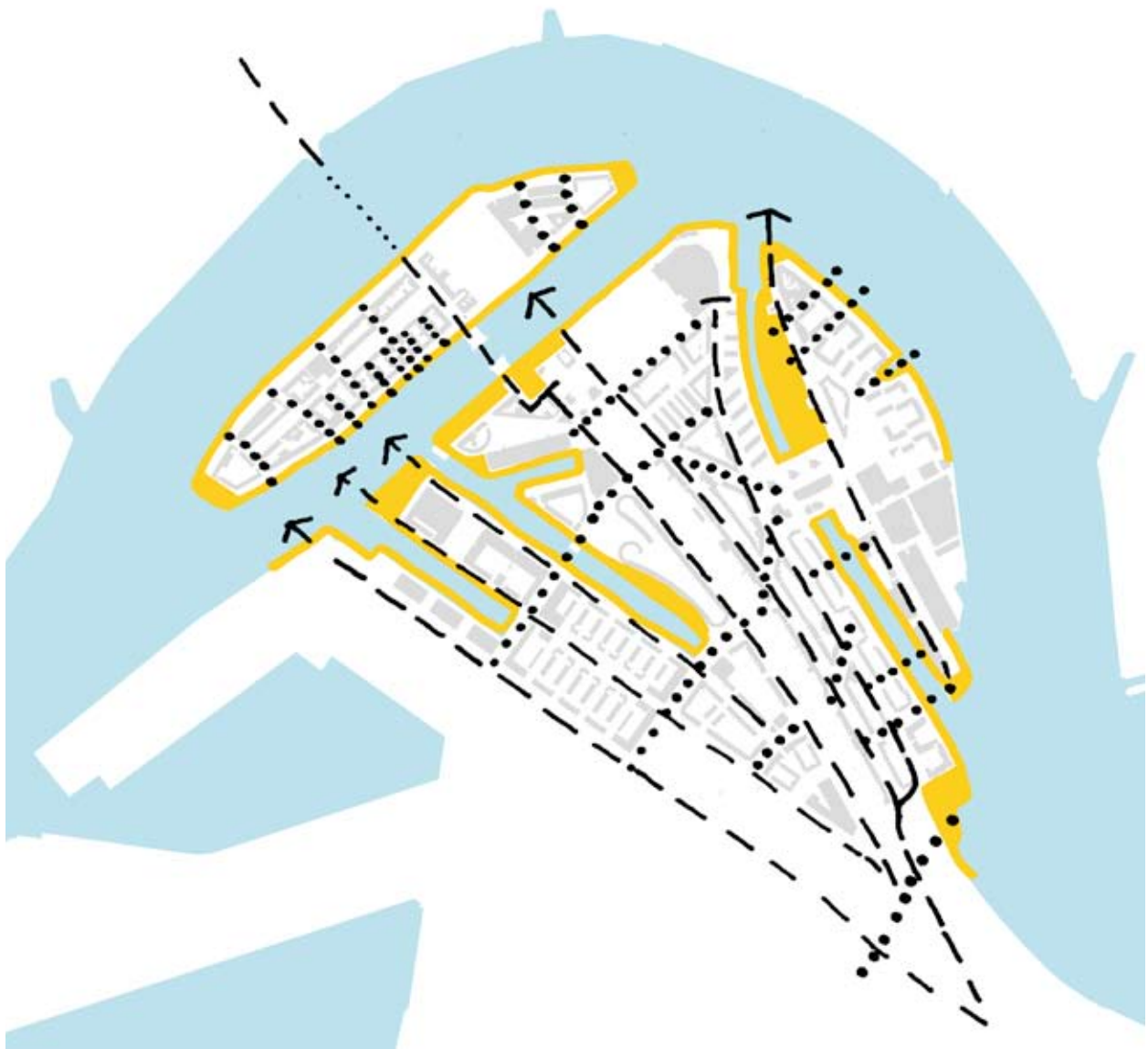
Per kleur is een nuancering in verschillende tinten aangebracht die de architectonische eenheden binnen de typologie zichtbaar maakt.

In één oogopslag wordt zo zichtbaar waar sprake is van samenhangende eenheden, zoals de grootschalige woningbouwcomplexen langs de kanaalhavens. Van het karakteristieke negentiende eeuwse beeld resteren in hoofdzaak vier eenheden:

- de kern van het Noordereiland;
- het Stieltjesplein met de Stieltjesstraat, de kop van de Rosestraat en het aangrenzende Entrepotterrein;
- de langgerekte zone tussen de Oranjeboomstraat en het tracé Nassauhaven – Persoonshaven;
- het industrieterrein ten oosten van de Persoonshaven.

waardekaart structuren

-  kades
-  lange lijnen
-  dwarslijnen



waardering

structuur- en ruimtebeeld

dijken

De landschappelijke kenmerken van het polderlandschap zijn op Feijenoord door het graven van de havens en het ophogen van de gronden vrijwel volledig weggevaagd. De komvormige polders, de ringdijken, het orthogonale slotenpatroon, het hoogteverschil tussen dijken en lager gelegen polders en de (land)wegen zijn in de ruimtelijke verschijningsvorm van Feijenoord niet meer herkenbaar. De enige uitzondering hierop vormt het tracé van de Feijenoorddijk. Het karakteristieke hoogteverschil is in het opgehoogde landschap evenwel niet meer herkenbaar.

zonering, organisatie en typologie van de havens

De langgerekte kanaalhavens en de daarmee samenhangende infra-structurele werken waren decennialang bepalend voor de havenstad op Feijenoord. Nu zijn de goederenspoorlijnen opgebroken en de meeste loodsen, pakhuizen en bedrijven gesloopt. In de huidige ruimtelijke verschijningsvorm van Feijenoord houden vooral de waterbekkens en de kades de herinnering levend aan de havenstad. Niet alleen de gestrekte waterbekkens en de enorme lengte aan kades zijn van groot cultuurhistorisch belang, maar ook hun onderlinge verschillen. Grofweg kunnen op Feijenoord drie soorten havens en twee soorten kades worden onderscheiden:

- Spoorweg-, Binnen- en Entreporthaven: kanaalhavens met rechte, stenen kades als onderdeel van evenwijdige logistieke lijnen (haven, kade, spoor, loodsen);
- Koningshaven: doorvaarhaven met overwegend rechte, stenen kades voorlans voornamelijk huizenfronten en enkele bedrijven aan de Prins Hendrikkade en de Stieltjesstraat;
- Nassau- en Persoonshaven: langgerekte industriehavens met schuine oevers en steigers als haakse verbinding tussen het water en de individuele bedrijven.

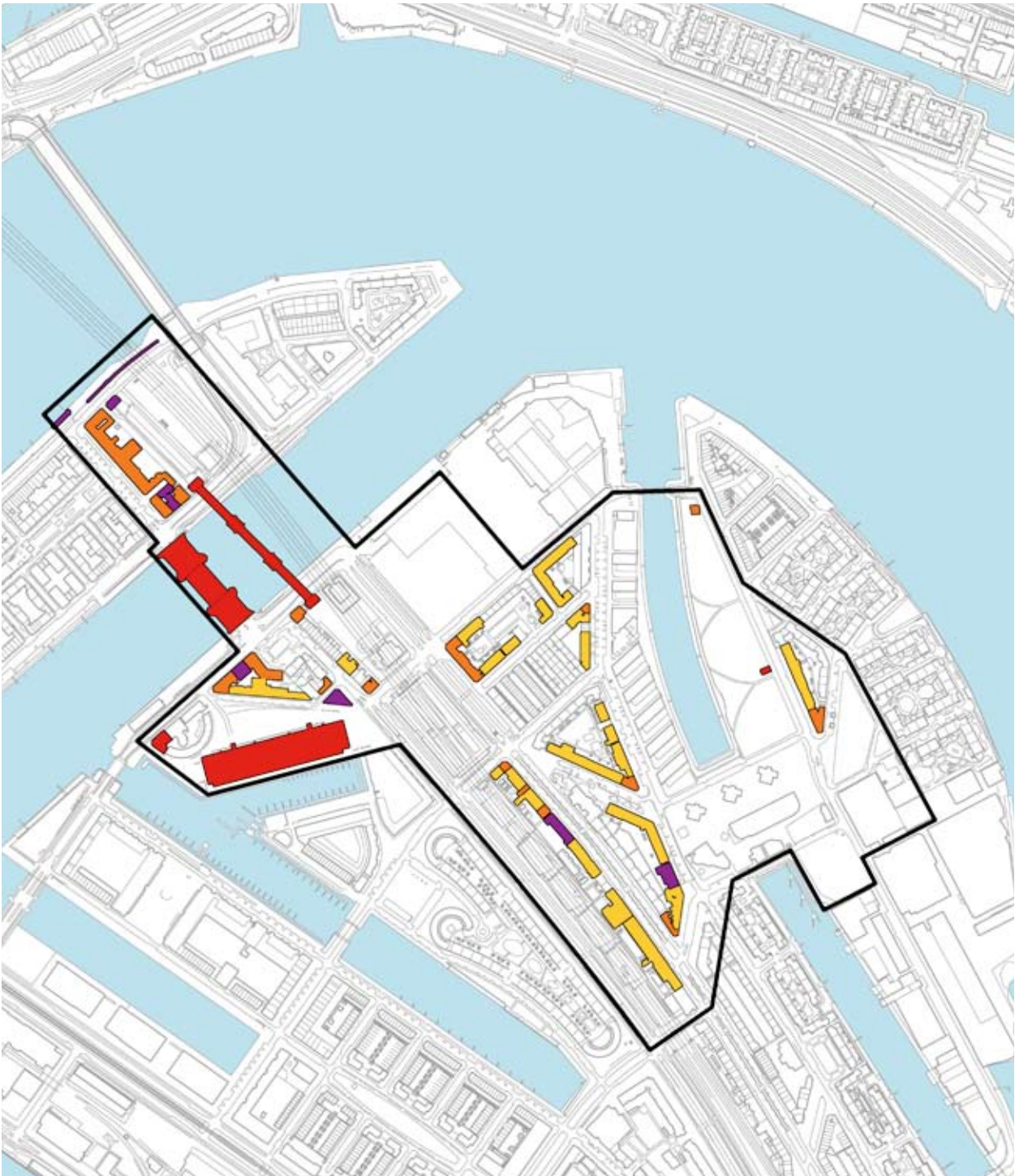
Deze nu nog herkenbare verschillen zijn van zeer groot cultuurhistorisch belang.

transformatie van de havens

De kades en het zicht op de rivier zijn grotendeels publiek domein geworden. De wijk ligt niet langer opgesloten tussen haventerreinen maar is beter verweven met de achterliggende stad. De parkjes langs de Nassauhaven, bij het Mallegat en langs de Peperklip zijn vanuit dat perspectief een eerste verovering van de ruimte en zijn een verrijking van het historisch en ruimtelijk repertoire van de wijk.

waardekaart monumenten

- rijksmonumenten
- gemeentelijke monumenten
- beeldbepalende panden
- beeldondersteunende wanden



landhoofden

De archipel van Zuid bestaat uit een stelsel van eilanden, schiereilanden en pie- ren. Het landhoofd neemt hier een bijzondere positie in. Vaak zijn het verstilde plekken, gericht op het panorama van de stad aan de rivier. Deze plekken zijn van groot belang voor de ruimtelijke kwaliteit van de wijk en de stad.

lange lijnen en dwarslijnen

Het stratenpatroon van evenwijdige lange lijnen en haaks of schuin kruisen- de korte dwarslijnen vormt een belangrijke structuurdrager van de negen- tiende eeuwse stad en is daarmee van grote cultuurhistorische waarde voor Feijenoord. Dat patroon is onlosmakelijk verbonden met een ruimtebeeld waarin enerzijds de continue uniformiteit in de gestrekte gevelwanden de lange lijnen versterken en anderzijds de gelaagde en verspringende opeen- volging van hoeken en 'koppen' de dwarslijnen versterken.

straatwand

De continue uniformiteit in de langgerekte gevelwanden van de lange lijnen en de gelaagde en verspringende opeenvolging van hoeken en 'koppen' in de dwarslijnen zijn zeer waardevolle aspecten in het ruimtebeeld van Feijenoord. Cruciaal in de visuele beleving ervan zijn:

- de continuïteit van lagen en lijsten in de gevel (horizontale geleiding);
- de herhaling en ritmiek van (vrijwel) identieke onderdelen in de gevel en op het dak (verticale verfijning);
- het contrast tussen het donkere metselwerk en het wit geschilderde lijst- en lofwerk;
- het geringe maar plastisch sterk werkende reliëf van neggen en orna- mentiek in de vlakke gevels;
- de kleine niveau- en hoogteverschillen tussen de opeenvolgende bouw- projecten.

Vrijwel geen enkel bouwblok heeft nog een compleet authentiek beeld om- dat delen ervan zijn gerenoveerd of door nieuwbouw vervangen. Soms zijn door het gebruik van één type balkon over meerdere bouwstromen heen de kleine sprongen en verschillen in de achterliggende negentiende eeuwse gevelbeelden helemaal niet meer te zien. Daarnaast hebben kunststofkozij- nen, uniforme entree- en winkelpuien, voordeuren en industriële materialen tot vervlakking en vergroving van het geveloppervlak geleid. In de best geslaagde voorbeelden daarentegen zijn bovenstaande kenmerken evenwel goed herkenbaar gebleven zoals bij de Dillenburghblokken of herkenbaar gemaakt zoals bij de bouwblokken van Pauw & Penning de Vries. Beide benaderingen vormen een waardevol gegeven en kunnen naast elkaar tot een nieuwe balans in samenhang en afwisseling leiden.

gevelopbouw

De drieledige opbouw van de negentiende eeuwse gevels is een zeer waar- devol gegeven in het ruimtebeeld van Feijenoord. Dat komt omdat de plint of puien, de vensterreeksen en de kroonlijsten voor een sterke horizontale gevelgeleding zorgen die de lengterichting van de lange lijnen versterken. De rijk gedetailleerde winkelpuien en de expressieve kroonlijsten zijn tijdens de renovaties verwijderd of verstopt achter plaatmateriaal. Deze gevelele-

menten worden kortom steeds zeldzamer op Feijenoord en zijn daarom van grote cultuurhistorische waarde.

hoek

De negentiende eeuwse hoekpanden zijn van grote cultuurhistorische waarde binnen het structuur- en ruimtebeeld van Feijenoord, ook al zijn de architectonische waarden onderling verschillend. Ze vormen namelijk de beeldbepalende koppen van de lange lijnen, zijn essentieel voor de herkenbaarheid van de kruispunten en de gelaagdheid van de dwarsdoorzichten, verwijzen naar elkaar, sluiten de bouwblokken af en hebben veelal een programmatische verbijzondering. Van belang is dat de uitwerking van de hoek binnen het onderzoeksgebied niet overal identiek is. Zij is uitbundiger op het Noordereiland, langs de kades en bij het Stieltjesplein dan in het gebied van de Rosestraat, Oranjeboomstraat en het tracé Persoonshaven-Nassauhaven. Van belang is verder dat de hoek meestal ondergeschikt blijft aan de opbouw en uitwerking van de flankerende wanden, en niet is opgevat als een nadrukkelijk architectonisch accent. Het meest pregnant zijn de panden op de scherpe hoeken ter plaatse van de schuine doorsteken. Juist op die plekken is in de vervangende nieuwbouw het beeld ingrijpend veranderd. Zo zijn de scherpe hoeken van de Oranjeboomstraat – Persoonsstraat en Nijverheidstraat – Feijenoorddijk afgeplat, waardoor de heldere contour van de straatruimte is aangetast.

lappendeken

De karakteristieke negentiende eeuwse restanten die zich als samenhangende eenheden manifesteren op het Noordereiland, rond het Stieltjesplein e.o., in de langgerekte zone tussen de Oranjeboomstraat en het tracé Nassauhaven – Persoonshaven en ten oosten van de Persoonshaven zijn als laatste relict van de oorspronkelijke haven- en woonstad van grote cultuurhistorische waarde voor Feijenoord. Samen is het de kritische massa die nodig is om de belangwekkende ontwikkelingsgeschiedenis herkenbaar en beleefbaar te houden.

bebouwing

inleiding

Over de afzonderlijke complexen en objecten op Feijenoord is in het verleden al veel inzicht verworven. Dankzij de objectmatige inventarisaties van het Rijk en de gemeente is een overzicht beschikbaar van de belangrijkste gebouwen in het onderzoeksgebied. De conclusies hiervan heeft de gemeente Rotterdam neergelegd in een Monumentenkaart. Op deze kaart wordt onderscheid gemaakt in rijksmonumenten (rood), gemeentelijke monumenten (groen), toekomstige monumenten (paars) en beeldbepalende objecten (oranje). In het ontwikkelgebied van Feijenoord is sprake van vijf rijksmonumenten en negen toekomstige monumenten. Deze laatste categorie zal op termijn worden aangewezen als gemeentelijk monument. Het cultuurhistorische beleid van de gemeente Rotterdam is ten aanzien van deze drie categorieën gericht op behoud van de monumentale waarden.

Omdat Feijenoord tot op heden niet is onderzocht op beeldbepalende objecten, is deze lacune in dit rapport ingevuld voor wat betreft het ontwikkelgebied. Bij de aanvulling op de Monumentenkaart is onderscheid gemaakt in beeldbepalende panden (oranje) en beeldbepalende wanden (geel). Verderop is onder de betreffende kopjes een verklarende omschrijving hiervan gegeven. De twee beeldbepalende categorieën dekken samen het totale bestand aan laat-negentiende eeuwse bebouwing dat momenteel in de wijk resteert. Dit restant is van cruciaal belang voor de herkenbaarheid en leesbaarheid van dit in oorsprong en essentie laat-negentiende eeuwse gebied, waarvan het ruimtebeeld sinds de stadsvernieuwing op onderdelen ingrijpend is gewijzigd.

rijksmonumenten

Van rijkswege beschermde monumenten zijn van nationaal cultuurhistorisch belang. De waarderingen maken deel uit van de redengevende omschrijvingen van de betreffende monumenten. Voor adreslijst en foto's zie bijlage 1.

gemeentelijke monumenten

Van gemeentewege beschermde monumenten zijn van algemeen belang voor Rotterdam vanwege de schoonheid, de betekenis voor de wetenschap of cultuurhistorische waarde. In het ontwikkelgebied van Feijenoord bevinden zich geen gemeentelijke monumenten.

toekomstige monumenten

De objecten in deze categorie zijn bij eerdere inventarisaties zoals het Gemeentelijke Monumenten Selectie Project (GMSP) aangemerkt als potentiële monumenten. Deze objecten zijn in procedure om in de komende jaren te worden aangewezen als gemeentelijk monument. Tot die tijd zijn deze panden in de bestemmingsplannen opgenomen als beeldbepalende objecten. Voor adreslijst en foto's zie bijlage 1.

beeldbepalende panden

In het kader van onderhavige verkenning is Feijenoord voor het eerst onderzocht op beeldbepalende panden. De objecten in deze categorie dragen vanwege hun markante situering en/of verschijningsvorm meer dan gemiddeld bij aan de ruimtelijke kwaliteit en identiteit van het gebied. Enerzijds gaat het om panden die samen met reeds beschermde monumenten straatwanden vormen die als 'fronten' beeldbepalend zijn voor het aanzien van de wijk. Anderzijds gaat het vooral om hoekpanden die markante posities innemen in het structuur- en ruimtebeeld van de wijk. Het zijn vooral deze beeldbepalende 'fronten' en 'koppen' die van belang zijn voor het historisch gelaagde ruimtebeeld van Feijenoord. Deze panden hebben in hoofdzaak een collectieve en uniforme waardering, zoals hiervoor omschreven. In aanvulling hierop heeft een beperkt aantal individuele panden ook de kwalificatie beeldbepalend gekregen. Deze zijn wel individueel gewaardeerd. Het cultuurhistorische advies over hoe met deze panden om te gaan, staat in het hoofdstuk 'aanbevelingen'. Voor adreslijst en foto's zie bijlage 1.

beeldondersteunende wanden

In het kader van onderhavige verkenning is Feijenoord voor het eerst onder-

zocht op beeldondersteunende straatwanden. De wanden in deze categorie ondersteunen het karakteristieke laat-negentiende eeuwse structuur- en ruimtebeeld in het binnenwerk van Feijenoord. De aangepaste entrees, balkons, kunststof kozijnen en dakopbouwen in de wanden doen weliswaar afbreuk aan dit beeld, maar zijn niet onherstelbaar. De categorie beeldondersteunende wanden vormt het merendeel van de kritische massa aan oorspronkelijke bebouwing en is daarom van groot cultuurhistorisch belang, mede omdat er al zoveel van is gesloopt. Het cultuurhistorische advies over hoe met deze wanden om te gaan, staat in het hoofdstuk 'aanbevelingen'. Voor adreslijst en foto's zie bijlage 1.

aanbevelingen

dijken

- Herkenbaar houden van het tracé van de Feijenoorddijk als enige restant binnen het onderzoeksgebied van het oorspronkelijke polderlandschap.

havens

- Behouden van de gestrekte havens en de enorme lengte aan kades als meest in het oog springende verwijzingen naar de havenstad van weleer op Feijenoord. Met de geleidelijke transformatie van het havengebied in een binnenstedelijk woon- en werkmilieu krijgen de havens nu het karakter van langgerekte 'waterpleinen'. Het blijven belangrijke dragers voor de ruimtelijke kwaliteit op Feijenoord. Wat ooit (vrijwel) ontoegankelijk havengebied was, biedt nu een nieuw en verrassend panorama op de stad. Van groot belang voor het nieuwe openbaar domein zijn het weidse zicht op het water, de lucht en de overkant maar ook de begaanbaarheid en het recreatief gebruik van de oevers en het wateroppervlak.
- Van groot belang is verder het koesteren en versterken van de verschillen in verschijningsvorm, sfeer en gebruik van de drie te onderscheiden soorten havens en twee te onderscheiden soorten kades. Elke haven heeft immers zijn eigen ruimtebeeld.
- Waar nog mogelijk behouden van de kranen en goederenspoorlijnen als uitdrukking van dynamiek, efficiency en transport cq. als historische verwijzing naar de rationele functionaliteit van de (voormalige) havens.
- Aandacht voor de typologische verscheidenheid en de kwetsbare kwaliteit van de landhoofden. Het gevaar van vervlakking is groot.

lange lijnen en dwarslijnen

- Koesteren en versterken van het karakteristieke stratenpatroon met evenwijdige lange lijnen en haaks daarop staande dwarslijnen. Van groot belang daarbij is de rustige en samenhangende continuïteit in profiel, groen en gevelarchitectuur binnen het structuur- en ruimtebeeld van de lange lijnen. Elke ingreep/nieuwe invulling in de straatwand respecteert de specifieke stedenbouwkundige situering en versterkt de bestaande architectonische karakteristiek. Van groot belang voor het structuur- en ruimtebeeld van de dwarslijnen zijn de flauwe knikken, de markante hoeken en de gelaagde afwisseling in de diepte. Een waardevolle verbijzondering binnen dit patroon zijn de schuine doorsteken met de scherp gevormde hoekpanden.

blikvangers en zichtlijnen

- Grote gebouwen aan de rand van de havens zoals het Poortgebouw bij de Binnenhaven, De Vijf Werelddelen bij de Entrepothaven en de gebouwen van Unilever bij de Koningshaven zijn vanuit verschillende posities in Fe-

ijenoord zichtbaar. Het zijn blikvangers en oriëntatiepunten aan het eind van veel lange lijnen, maar soms even verrassend aan het eind van een woonstraatje. De havens zijn daardoor op Feijenoord vaak (op afstand) aanwezig. Van belang is daarom het behoud van industriële relictten aan de waterkant die vanwege hun omvang en/of solitaire ligging als blikvangers fungeren.

tribune

- Een tribune is een ensemble van in grootte oplopende, achter en naast elkaar gerangschikte gebouwen. De tribune is vaak samengesteld uit gebouwen die op heel verschillende plaatsen staan. Bij elke opgave is het daarom belangrijk om te kijken óf er sprake is van een tribune en welke gebouwen dat dan zijn. Zo spelen de torens op de kop van Zuid en de Noordoevers mee in de compositie van het straatbeeld op Feijenoord. Zorg ervoor dat de doorzichten gelaagdheid houden of verkrijgen. Daarbij is aandacht vereist voor sprekende contrasten tussen gebouwen en beplantingen die onderdeel uitmaken van de tribune.

straatwand en gevelopbouw

- Koesteren en versterken van de continue uniformiteit in de langgerekte gevelwanden van de lange lijnen en de gelaagde en verspringende opeenvolging van hoeken en 'koppen' in de dwarslijnen. Daarbij kunnen de restauratieve benaderingen en de zorgvuldige inpassing van nieuwbouw naast elkaar voor een nieuwe balans in samenhang en afwisseling zorgen. In elk geval is het van belang dat het authentieke en het nieuwe architectonische handschrift regelmatig terugkeren binnen een straatwand zonder dat er al te grote 'gaten' vallen.
- Gebruik het negentiende eeuwse idioom als inspiratiebron bij nieuwe invullingen in de straatwanden: relatief vlakke gevelbeelden met een subtiel reliëf, een driedelige gevelopbouw en een verfijnde detaillering voor de benadering van dichtbij.
- De driedelige gevelopbouw in de negentiende eeuwse straatwanden leidt tot een horizontale gevelgeleding die de lengterichting van de lange lijnen versterkt. Maar de horizontaliteit is nooit eenduidig. Er is altijd sprake van een verweving van horizontale en verticale belijningen. Door de verticaliteit van de gevelopeningen ontstaat er een mooi ritme in de lengterichting die de dieptewerking van de wand leesbaar maakt.
- De richting (recht of gebogen) alsmede de maatvoering (breed of smal) bepalen hoe je de wanden kunt waarnemen: overhoeks en/of frontaal, van dichtbij en/of uit de verte. In de architectonische uitwerking zou daarom rekening gehouden moeten worden met de verschillende benaderingen.
- Bijzondere aandacht voor de oorspronkelijke rijk gedetailleerde winkelpuien en kroonlijsten omdat deze beeldbepalende elementen steeds zeldzamer worden.

hoek

- Behoud en herstel van alle resterende negentiende eeuwse hoekpanden, ook al zijn ze in architectonisch opzicht niet allemaal even uitzonderlijk, rijk gedetailleerd en/of gaaf. Aandacht voor de continuïteit met de flankerende wanden en de subtiële verschillen in de mate van versiering, afhankelijk van

de plek binnen de stedenbouwkundige structuur. In veel nieuwbouwvarianten komen deze kenmerken niet terug. Daardoor vervagen de verschillen in de stedenbouwkundige hiërarchie tussen hoofd- en zijstraten en tussen statig en gewoon.

- Koester de programmatische verbijzondering op de begane grond: horeca of winkel.
- Koester de gestuukte en ingelijste reclameborden opzij van de negentiende eeuwse hoekpanden en herstel historische taferelen.

lappendeken

- De gelaagdheid in de ontstaans- en transformatiegeschiedenis koesteren in de verschijningsvorm van het stedenbouwkundige en architectonische stadsbeeld op Feijenoord. Contrasten in de stedenbouwkundige structuurelementen en de architectonische beeldaspecten niet wegpoetsen maar als uitgangspunt nemen bij nieuwe ontwerpogaven. Daarbij is het van belang om zoveel mogelijk te behouden van wat er aan oorspronkelijke bebouwing resteert. Binnen het historisch gelaagde stadsbeeld van Feijenoord heeft het aandeel negentiende eeuwse bebouwing namelijk de ondergrens van zijn kritische massa zo'n beetje bereikt. Tegelijkertijd is het van belang om de architectonische contrasten met de nieuwbouwgebieden eromheen op te voeren. Het oorspronkelijke ruimtebeeld werd immers ook gekenmerkt door bijna onvoorstelbare contrasten: verfijnd gedetailleerde woningblokken versus stoere havenbebouwing, goederentreinen versus bomerijen in de woonstraten. Kortom, de contrasten van toen vertalen naar een eigentijds contrastrijk ruimtebeeld op Feijenoord.
- Het aanpassen van gebouwen en openbare ruimte aan nieuwe eisen van gebruik, comfort en smaak is een continu proces. Het houdt de stad vitaal. Kleine ingrepen zoals het wijzigen van ramen, het veranderen van kleuren en het aanbrengen van reclames, en grote ingrepen zoals de transformatie van haventerreinen, het slopen en vervangen van woningen en het herinrichten van de openbare ruimte 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.

panden

- De categorie beeldbepalende panden heeft geen juridische status. Nader objectgericht onderzoek (bouwdossiers, interieurs) zal uit moeten wijzen óf deze panden in aanmerking komen voor de status van gemeentelijk monument, óf dat een ander beleidsinstrument van de gemeente beter geschikt is om de waarden ervan voor de toekomst te borgen. Het betreft voornamelijk 'fronten' en 'koppen' die beeldbepalend zijn binnen het karakteristieke patroon van lange lijnen en dwarslijnen en het historisch gelaagde ruimtebeeld.
- De categorie beeldbepalende wanden heeft geen juridische status. Nader (bouwkundig) onderzoek zal uit moeten wijzen welke delen in ieder geval in aanmerking komen voor behoud, terugbrengen en/of versterken van de oorspronkelijke kwaliteiten in het gevelbeeld, en welke delen in aanmerking

bijlage 1: adreslijst monumenten- kaart

rijksmonumenten

Van rijkswege beschermde monumenten zijn van nationaal cultuurhistorisch belang. De waarderingen maken deel uit van de redengevende omschrijvingen van de betreffende monumenten.

In het ontwikkelgebied van Feijenoord betreft het de volgende rijksmonumenten:

- Prins Hendrikkade 53: spoorbrug 'De Hef' (ir. P. Joosting, 1925-1927)
- Prins Hendrikkade bij 73: verkeersbrug 'Koninginnebrug' (ir. A.H. Rood, 1929)
- Stieltjesstraat 34, Halfgrond 91: vml. douanekantoor (J.S.C. van der Wall, 1879), thans hotel Pincoffs
- Handelsplein 1-125 en Vijf Werelddelen 71-107: Vrij Entrepot 'De Vijf Werelddelen' (G.J. Morre & Co., 1875-1879)
- Nijverheidstraat 53: vml. kantoorgebouw Rotterdamsche Cementsteenfabriek Van Waning & Co. (J.I. Waning, 1898)

gemeentelijke monumenten

Van gemeentewege beschermde monumenten zijn van algemeen belang voor Rotterdam vanwege de schoonheid, de betekenis voor de wetenschap of cultuurhistorische waarde. In het ontwikkelgebied van Feijenoord bevinden zich geen gemeentelijke monumenten.

toekomstige monumenten

De objecten in deze categorie zijn bij eerdere inventarisaties zoals het Gemeentelijke Monumenten Selectie Project (GMSP) aangemerkt als potentiële monumenten. Deze objecten zijn in procedure om in de komende jaren te worden aangewezen als gemeentelijk monument. Tot die tijd zijn deze panden in de bestemmingsplannen opgenomen als beeldbepalende objecten.

In het ontwikkelgebied van Feijenoord betreft het de volgende toekomstige monumenten:

- Maaskade bij 75: bruggenhoofden met wachtershuisjes uit ca. 1927 (restant van de gesloopte Willemsbrug)
- Maaskade bij 57-73: gietijzeren hekwerk op de kade (ca. 1880)
- Maaskade bij 57: bruggenhoofd van de gesloopte spoorbrug over de Nieuwe Maas (Van Dissel, Michaëlis, Van Hasselt, 1877)
- Prins Hendrikkade 67-69: bankgebouw (P.J. Lemmens, ca.1910)
- Stieltjesstraat 6-8: dubbele winkelwoning (C. van de Graaf, 1891)
- Rosestraat 123, vml. stationsgebouw Rotterdamsche Tramweg Maatschappij (1903)
- Oranjeboomstraat 109: vml. schoolgebouw (1890)
- Oranjeboomstraat 111: woning van de schoolmeester? (1890)
- Nassauhaven 433: schoolgebouw 'School voor Christelijk Volksonderwijs' (1899)

beeldbepalende panden

In het kader van onderhavige verkenning is Feijenoord voor het eerst onderzocht op beeldbepalende panden. De objecten in deze categorie dragen vanwege hun markante situering en/of verschijningsvorm meer dan gemiddeld bij aan de ruimtelijke kwaliteit en identiteit van het gebied. Enerzijds gaat het om panden die samen met reeds beschermde monumenten straatwanden vormen die als 'fronten' beeldbepalend zijn voor het aanzien van de wijk. Anderzijds gaat het vooral om hoekpanden die markante posities innemen in het structuur- en ruimtebeeld van de wijk. Het zijn vooral deze beeldbepalende 'fronten' en 'koppen' die van belang zijn voor het historisch gelaagde ruimtebeeld van Feijenoord. Deze panden hebben in hoofdzaak een collectieve en uniforme waardering, zoals hiervoor omschreven. In aanvulling hierop heeft een beperkt aantal individuele panden ook de kwalificatie beeldbepalend gekregen. Deze zijn wel individueel gewaardeerd. Het cultuurhistorische advies over hoe met deze panden om te gaan, staat in het hoofdstuk 'aanbevelingen'.

In het ontwikkelgebied van Feijenoord betreft het de volgende beeldbepalende panden:

als onderdeel van een 'front'

- Maaskade 57-62;63-69 (1882)
- Maaskade 72-73; Van der Takstraat 2 (1881)
- Van der Takstraat 4-8 (1882)
- Van der Takstraat 10-46 (1887)

- Van der Takstraat 48-68 (1880)
- Van der Takstraat 70-92 (1883)
- Van der Takstraat 96-100 (1880)
- Van der Takstraat 102-120 (1887)
- Van der Takstraat 122-208 (1887)
- Van der Takstraat 210-216 (1884)
- Prins Hendrikkade 58-60 (1886)
- Prins Hendrikkade 61-63 (1885)
- Prins Hendrikkade 64-66 (1885)
- Prins Hendrikkade 70-72 (1884)
- Prins Hendrikkade 73 (1886)
- Nassaukade 35-36 (1881)
- Rosestraat 2-4 (1891)
- Stieltjesplein 3-7 (1889)
- Stieltjesplein 9-19 (1886)
- Stieltjesstraat 2 (1889)
- Stieltjesstraat 4 (1899)
- Stieltjesstraat 6-8 (1891)
- Stieltjesstraat 10-16 (1888)
- Oranjeboomstraat 30-34 (1889)
- Oranjeboomstraat 36-38 (1888)
- Oranjeboomstraat 40-46b (1892)

als onderdeel van een 'kop'

- Rosestraat 91; Entrepotstraat 3 (1882)
- Rosestraat 32-34; Roentgenstraat 109-111 (1884-1885)
- Steven Hoogendijkstraat 54 (1890)
- Oranjeboomstraat 81 (1890)
- Oranjeboomstraat 118-126 (1898)
- Persoonsstraat 110-132 (1895)
- Stampioenstraat 2 (1895)
- Nijverheidstraat 5
- Nijverheidstraat 320-324; Zinkerweg 53-77 (1898)

individueel

- Oranjeboomstraat 93 (1897): grotendeels gave winkelwoning in neorenaissancestijl met wit geschilderde speklagen, aanzet- en sluitstenen en een intacte drieledige opbouw bestaande uit een rijk gedecoreerde winkelpui, twee woonverdiepingen van drie vensterassen met vernieuwde ramen en een trapgevel met overhoekse pinakel.
- Oranjeboomstraat 105 (1896): redelijk gaaf dubbel pand met een spiegelsymmetrische opzet in een voor de Oranjeboomstraat unieke gemengde bouwtrant met stijkenmerken van o.a. de neorenaissance (segmentbogen, aanzetstenen), Jugendstil (tegeltabelau), Chaletstijl (dakoverstek met houtsnijwerk) en Berlagiaanse architectuur (lisenen, attiek met metselmozaïek).

beeldondersteunende wanden

In het kader van onderhavige verkenning is Feijenoord voor het eerst onderzocht op beeldondersteunende straatwanden. De wanden in deze categorie ondersteunen het karakteristieke laat-negentiende eeuwse structuur- en ruimtebeeld in het binnenwerk van Feijenoord. De aangepaste entrees, balkons, kunststof kozijnen en dakopbouwen in de wanden doen weliswaar afbreuk aan dit beeld, maar zijn niet onherstelbaar. De categorie beeldondersteunende wanden vormt het merendeel van de kritische massa aan oorspronkelijke bebouwing en is daarom van groot cultuurhistorisch belang, mede omdat er al zoveel van is gesloopt. Het cultuurhistorische advies over hoe met deze wanden om te gaan, staat in het hoofdstuk 'aanbevelingen'. In het ontwikkelgebied van Feijenoord betreft het de volgende beeldondersteunende wanden:

- Entrepotstraat 15-115 (1887-1888)
- Rosestraat 16-22 (1883-1884)
- Steven Hoogendijkstraat 56-58 (1890)
- Oranjeboomstraat 83-103 (1890-1895)
- Oranjeboomstraat 113-135 (1896-1897)
- Oranjeboomstraat 149-207 (1896-1898)
- Damstraat 3-53, Nassauhaven 461-469 (1898)
- Nassauhaven 375-431 (1896-1898)
- Persoonsstraat 11-69 (1896-1897)
- Persoonsstraat 8-108 (1894-1896)
- Nassauhaven 265-371
- Nassauhaven 197-259
- Stampioenstraat 2-10
- Stampioenstraat 43-61
- Nassaustraat 52-94 (1894) / Stampioenstraat 19 (1894)
- Nassaustraat 65-81 (1894) / Stampioenstraat 23-25 (1895)
- Roentgenstraat 68-94 (1889-1894)
- Roentgenstraat 14-42 (1893-1895)
- Nijverheidstraat 232-318 (1898)

rijksmonumenten



Prins Hendrikkade 53



Nijverheidstraat 53



Prins Hendrikkade bij 73



Stieltjesstraat 34 Halfgrond 91



Handelsplein 1-125 Vijf Werelddelen 71-10

toekomstige monumenten



Maaskade bij 75



Stieltjesstraat 6-8



Maaskade bij 57-73



Rosestraat 123



Maaskade bij 57



Oranjeboomstraat 109-111



Prins Hendrikkade 67-69



Nassauhaven 433

beeldbepalende panden



Maaskade 57-73 Van der Takstraat 2



Van der Takstraat 70-92



Van der Takstraat 4-26



Van der Takstraat 96-114



Van der Takstraat 22-46



Van der Takstraat 118-134



Van der Takstraat 48-68



Van der Takstraat 138-214



Van der Takstraat 210-216 Prins Hendrikkade 73



Stieltjesplein 11-19



Prins Hendrikkade 70-73



Stieltjesplein 3-9



Prins Hendrikkade 58-66



Stieltjesplein 1-3 Stieltjesstr 2



Nassaukade 35-36 Rosestraat 2-4



Stieltjesstraat 2-4



Stieltjesstraat 6-8



Rosestraat 91 Entrepotstraat 3



Stieltjesstraat 10-14



Rosestraat 32-34 Roentgenstraat 109-11



Stieltjesstraat 14-16



Oranjeboomstraat 30-46



Stieltjesstraat 16



Oranjeboomstraat 81 Steven Hoogendijkstraat 54



Oranjeboomstraat 93



Stampioenstraat 2



Oranjeboomstraat 105



Nijverheidstraat 5



Oranjeboomstraat 118-126



Nijverheidstraat 320-324 Zinkerweg 53-77



Persoonsstraat 110-132



beeldbepalende wanden



Entrepotstraat 15-115



Oranjeboomstraat 149-207



Rosestraat 16-22



Oranjeboomstraat 149-207



Oranjeboomstr. 83-103 St. Hoogendijkstr. 56-58



Damstraat 3-53 Nassauhaven 461-469



Oranjeboomstraat 113-135



Nassauhaven 387-431



Persoonsstraat 11-69 Nassauhaven 375-385



Stampioenstraat 2



Persoonsstraat 8-108



Stampioenstraat 43-61



Nassauhaven 265-371



Nassaustraat 52-94 65-81



Nassauhaven 197-259



Nassaustraat 52-94 65-81



Roentgenstraat 68-94



Roentgenstraat 14-42



Nijverheidstraat 232-318

bijlage 2: bronnen

gemeentearchief Rotterdam

- pandkaarten (bouwdossiers zelf waren niet raadpleegbaar i.v.m. digitalisering)
- collectie historische kaarten en foto's
- collectie bibliotheek

literatuur

- Barbieri, U. e.a. (red.), *Stedebouw in Rotterdam: plannen en opstellen 1940-1980*, Rotterdam 1981
- Barbieri, U., *De Kop van Zuid: ontwerp en onderzoek*, Rotterdam 1982
- Berens, H.E.M. e.a., *Stadstimmeren*, Rotterdam 1990
- Berens, H.E.M., W.N. Rose (1801-1877). *Stedenbouw, civiele techniek en architectuur*, Rotterdam 2001
- Bruijn, C. de e.a., *Gallichoordt Feijenoord*, Rotterdam 2006
- Devolder, A. (red.), *Architectuur Rotterdam 1890-1945: 40 gebouwen gedocumenteerd*, Rotterdam 1991
- Frerichs, L. en J. Glaubitz, *Initiatieven in de havenontwikkeling op Feijenoord*, Rotterdam 1972
- Gall, S. e.a. (red.), *Rotterdam-Zuid*, Rotterdam 1987 (nota dienst Stadsontwikkeling)
- Groot, H. de (red.), *Een titanenklus. Panorama Dillenburg*, Rotterdam
- 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)
- Klaassen, H.J.S. en H.A. Voet, *Groeten uit Rotterdam-Zuid: deel 1, Capelle aan den IJssel 1984 / 1990*
- Klerk, L. de, P. van de Laar, H. Moscoviter, *G.J. de Jongh. Havenbouwer en stadsontwikkelaar in Rotterdam*, Bussum 2008
- *Koepelnota Welstand Rotterdam*, Rotterdam 28 mei 2004
- Klaassen, H.J.S. en H.A. Voet, *Rotterdam door de tijd. Deel 11: deelgemeente Feijenoord*, Rotterdam 2007
- 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.
- Meijel, L. van, E. Bet, H. Hinterthür, *Cultuurhistorische verkenning vooroorlogse wijken Rotterdam Zuid*, februari 2008 (rapport i.o.v. Bureau Monumenten dS+V)
- Mens, N., *W.G. Witteveen en Rotterdam*, Rotterdam 2007
- Nieuwenhuis, J., *Van Poort tot Poort*, Den Haag 1961
- Palmboom, F., *Rotterdam verstedelijkt landschap*, Rotterdam 1987
- Ratsma, P., *Rotterdam-Zuid in oude ansichten*, Zaltbommel 1969 / 1974
- Ratsma, P. (samenstelling), *Historische plattegronden van Nederlandse steden. Deel 2: Rotterdam*, Alphen aan den Rijn 1984
- Ravesteyn, L.J.C.J. van, *Rotterdam in de negentiende eeuw. De ontwikkeling der stad*, Rotterdam 1924
- Rebel, B., G. Vermeer, *Historische Gids van Rotterdam*. Den Haag 1994
- 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
- Wolters, R., *Feijenoord: wonen en leven tussen rails en waterkant*, Zaltbommel 1999
- Wolters, R. en J.F.H. Roovers, *Blik op Zuid. Herinneringen van Rein Wolters*, Capelle aan den IJssel 2001

internet

- bonas.nl
- kich.nl
- watwaswaar.nl

colofon

titel

cultuurhistorische verkenning Feijenoord

datum

juli 2010

in opdracht van

Gemeente Rotterdam, dS+V, Bureau Monumenten

contactpersoon

Youri Zomerdijk

tekst en analyse

Leon van Meijel, Heide Hinterthür, Els Bet, Maarten Wamsteeker

archiefonderzoek

Evelien van Es

afbeeldingen

Leon van Meijel, Heide Hinterthür, Els Bet, Maarten Wamsteeker
(tenzij anders vermeld in het bijschrift)

opmaak rapport

Maarten Wamsteeker

productie en copyright

Leon van Meijel, Heide Hinterthür, Els Bet

contact

Leon van Meijel
Van Meijel – adviseurs in cultuurhistorie
Mr. Franckenstraat 70
6522 AG NIJMEGEN
024 - 324 326 1
vanmeijel@adviseursincultuurhistorie.nl
www.adviseursincultuurhistorie.nl

Heide Hinterthür
Topaz Architecten
Borneolaan 513
1019 KP AMSTERDAM
020 - 419 39 28
info@heidehinterthur.nl
www.heidehinterthur.nl

Els Bet
Els Bet Stedebouwkundige
Noordeinde 142b
2514 GP DEN HAAG
070 - 350 35 35
bureau@elsbet.nl
www.elsbet.nl

