MONUMENTEN INVENTARISATIE RAPPORT ROTTERDAM

Inhoud

Voorwoord

I Algemene gebiedsbeschrijving

II Deelgebiedsbeschrijvingen

III Gebieden met bijzondere waarden

Voorwoord

In 1987 startte in Nederland en in Rotterdam het Monumenten-Inventarisatie Project, dat de architectuur en stedebouw van de periode 1850-1940 in kaart zou moeten brengen. In ruim twee jaar tijd werd door het team van inventarisatoren*) het hele grondgebied van de gemeente Rotterdam afgestroopt en de bestaande literatuur, onder andere over de stadsgeschiedenis, doorgewerkt. De combinatie van bibliotheek-, veld- en archiefwerk leidde tot het resultaat dat thans voorligt.

Het rapport bestaat uit twee delen, waarvan in het eerste deel achtereenvolgens zijn opgenomen een algemene gebiedsbeschrijving van de gemeente (met bijbehorende kaartenmap), beschrijvingen van de deelgebieden waarin Rotterdam voor het werk werd opgedeeld en een lijst van gebieden met bijzondere waarden. Het tweede deel wordt volledig in beslag genomen door de lijst met geïnventariseerde objecten.

In de algemene gebiedsbeschrijving worden de belangrijke geografische en historische kaders geschetst, alsmede de stedebouwkundige en architectonische ontwikkelingen die zich daarbinnen hebben voorgedaan. Per deelgebied wordt een dergelijke beschrijving toegespitst op de ontwikkelingen op de schaal van wijk, stadsdeel of deelgemeente. Deze gebiedsbeschrijvingen vormen de achtergrond waartegen de inventarisatie van objecten en waardevolle gebieden heeft plaatsgevonden.

De doelstellingen van het MIP zijn in 1987 omschreven in vijf punten:

1. het verkrijgen van een landelijk overzicht over de bouwkunst en stedebouw van genoemde periode;
2. het bevorderen van kennis en waardering voor deze bouwkunst en stedebouw;
3. het aanreiken van een uitgangspunt voor nader onderzoek en voor publicaties;
4. bouwstenen bieden voor beleidsvorming op het gebied van de ruimtelijke ordening in de ruimste betekenis;
5. een basis bieden voor beleid in verband met bescherming in wettelijke kaders.

Van grote verschuivingen in de historiografie van de Rotterdamse architectuur en stedebouw is in dit werkstuk geen sprake. De werkwijze, opgelegd door de korte periode waarin het werk moest worden uitgevoerd, maakt dat onmogelijk. Een nieuwe synthese op grond van de onderzoekgegevens laat op zich wachten, maar de inventarisatie kan voor de doelstelling onder drie genoemd een goede basis vormen.
Twee voorbeelden van nader onderzoek liggen direct voor de hand. Als eerste is te denken aan verdere studie naar bepaalde voor de stad in deze periode belangrijke gebouwtypen,
zoals bijvoorbeeld kantoren, maar ook scholen en havenarchitectuur. Voorts ligt er de uitdaging een microgeschiedenis van het Rotterdam van de tweede helft negentiende eeuw te schrijven, de periode van Rose en direct daarna, waarin zich een geheel nieuw stadsbeeld heeft ontwikkeld. Door de grote nadruk op de rol van Rotterdam in de stedebouw en architectuur van de twintigste eeuw wordt de vooraanstaande positie van de stad in negentiende eeuws Nederland nog wel eens uit het zicht verloren. De gegevens uit dit rapport maken het belang van deze periode nog eens duidelijk.

Ook bij de andere van de vijf doelstellingen is een kanttekening op zijn plaats. Om de betekenis van deze stad in het landelijk overzicht, dat het MIP beoogt te geven,optimaal tot zijn recht te laten komen, zal veel afhangen van het werk dat de Rijksdienst Monumentenzorg nog zal besteden aan het centrale bestand, dat te Zeist wordt aangemaakt. Op basis van het landelijk beeld dat hier zou moeten kunnen worden samengesteld, zouden nog aanbevelingen voor nader onderzoek en voor het ontwerpen en voeren van beleid kunnen volgen. Bij de presentatie van de Rotterdamse gegevens is het MIP landelijk nog niet voor de helft klaar.
In deze constatering komt de spanning tot uitdrukking, die bestaat tussen zo'n centraal opgezet landelijk onderzoeksproject en de in de nieuwe Monumentenwet gedecentraliseerde Monumentenzorg. Het is nu verleidelijk om direct over te gaan tot selectie van een zeker aantal objecten van de bijgevoegde lijsten voor bescherming door Rijk of gemeente en zo doelstelling 5 uit de reeks naar voren te halen. Maar dit is niet voor niets de laatste doelstelling in een reeks van vijf.
Natuurlijk zal het interessant zijn, te zien wat het Rijk zich precies voorstelt bij het te voeren Monumentenbeleid, maar dat laat onverlet de verantwoordelijkheid van de gemeente om een visie te ontwikkelen op de architectuur en stedebouw van de periode 1850-1940. Ook op gemeentelijk niveau speelt de spanning tussen centraal (gemeente) en decentraal (deelgemeente) en ook hier moet aan de neiging om simpele monumentenlijstjes te maken niet direct voorrang worden gegeven. Voor het initiëren van beleid moet dan ook aan de bestaande beleidskaders wellicht niet in de eerste plaats gedacht worden. Bovendien bevat de voorgestelde gemeentelijke monumentenlijst enerzijds reeds de "toppers" uit deze periode, terwijl het anderzijds vooralsnog ontbreekt aan heldere criteria voor een selectie uit de hier aangeboden lijst van ± 1.500 objecten.
Op zichzelf kan een rapport als het onderhavige in de wijken de aandacht voor het materiaal stimuleren. Elders is steeds met enthousiasme gereageerd op de resultaten van de MIP-inventarisaties en de doelstelling van het bevorderen van kennis en waardering voor de architectuur en stedebouw van 1850-1940 kan, met die van het stimuleren van nader onderzoek dan ook als van evident belang voor Rotterdam worden gezien.
Als het gaat om bescherming of een zorgvuldig omgaan met, is het ontwikkelen van een geïntegreerd welstands- en monumentenbeleid voor de objecten en gebieden uit deze inventarisatie een meer aangewezen weg. Het gaat immers, anders dan in de traditionele monumentenzorg, bijna steeds over grotere ensembles: het blok, de straat, de wijk, het plein, etcetera.
Op dit niveau richt dit rapport zich duidelijk het meest tot de sector stadsplanning. "Het bevorderen van kennis en waardering voor deze architectuur en stedebouw" moet een doelstelling zijn, die niet alleen betekenis heeft voor een "groter publiek" maar in het bijzonder ook voor hen die zich beroepsmatig met het ontwerp en de inrichting van de stad bezighouden.

Het integreren in het stadsontwikkelings- en ruimtelijk beleid van kennis over architectuur en stedebouw die in dit werkstuk besloten ligt, is een nieuwe uitdaging, die erop moet mikken óm de bestaande kaders heen het behoud van waardevolle kwaliteiten te verzekeren. Daartoe moeten die kwaliteiten bij diegenen, die beleidsmatig met veranderingen in de hier geïnventariseerde omgeving bezig zijn, tenminste worden (h)erkend, maar liever nog tot inspiratie aanleiding geven.
Met deze kanttekeningen zijn een paar contouren geschetst waarbinnen het MIP in volgende fasen zal moeten worden voortgezet. Het begin voor Rotterdam is er.

*) de inventarisatie werd uitgevoerd door Gerrie Andela, Helma Hellinga en Paul Rosenberg

ALGEMENE GEBIEDSBESCHRIJVING ROTTERDAM

1. Inleiding

1.1 Algemene karakteristiek
1.2 Annexaties en begrenzing
1.3 Relatie met M.I.P. regio Zuid-Holland
1.4 M.I.P. deelgebieden

2. Stadsontwikkeling tot 1850

2.1 Stichting en middeleeuwse groei
2.2 Havenuitbreiding in de 16e en 17e eeuw
2.3 Relatieve stilstand in de 18e en begin 19e eeuw
2.4 Stedebouwkundige situatie 1850

3. Geografische kenmerken

3.1 Bodem
3.2 Afwatering
3.3 Verkaveling en grondgebruik
3.4 Situatie infrastructuur in 1850

4. Infrastructuur en functionele ontwikkeling 1850-1940

4.1 Infrastructuur
4.1.1 Wegen
4.1.2 Havens en kanalen
4.1.3 Spoorwegen
4.1.4 Lokaal openbaar vervoer
4.1.5 Vliegveld
4.2 Handel en scheepvaart
4.3 Industrie en nutsvoorzieningen
4.3.1 Industrie
4.3.2 Nutsvoorzieningen
4.4 Dienstensector
4.5 Bevolkingsontwikkeling 1850-1940

5. Stedebouwkundige ontwikkelingen in het stadsgebied

5.1 Invloed van wet- en regelgeving op de stadsontwikkeling
5.2 Stadsontwikkeling 1850-1940 in hoofdlijnen
5.2.1 Stadsuitbreidingen buiten de vroegere vestingwallen
5.2.2 Scholen als wijkvoorziening
5.2.3 Volkshuisvesting
5.2.4 Groenvoorzieningen
5.2.5 Organisatie stadsontwikkeling en volkshuisvesting
5.3 Na-oorlogse ontwikkelingen

6. Ruimtelijke ontwikkelingen buiten de stadsbebouwing

7. Ontwikkelingen in de stedelijke bebouwing

7.1 Algemene karakteristiek
7.2 Bebouwingscategorieën
7.2.1 Woningbouw
7.2.2 Havenarchitectuur

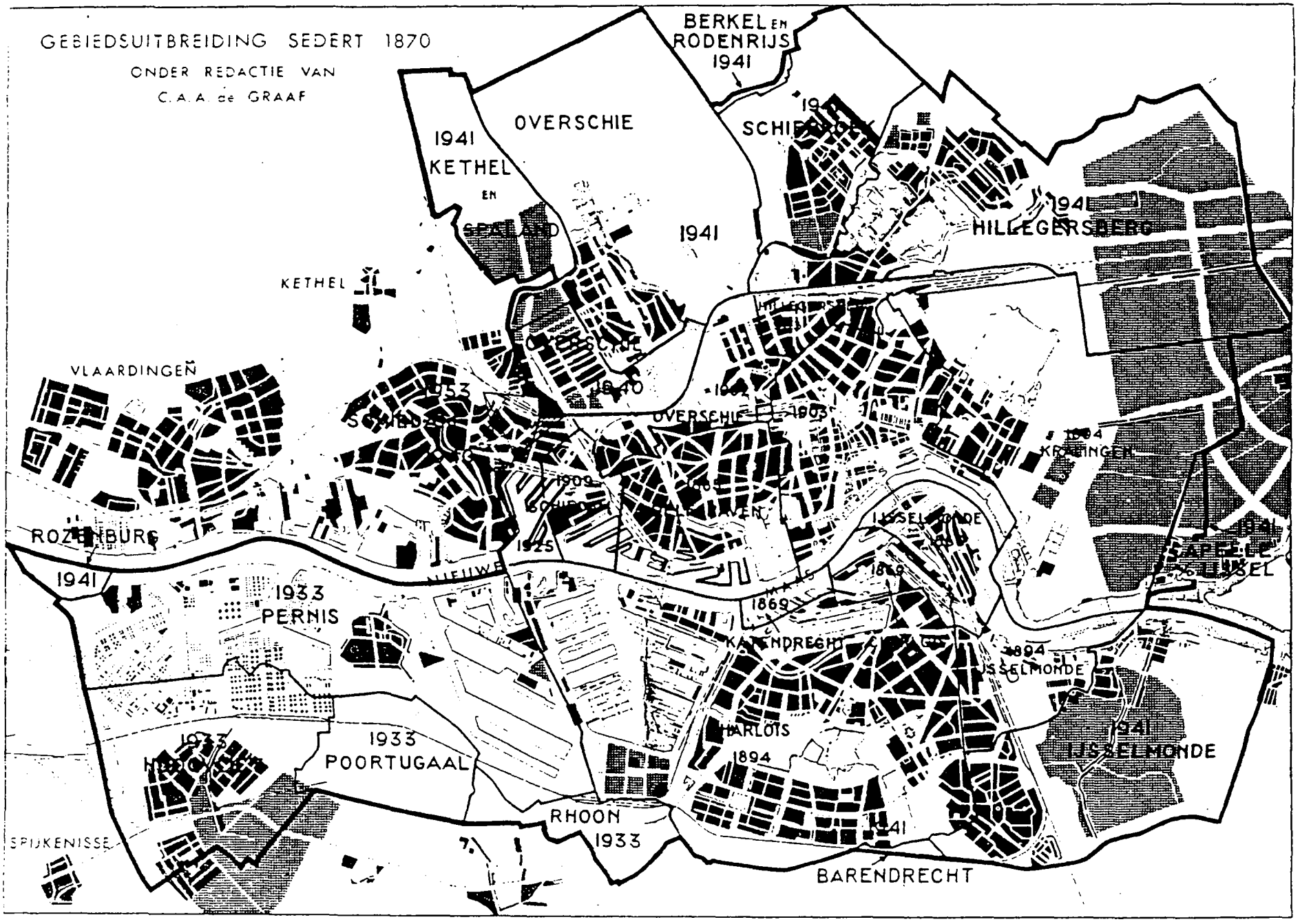
1. Inleiding

1.1 Algemene karakteristiek

Rotterdam, gesitueerd gedeeltelijk in en naast de delta, aan de monding van de Rotte en de Nieuwe Maas, heeft zich vanaf haar ontstaan in de 13e eeuw, ontwikkeld tot een havenstad met de grootste haven ter wereld. De ontwikkeling begon op de noordelijke oever van de Nieuwe Maas maar vanaf het eind van de negentiende eeuw werd deze in versneld tempo voortgezet op de zuidelijke oever.
Dit heeft ertoe geleid dat de stad bestaat uit een noordelijk en een zuidelijk stadsdeel met elk een eigen karakter. De beide delen worden met elkaar verbonden door bruggen en een tunnel. Omdat er nog steeds sprake is van een getijdenverschil van eb en vloed zijn de waterkeringen en buitendijkse gebieden onderhevig aan de Deltawetgeving (1953).
Een bijzonder kenmerk van de stad Rotterdam is het ontbreken van een historisch centrum.
Dit is vrijwel geheel verdwenen door de gevolgen van het bombardement van mei 1940 en de navolgende wederopbouw.
Deze wederopbouw voltrok zich volgens een geheel nieuw stedebouwkundig plan waarbij het oude, dichte stratenpatroon werd verlaten.
Slechts enkele gebouwen resteren nog van voor de oorlog.
De wederopbouw nadert haar voltooiing met de laatste bebouwing van het Weena.

1.2 Annexaties en begrenzing

Het grondgebied van de huidige gemeente Rotterdam heeft zich geformeerd door een groot aantal annexaties van aangrenzende gebieden tijdens de 19e en 20e eeuw.
Soms gaven de belangen van haven en industrie hiertoe de doorslag, dan weer het aspect van de woningbouw.
Zo werden in 1869 en opnieuw in 1899 ten behoeve van de ontwikkeling van een nieuwe haven op de zuidelijke Maasoever delen van IJsselmonde, Charlois en Katendrecht geannexeerd.
In 1894 vond de annexatie plaats van de gemeente Kralingen en in 1902 en 1903 van delen van Overschie en Hillegersberg.
In westelijke richting werden in 1885 Delfshaven, in 1909 en 1925 delen van Schiedam en in 1913 Hoek van Holland geannexeerd.
Met het oog op verdere uitbreiding van de havencapaciteit en van industriële vestigingen gingen in 1933 Pernis, Hoogvliet en delen van Poortugaal en Rhoon tot de gemeente Rotterdam behoren.
Tijdens de oorlog vonden verdere annexaties plaats, in 1940 van delen van Schiedam en Overschie, in 1941 de kernen IJsselmonde, Overschie, Schiebroek, Hillegersberg Terbregge en delen van Barendrecht, Rozenburg, Kethel, Berkel en Rodenrijs en Capelle aan den IJssel.


GEBIEDSUITBREIDING SEDERT 1870
ONDER REDACTIE VAN
C.A.A. de GRAAF
BERKEL EN RODENRIJS 1941
OVERSCHIE
1941 KETHEL EN SPALAND
1941
SCHIEBROEK
1941 HILLEGERSBERG
KETHEL
VLAARDINGEN
OVERSCHIE
1903
1904 KRALINGEN
1909
1925
ROZENBURG
1941
1933 PERNIS
1869
KATENDRECHT
1894 IJSSELMONDE
1941 IJSSELMONDE
1933 POORTUGAAL
HARLOIS
1894
RHOON
1933
BARENDRECHT
SPIJKENISSE

In verband met de ontwikkeling van het Botlekgebied en de Maasvlakte werden in 1966 en 1980 delen van de gemeente Rozenburg aan het Rotterdamse grondgebied toegevoegd (Spijkenisse, Botlek en Europoortgebied). In 1985 vond de annexatie plaats van de Zalmplaat, Meeuwenplaat en Boomgaardshoek.

Het inventarisatiegebied Rotterdam omvat derhalve de stad Rotterdam met de kernen Delfshaven, Overschie, Hillegersberg, Pernis, Hoogvliet, IJsselmonde en Hoek van Holland.
Het wordt begrensd door de huidige gemeentegrens.
Deze loopt vanaf de Noordzeekust, langs de noordrand van Hoek van Holland oostwaarts, via de zuidrand van de Staelduinen en de Oranjedijk; buigt ten westen van Maassluis af naar het zuiden, onderlangs de kern Rozenburg; loopt dan via het Scheur en de Nieuwe Maas naar de Merwehaven en ten westen van deze haven via de Hogenbanweg naar het noorden.
Via de Schie, de (noordelijke) polderwatering, de spoorlijn naar Den Haag, de Zwethkade, de Oude Bovendijk en de Wildersekade loopt de grens onderlangs het Bergse Bos via de Rotte verder oostwaarts om onderlangs de kern Zevenhuizen en de Zevenhuizerplas naar het zuiden af te buigen; vervolgens via de A20, de Capelseweg, de metrolijn ten zuiden van de 's-Gravenweg, de A16 naar de Nieuwe Maas de kern Kralingse Veer omsluitend; dan via het Dijkje verder zuidwaarts; hier het Zevenbergsedijkje, de Wester Hordijk en de Charloisse Lagedijk volgend, om ter hoogte van het metro-emplacement onderlangs de zuidelijke randweg verder westwaarts te gaan. De kern Hoogvliet omvattend loopt de grens via de Oude Maas langs de zuidoever van het Hartelkanaal en de Hartelhaven naar de Noordzeekust.

1.3 Relatie met M.I.P. regio Zuid-Holland

Het inventarisatiegebied wordt omsloten door de M.I.P. provincie Zuid-Holland (provincie Zuid-Holland exclusief Den Haag en Rotterdam) en wordt derhalve begrensd door een groot aantal gemeenten.
Het is vanzelfsprekend dat er raakvlakken zullen zijn bij de gebiedsbeschrijvingen alleen al vanwege het feit dat de Rotterdamse annexaties ten koste gingen van het omringende grondgebied. De omvang van het onderzoeksgebied M.I.P. provincie Zuid-Holland geeft derhalve een inkrimping te zien vanaf 1850 tot 1940, terwijl het Rotterdamse grondgebied uitdijt. Daarnaast door de streekcentrumfunctie die de stad inneemt ten opzichte van het omringende gebied.
In sociaal-economisch opzicht vertonen de gemeenten Maassluis, Vlaardingen, Schiedam en Rotterdam een gemeenschappelijke ontwikkeling daar het de inrichting behelst van de noordelijke rivieroever tot haven- en industriegebied.
Ten aanzien van de inrichting van de overige grondgebieden is er echter sprake van een zodanige zelfstandige ontwikkeling dat een afzonderlijke behandeling van de genoemde gemeenten in het kader van de uitvoering van het project M.I.P. provincie Zuid-Holland voor de hand ligt.

1.4 M.I.P. deelgebieden

Het inventarisatiegebied Rotterdam is opgedeeld in 18 deelgebieden bij de begrenzing waarvan de bestaande C.B.S.-wijkgrenzen zoveel mogelijk zijn aangehouden. De indeling van de eerste tien zijn min of meer chronologisch bepaald.
Het havengebied is grotendeels in een afzonderlijk deelgebied ondergebracht.

De deelgebieden zijn: *

1. Centrum, Cool, Nieuwe Werk;
2. Oude Noorden, Rubroek, Provenierswijk, Agniesebuurt, Crooswijk, Liskwartier;
3. Kralingen-Oost en -West, Kralingse Bos, Struisenburg, de Esch, Kralingse Veer;
4. Noordereiland, Feijenoord, Katendrecht, Afrikaanderbuurt;
5. havens, Heijplaat;
6. Hoek van Holland;
7. Delfshaven, Schiemond;
8. Oude Westen, Middelland, Nieuwe Westen, Dijkzigt;
9. Bospolder - Tussendijken, Oud-Mathenesse, Spangen;
10. Hillesluis, Bloemhof, Strevelswijk, Vreewijk, Tarwewijk, Carnissebuurt, Charlois;
11. Bergpolder, Blijdorp;
12. Overschie, Spaanse Polder, Oost-Abtspolder, Blijdorpse Polder, Zestienhovense Polder, Schieveense Polder;
13. Hillegersberg, Schiebroek, Terbregge;
14. 's-Gravenland, Prinsenland, Het Lage Land, Oosterflank, Ommoord, Zevenkamp;
15. Pendrecht, Zuidwijk, Zuiderpark, Wielewaal, Lombardijen;
16. IJsselmonde, Beverwaard, Groot-IJsselmonde;
17. Pernis;
18. Hoogvliet.

* Zie kaart.

2. Stadsontwikkeling tot 1850

2.1 Stichting en middeleeuwse groei

Rotterdam is omstreeks het midden van de 13e eeuw ontstaan als dijkdorp langs de Maas aan de monding van de Rotte. De eerste bebouwing ontstond langs de in ca. 1255 aangelegde zeedijk (de huidige Hoogstraat) binnen de Rottedelta.
In 1340 verkreeg Rotterdam van Graaf Willem IV stadsrechten en werd toestemming verleend voor het graven van de Rotterdamse Schie, die de Rotte vanaf de noordelijke punt van de delta verbond met de voor de binnenvaart belangrijke Oude Schie. Binnen de driehoek, gevormd door de natuurlijke begrenzing van de delta en de aangelegde dijk ontstond de landstad, die in de tweede helft van de 14e eeuw aan de noordoost- en noordwestzijde (de huidige Coolsingel) versterkt werd met vesten.
De loop van de veste van de noordoostzijde werd in het begin van de 16e eeuw gewijzigd (huidige Goudsesingel). Naar het zuiden toe, werd in 1325 buitendijks de eerste haven aangelegd (Oude Haven) en in de loop van de 15e eeuw werden de zandplaten buiten de zeedijk - West- en Oost-Nieuwland bedijkt. Hier ontstond de waterstad waarvan de zuidelijke grens ter hoogte van de huidige Nieuwstraat en het Groenendaal liep.
Hoewel er vanaf de 14e eeuw af overzeese handel vanuit Rotterdam was, bleef de stad tot eind 16e eeuw voornamelijk vissersdorp. Vanaf die tijd maakte de stad een vrij snelle ontwikkeling door en groeide uit tot een belangrijke stapelmarkt voor zowel overzeese goederen als produkten uit het achterland (m.n. Duitsland). Een belangrijke factor in die ontwikkeling was de val van Antwerpen in 1585 waardoor Rotterdam - naast Amsterdam - voor een belangrijk deel de functie over kon nemen van centrale stapelplaats van waaruit goederen gedistribueerd werden, waar de prijzen vastgesteld werden en de geldhandel geconcentreerd werd. Halverwege de 17e eeuw had Rotterdam als handelsstad de leidende positie van Dordrecht in de Maasdelta overgenomen omdat deze stad door het dichtslibben van de Maasdelta na de St. Elizabethsvloed in 1921 moeilijk toegankelijk werd.

2.2 Havenuitbreiding in de 16e en 17e eeuw

De opbloei van Rotterdam als handelsstad maakte een uitbreiding van het havengebied noodzakelijk.
Na de aanleg van de Nieuwe Haven (1577) werd buiten de oostelijke veste het Boerengat (1592, destijds Buizengat) aangelegd als bergplaats voor haringschepen en kort daarop volgden Blaak (1597) en Haringvliet (1598). Voorafgaand aan de verdere uitbreiding werd de Coolvest doorgetrokken (Schiedamsesingel) waarna in het begin van de 17e eeuw Leuvehaven (1608), Wijnhaven (1613), Scheepmakershaven (1613) en Bier- en Glashaven gegraven konden worden.
In 1615 werd langs de rivier, als afsluiting van de nieuwe waterstad, een kade aangelegd die beplant werd met bomen: de Boompjes. In de pakhuizen in het nieuwe havengebied werden de goederen opgeslagen om eventueel na bewerking verder doorgevoerd te worden, landinwaarts vooral via de Rijn, of over zee.

2.3 Relatieve stilstand in de 18e en begin 19e eeuw

In de loop van de 18e eeuw stagneerde de handelsactiviteit. De havens die aan het eind van de 17e eeuw in het uiterste zuidwesten en zuidoosten gegraven werden (resp. Zalmhaven 1693, en Buizengat 1699) zouden tot aan 1850 de laatste zijn. In deze periode werd geteerd op eerder vergaarde kapitalen, en verrezen de rijke koopmanshuizen aan het Haringvliet. Verdere terugval van de handel volgde na 1795 toen Napoleon de Schelde weer openstelde en het Continentaal Stelsel (1806) invoerde. Hierdoor kwam de handel met Engeland - de voonaamste handelspartner - vrijwel stil te liggen. Toen bovendien de doorvoerrechten in de Rijnvaart geleidelijk afgeschaft werden, waardoor de goederen rechtstreeks doorgevoerd konden worden, verloor Rotterdam als stapelmarkt aan betekenis.
Geleidelijk aan echter werd in Rotterdam van de nood een deugd gemaakt en werd omgeschakeld naar de transito. Een eerste aanzet in die heroriëntatie was de stichting van een Rijksentrepot aan de Boompjes (1818) voor de belastingvrije opslag van te verhandelen goederen.

2.4 Stedebouwkundige situatie 1850

De groei van de stad was in de 18e eeuw beperkt gebleven. In 1800 had de stad nog ongeveer de 17e eeuwse omvang, wat inhield dat de bebouwing hoofdzakelijk binnen de vesten gebleven was. Op de buitendijkse gronden in het oosten hadden zich na de havenaanleg aan de scheepvaart verwante bedrijven gevestigd. Langs de Slaakvaart, de Schie en de Rotte waren blekerijen, houtzagerijen en loodwitfabrieken gekomen.
In de 18e eeuw werden rondom de stad verschillende buitenplaatsen aangelegd, zoals in de Muizenpolder (Nieuwe Werk), Kralingen, Katendrecht en langs de Rotte en Schie. Langs de vesten en de polders Cool en Rubroek, waren de zgn. lanenkwartieren ontstaan, genoemd naar de lange lanen, die het gebied in noord-zuidrichting doorsneden. In deze gebieden werden sinds het einde van de 16e eeuw de uit de stad verdreven lijnbanen, blekerijen en warmoezerijen gevestigd en later kwamen daar buitenplaatsen, lusthoven en theetuinen bij.

In de eerste helft van de 19e eeuw werd de toenemende bebouwing in deze lanenkwartieren met woonhuizen, te zamen met de overbevolking van de binnenstad, tot probleem. De bevolking was in de eerste decennia van de 19e eeuw gegroeid van ± 53.000 in 1795 tot ± 78.000 in 1840.
De opeenhoping van mensen binnen de oude stadsdriehoek en in de lanenkwartieren, waar de wateraan- en afvoer gebrekkig was en dus de hygiëne minimaal, was de oorzaak van diverse cholera-epidemieën.
Vlak voor 1850 werd er gewerkt aan plannen voor een stadsuitbreiding, plannen ter verbetering van de watertoe- en afvoer en plannen voor een uitbreiding van het havengebied. Al deze plannen zouden pas na 1850 ten uitvoer worden gebracht.

3. Geografische kenmerken

3.1 Bodem

De bodem van Rotterdam bestaat op de noordelijke oever (noord) uit veen, terwijl zich op de zuidelijke oever (zuid) een kleilandschap voordoet.
Aanvankelijk bestond dit verschil niet. Tot aan de dertiende eeuw was er sprake van één groot sponsachtig veengebied, gevormd door het afsterven van moerasbossen, waar rivieren en afwateringsstromen zoals de Rotte vrij spel hadden.
Na een periode van overstromingen in de 12e eeuw begon omstreeks 1280 een indijkingsproces dat zich op noord geleidelijk, in een relatief korte periode van 80 jaar voltrok, terwijl het op zuid niet alleen langer duurde, maar het proces zich ook grilliger ontwikkelde.
Dit verschil heeft geleid tot de uiteenlopende grondsoorten èn landschapstypen.
Op noord vond de indijking plaats vanaf de dijk die de duinen in het westen met de hoger gelegen zandgronden in het oosten verbond. Het tracé van deze dijk komt overeen met het huidige beloop van de 's-Gravenweg, Oudedijk en Kleiweg. Dit proces van indijking en drooglegging verliep stukje bij beetje, waarbij ook oude polderresten en dijken werden gebruikt. Omstreeks 1280 kwam de definitieve grens met de rivier tot stand, de Schielands Hoge Zeedijk, het tracé volgend van IJsseldijk, Schaardijk, Oostzeedijk en Westzeedijk.
Deze waterkering is nog steeds in gebruik. Het inpolderings- en indijkingsproces werd afgesloten met het aanbrengen van een dam rond 1260 in de Rotte en de Schie, waardoor het getijdenverschil in de veenrivieren van het nieuwe poldergebied werd opgeheven. Rondom deze dammen nu ontwikkelden zich de steden Rotterdam en Schiedam.
Op zuid vertoonde het indijkingsproces een grilliger verloop. De eerste indijkingen vonden plaats vanuit Poortugaal (vanaf 1180) en Pernis (vanaf 1250).
Na een zekere stabiele periode van ongeveer honderd jaar, liep het inmiddels ingepolderde veenlandschap in 1373 echter weer vrijwel geheel onder water met uitzondering van het westelijke deel. Oorzaken waren een dalend bodempeil en een opdringende zee en rivier. Door de voortdurende overstromingen gedurende de volgende honderdvijftig jaar vond een zodanige kleiafzetting plaats dat de veenlaag tot een minimum werd gereduceerd.
Het indijkingsproces nam in de 16e eeuw weer een aanvang, gebruik makend van resten van oude dijken en ontginningen. Er ontstond een eilandachtige structuur van nieuwe polders die uiteindelijk het hele eiland IJsselmonde omvatte. Met de afdamming in 1580, van de in de 14e eeuw ontstane nieuwe rivierarm de Koedood, kwam een einde aan het indijkingsproces op zuid. Bij deze indijking bleef een omvangrijk gebied begrensd door de polder Feijenoord, de Katendrechtse polder en de Hillepolder buitendijks.

3.2 Afwatering

Voor de afwatering van het natte veengebied op noord, dat was verdeeld in een Rotte- en een Schieboezem, waren duikers geplaatst in de dammen van Schie en Rotte.
Bestuurlijk lag de verantwoordelijkheid voor de afwatering van deze boezems bij resp. het Hoogheemraadschap van Schieland en dat van Delfland.

De oudste keuren hieromtrent dateren van het eind van de 13e eeuw. In de middeleeuwen omvat het afwateringscomplex van de Rotte een stelsel van 5 sluizen gelegen ter hoogte van de Hoogstraat tussen de Laurenskerk en het v.m. raadhuis, die het water van de Binnenrotte loosden in de Steigersgracht.
Daarnaast vond vanaf 1340 afwatering plaats via de schutsluis die de Rotterdamse Schie afsloot van de Maas. Deze verbindingsvaart was gegraven op initiatief van de stad Rotterdam om zich te verzekeren van een deel van de vaart op en van Delft.
Door zijn ligging vanaf Overschie (richting: oostwaarts) eindigend dichtbij de monding van de Binnenrotte (bij de huidige Vlasmarkt) doorbrak hij de waterscheiding tussen de twee boezems. Dit werd in de 14e eeuw ondervangen door het aanbrengen van twee verlaten die later het Stokvisverlaat vormden nabij het nog bestaande Stokviswater.
Toch bleek de capaciteit niet voldoende. Vooral door de droogmakerijen ten noorden en oosten van de stad, liepen de huizen in de binnenstad in de loop van de 18e eeuw herhaaldelijk onder water. De vesten en wateren in de binnenstad die deel uitmaakten van de boezem van Schieland konden de opvang niet meer aan.
Men besloot tot het graven van een extra afvoerkanaal (1769-1775) ten oosten van de Rotte, vanaf de bocht waarbij de rivier sterk naar het oosten afbuigt (ter hoogte van de huidige Algemene Begraafplaats Crooswijk), naar de Oostpoort (het huidige Oostplein). Dit kanalenstelsel, de Hoge Boezem met een reservoir, de Lage Boezem (ter plaatse van het noordelijk deel van de wijk Crooswijk) werd voorzien van gemalen en molens om het overtollige water uit het achterland weg te pompen.
Met hetzelfde doel werd ten westen van de stad, bij de Schie, de Poldervaart gegraven.

In de negentiende eeuw deden zich opnieuw problemen voor. Geen overstromingen maar cholera-epidemieën teisterden de stad, die vooral werden veroorzaakt door de gebrekkige situatie op het gebied van de watervoorziening.
Het polderwater werd zowel voor drinkwater gebruikt als voor het lozen van de afvalprodukten (incl. faecaliën).
De uitvoering van het zgn. "waterproject" van de stadsarchitect W.N. Rose bracht hierin vanaf 1858 verbetering. Dit plan, waarvan een eerste versie al in 1841 bekend was gemaakt, voorzag in een scheiding van de afvoerwateren Rotte en Schie enerzijds en de stadsvesten, die werden bestemd als drinkwaterbekkens, anderzijds. Hiertoe werden op de plaats waar Rotte, Schie en vesten samen kwamen, nabij het v.m. Delftse Poortstation (het huidige Hofplein) schutsluizen aangelegd.
Ten behoeve van de afwatering verscheen in het westelijk stadsdeel, aan de Westersingel, een stoomgemaal dat uitmondde in de Zalmhaven, terwijl in het oosten, aan het Oostplein, eveneens een stoomgemaal werd opgetrokken uitmondend in het Boerengat.
Beide gemalen werden aan het eind van de vorige eeuw vervangen door een nieuw gemaal aan de Admiraliteitskade en een ter plaatse van het oude aan de Westersingel.
Hierbij werden Hoge en Lage Boezem verenigd tot een boezemkanaal op hetzelfde peil als de Rotte.
Inmiddels waren door de demping van de Binnenrotte, ten behoeve van de aanleg van het spoorwegviaduct, de Vijfsluizen in de Hoogstraat vervangen door een spuileiding.
Deze kwam in 1904 buiten bedrijf door het dempen van de Steigersgracht.

De demping van de Rotte in 1938 bracht de Delftsevaart en Rotte, tot dan toe middels het Stokvisverlaat met elkaar in verbinding, in open gemeenschap.

De gemalen aan de Westersingel en Admiraliteitskade verloren hun functie toen in 1977 het gemaal Mr. U.G. Schilthuis aan het Oostplein in gebruik werd genomen.

3.3 Verkaveling en grondgebruik tot 1850

Het verschil in bodemsoort en dijken bracht voor de beide toekomstige stadsdelen een volstrekt eigen verkavelingsstructuur met zich mee. Noodzakelijk, vanwege de afwatering van het waterrijke veenlandschap, verscheen op noord een fijnmazig stelsel van sloten, meestal loodrecht op de dijken en kaden gegraven. Er ontstonden hierbij smalle langgerekte kavels met de bebouwing, boerderijen, doorgaans op de kop van de kavel, aan de kant van de dijk of kade. Deze kaden en dijken, van de kavel gescheiden door een praamsloot en dikwijls als weg in gebruik, manifesteerden zich als linten in het landschap. Aan de 's-Gravenweg is deze situatie nog zichtbaar.
Door de ontwatering, die vanwege de hoge ligging van het veen natuurlijk verliep, trad geleidelijk aan een inklinking van het gebied op, waardoor het minder geschikt werd voor landbouwdoeleinden.

Mede door de toenemende vraag naar turf, veroorzaakt door de groei van de Hollandse steden, waaronder ook Rotterdam, begon men het gebied in de 17e en 18e eeuw te "vervenen". Het gedroogde veen, de turf, werd gebruikt als brandstof.
Het land ten noorden en oosten van de stadsdriehoek d.w.z. vanaf ± 400 m ten noorden van de 's-Gravenweg veranderde hierdoor in een plassenlandschap dat werd doorsneden door de bestaande, veelal hoger gelegen wegen.
Aan het eind van de 18e eeuw onderging het gebied ten noorden van de stad wederom een transformatie, maar dan in omgekeerde richting. In 1771 werd namelijk besloten tot de inpoldering en drooglegging van de plassen ten behoeve van landbouwdoeleinden. Op basis van een omvangrijk inpolderingsplan kwamen tussen 1776 en 1796 de polders Oudendijk en Zestienhoven tot stand.
De plassen bij Hillegersberg bleven gehandhaafd. De nieuwe polders werden verkaveld volgens een regelmatig, geometrisch patroon.
In de negentiende eeuw volgde de inpoldering en drooglegging van het plassengebied ten noordoosten van de stad.
Een van de eerste projecten was de inpoldering en drooglegging van de Zuidplas. Begonnen in 1829, werd dit uitgevoerd onder leiding van ir. J.A. Beyerinck en voltooid in 1841. Een belangrijke vernieuwing bij dit proces was de toepassing van stoomgemalen.
De totstandkoming van de polder Prins Alexander was in 1869 een feit.
Ook deze polders werden verkaveld volgens een geometrisch patroon.
Alleen de Kralingse Plas, voorheen de Noorderplas bleef als restant van het oorspronkelijke plassengebied over.
De verkavelingsstructuren op noord, een fijnmazig stelsel van sloten met gestrekte kavels in de oude polders direct grenzend aan de stadsdriehoek en een geometrische structuur in de jongere polders ten noorden hiervan, zouden lange tijd bepalend worden voor de ontwikkeling van de ruimtelijke structuur van de stad na 1850. De bebouwing zou zich namelijk per kavel gaan voltrekken, waarbij de linten de hiërarchie in de gebieden zouden aanbrengen.

De verkaveling van de poldergebieden op zuid toont een volstrekt ander beeld.
Het patroon van "eilanden" bracht een afwateringssysteem met zich mee dat per polder of bedijkt gebied plaatsvond. Dit had tot gevolg dat het slotenstelsel ook per polder kon verschillen.
Door een zekere bodemdaling die in de loop der jaren optrad, ontstond een structuur van kommen, op de hoger gelegen randen van deze kommen concentreerde zich de bebouwing.
Deze bebouwing vormde derhalve geen structuur van linten zoals op noord maar een structuur van ringen.
Bij de exploitatie van zuid ten behoeve van de havenuitbreiding, vanaf het eind van de 19e eeuw, zou deze structuur van bebouwde ringen en kommen definitief verbrokkeld raken door de aanleg van insteekhavens en een omvangrijke infrastructuur.
Alleen de woningbouw zou de oorspronkelijke kavelstructuur, weliswaar per kom verschillend, nog lange tijd blijven volgen.

3.4 Situatie infrastructuur in 1850

- Wegen

De belangrijkste verbindingen van de stadsdriehoek met het achterland liepen anno 1850 veelal over polderdijken, kaden of oude waterkeringen.
Soms was het een oude landweg, zoals de Coölse Binnenweg.
Daarnaast vormde de v.m. Schielands Hoge Zeedijk een belangwekkende oost-westverbinding.
De belangrijkste wegen waren in het westen de Beukelsdijkseweg, de Coolse Binnenweg; in het noorden de Blommerdijkseweg een voortzetting van de Beukelsdijkseweg (nu Bergweg), de Kleiweg, de Hofdijk (nu gedeeltelijk Zwaanshals), de Hooglandsekade (nu Bloklandstraat); in het oosten, dè Oudedijk en 's-Gravenweg.
De verbinding met de zuidelijke oever kwam tot stand door middel van stoombootveerdiensten tussen Kralingen en IJsselmonde (Kralingseveer) en tussen de stadsherberg (ter plaatse van de huidige Veerhaven) en Katendrecht. Vanaf hier liepen twee belangrijke doorgaande wegen naar het zuiden: één naar Dordrecht via de Dordtsestraatweg en één naar Antwerpen via de verdwenen Katendrechtsedijk, de Grondherendijk en Zuidhoek (Charlois) naar het veer van Rhoon.
De verbindingswegen tussen de dorpen op zuid volgden dikwijls de dijktracés van de polders bijv. de Lagedijk, Smeetslandsedijk, Hilledijk, Schulpweg en Kerdijk.

- Waterwegen

De belangrijkste waterwegen waren de Nieuwe Maas, de Rotte, de Rotterdamse Schie/Delftsevaart en de Delfshavense Schie. Deze vaart werd in 1397 gegraven vanaf Overschie naar de Nieuwe Maas om de handelsbelangen van Delft te waarborgen.
Een tweede waterweg naar zee, in 1825 gegraven om de scheepvaart te ontlasten van de voortdurende verzandingen voor de monding van de Nieuwe Maas, vormde het Voornsekanaal.

- Spoorwegen

In 1850 was Rotterdam slechts met één spoorwegtraject verbonden; het station Delftse Poort gelegen in het noorden van de stadsdriehoek bij het slagveld, vormde vanaf 1847 het eindstation van de lijn Amsterdam - Den Haag - Rotterdam.
Deze lijn was in handen van de Rotterdamsche IJzeren Spoorweg Maatschappij.

4. Infrastructuur en functionele ontwikkeling 1850-1940

4.1 Infrastructuur

4.1.1 Wegen

Het interlokale wegennet werd lange tijd bepaald door de bestaande historische infrastructuur van dijken, kaden en landwegen. Dikwijls vormden deze linten de hoofdaders in de nieuwe stadswijken, zoals de Bergweg in het Oude Noorden, de Goudse Rijweg en de 's-Gravenweg in Rubroek en Kralingen en de Binnenweg in het Oude Westen, Middelland en het Nieuwe Westen.
Een belangrijke oost-westverbinding vormde voorts de waterkering langs de Nieuwe Maas, de huidige Oost- en Westzeedijk.
Ook op zuid vond het interlokale verkeer plaats via de bestaande structuur van (voormalige) dijken en landwegen. Een uitzondering vormden de Dordtsestraatweg en de verbindingsweg naar Antwerpen.
De noord-zuidverbinding over de rivier werd gevormd door de twee beweegbare bruggen resp. over de Nieuwe Maas: de Willemsbrug (1877), en over de Koningshaven: de Koninginnebrug (1876). Daarnaast waren er drie veerverbindingen: Leuvehaven - Noordereiland - Parallelweg (1901), Oosterhaven - Nassaukade (1902) en Schiemond - Waalhaven. In 1908 werden deze diensten door de gemeente overgenomen van particulieren.
Vanaf die tijd is er sprake van een meer systematische planning van de verkeerswegen.
Dit werd noodzakelijk vanwege de enorme toename van verkeersbewegingen vanaf het eind van de negentiende eeuw.
Een toename die werd bepaald door de snel groeiende haven, de expansie van handels- en industriële activiteiten en van de bevolkingsomvang.
Zo vond in 1913 de reeds door Rose (1858) voorgestelde doorbraak plaats ten behoeve van het oost-westverkeer waarbij de Meent werd verbreed en doorgetrokken zodat de Aert van Nesstraat werd verbonden met de Jonker Fransstraat ten oosten van de stadsdriehoek. Daarnaast werd een nieuwe noord-zuidas gecreëerd met de demping van de Coolsingel in hetzelfde jaar. In het westen kwam met de aanleg van de Mathenesserlaan vanaf ± 1900, volgens het "Gewijzigd plan voor de Coolpolder" van G.J. de Jongh (1887), met in het verlengde de Mathenesserweg en de Schiedamseweg een nieuwe verbinding met Schiedam tot stand. Daarnaast werd de Beukelsdijk een belangrijke verkeersweg naar het westen.

- Oeververbindingen/Maastunnel

Een afzonderlijk vraagstuk vormde de oeververbinding.
Om de toegenomen verkeersactiviteiten (personen- en goederenvervoer) te kunnen verwerken werd in 1911 een wagenveer tussen Katendrecht en de Willemshaven ingesteld.
Toch bleek de capaciteit niet voldoende zodat naast verbetering van de bestaande structuur aan een tweede oeververbinding werd gedacht, waarbij twee alternatieven in het geding waren, te weten een vaste oeververbinding of een tunnel (voorgesteld in o.a. Streekplan IJsselmonde van M.J. Granpre Molière c.s.).

De verbetering bestond uit het verhogen van de Willemsbrug (8,5 m) en een vervanging van de Koninginnebrug door een nieuwe brug. Wat betreft de uitbreiding van de capaciteit werd voorlopig een wagenveer ingesteld en werkte men de tunnel-ideeën verder uit aangezien een vaste brug als te belemmerend voor de scheepvaart werd beschouwd.
Het tracé Park - Charloisse Hoofd was opgenomen in het Uitbreidingsplan Linker Maasoever van ir. W.G. Witteveen, waaraan de Gemeenteraad in 1927 haar goedkeuring hechtte.
Het tunnelplan met vier rijstroken en een aparte buis voor voetgangers- en fietsverkeer (J.P. van Bruggen, A. van der Steur) werd tien jaar later vastgesteld, terwijl de Maastunnel in 1942 werd geopend.
De tunneltraverse vond op de noordelijke oever aansluiting op de gedeeltelijk verdiept gelegen 's-Gravendijkwal, de Henegouwerlaan en Statenweg en op Zuid via de Doklaan op de Pleinweg of de Brielselaan en op de Waalhaven oostzijde.

- Na-oorlogse ontwikkelingen

Na de Tweede Wereldoorlog zou het Maastunneltracé, tot aan het gereedkomen van de Van Brienenoordbrug in 1965, de belangrijkste verbinding vormen tussen de rijksweg Rotterdam - Den Haag en de rijksweg Rotterdam - Dordrecht.
Een tweede tunnel, de Beneluxtunnel ten westen van Schiedam, werd in 1967 in gebruik genomen. (Dit is een toltunnel.)

Na de oorlogsschade van 1940 werd de verkeerssituatie op de noordoever grondig gewijzigd. In het kader van de wederopbouw, volgens het Basisplan uit 1946 van ir. Van Traa, kwam een nieuwe noord-zuidas, de Coolsingel van het Hofplein naar de Leuvehaven tot stand, daarnaast twee nieuwe oost-westverbindingen: ten eerste Westblaak, Blaak en Burgemeester van Walsumweg parallel aan het tracé van de waterkering en ten tweede het Weena, vanaf de Beukelsdijk in het westen naar het Hofplein, met in het verlengde het Pompenburg en de Goudsesingel.
Het Hofplein, voor de oorlog een knooppunt waar tal van interlokale wegen samenkwamen en waarvoor diverse herinrichtingsplannen werden opgesteld o.a. door Berlage, Oud en Witteveen, was hiermee definitief een verkeersplein geworden.
Om de binnenstad van het doorgaande tunnelverkeer te ontlasten werd in de loop der jaren rond de stad een rijksverkeerswegennet aangelegd (de A20 richting Utrecht, de A13 richting Den Haag, de A16 richting Dordrecht, de A15 richting Maasvlakte, de A29 richting Zeeland en Bergen op Zoom) met diverse knooppunten (Kleinpolderplein, Terbregseplein en Vaanplein). Aan de uitbreiding van het net wordt vandaag de dag nog steeds gewerkt.

4.1.2 Havens en kanalen

Haven- en kanaalaanleg in en rondom Rotterdam zijn in de periode 1850-1940 nauw met elkaar verweven.
In deze periode ontwikkelde de haven zich van een eenvoudige stapelhaven tot een doorvoerhaven van wereldformaat.
Nadat vanaf 1854 op de noordelijke oever, buitendijks, de Veerhaven en Westerhaven (gedempt in 1902), werden aangelegd volgens het ontwerp van de stadsarchitect Rose voor het zgn. Nieuwe Werk, vond de verdere havenexpansie grotendeels plaats op de zuidelijke oever. Hiertoe vormde het plan Feijenoord, eveneens afkomstig van Rose, het uitgangspunt. Zijn idee, de toekomstige ontwikkeling van de stad, inclusief de haven, op de zuidelijke oever te situeren was vooraf gegaan door het plan van de zgn. Onbekende uit 1834 en een plan van de Waterstaatsingenieur J.A. Beyerinck uit 1849.
Het plan Feijenoord, officieel geheten "Ontwerp tot uitbreiding der Gemeente Rotterdam" (1863) werd ontworpen in samenhang met het Coolpolderplan (1850).
Het voorzag in havenuitbreiding op traditionele wijze, namelijk uitbreiding van kadelengte en opslagruimte en in de directe nabijheid hiervan nieuwe locaties voor woningbouw. Het richtte zich hoofdzakelijk op de binnenvaart, d.w.z. het zeilschip.
Juist vanwege dit traditionele karakter bleek het plan spoedig te zijn achterhaald door de veranderingen op het gebied van transport te land èn te water.

- De Nieuwe Waterweg

Ten behoeve van de doorvaart van zeeschepen werd in 1862 het plan van ir. P. Caland om de Hoek van Holland te doorgraven, door het parlement goedgekeurd. De bestaande doorvaart door de Nieuwe Maas werd bemoeilijkt door voortdurende verzandingen bij de monding van de rivier in de Noordzee.
In 1866 werd een aanvang genomen met het graafwerk en 6 jaar later werd de Nieuwe Waterweg officieel geopend.

- Havenaanleg op zuid

Behalve de komst van het zeeschip was ook de introductie van de spoorlijn van invloed op de havenaanleg op zuid.
Nadat men had besloten tot het doortrekken van de spoorlijn uit Antwerpen naar het Delftse Poortstation door middel van overbrugging van de Nieuwe Maas en een viaduct door de stad, werd het oorspronkelijke havenplan van Rose op een zodanige wijze door de ingenieurs Van der Tak en De Michaëlis (Staatsspoorwegen) omgewerkt, dat een optimale, d.w.z. zo snel mogelijke afwisseling van handelingen kon plaatsvinden.
Hierdoor verminderde de noodzaak tot opslag, die zich ruimtelijk manifesteerde in de bouw van pakhuizen.
Vanaf de jaren '70 werden achtereenvolgens gegraven de Noorderhaven (de latere Koningshaven) die functioneerde als doorvoerroute, de Binnenhaven met de Entrepothaven en de Spoorweghaven met een spuikanaal naar het Mallegat. Ten oosten van de spoorlijn verschenen de Nassau- en Persoonshaven met een industriële bestemming. Het waren traditionele kanaalhavens, met veelal een brug aan de rivierzijde.
De exploitatie van de haven lag aanvankelijk in particuliere handen maar na het faillissement in 1879 van de betrokken firma, de Rotterdamse Handels Vereeniging (de R.H.V.) van Pincoffs nam de gemeente die in 1882 over.

De leiding berustte bij directeur Gemeentewerken G.J. de Jongh, die met zijn plannen voor verdere havenuitbreiding ten westen van de Spoorweghaven definitief brak met de traditionele haveninrichting.
Zijn plan voor de aanleg van de Rijnhaven (1880) voorzag in een open, stroomopwaarts gericht havenbekken dat zich volledig richtte op de transitohandel van massagoederen zoals graan, erts en kolen. Hiertoe waren dukdalven in het havenbekken geprojecteerd waarlangs de schepen konden worden afgemeerd. Met behulp van kranen kon de lading op stroom uit de zeeschepen overgeheveld worden in de binnenvaartschepen.
De Rijnhaven kwam in 1893 gereed. Daarna werden de 1e en 2e Katendrechtsehavens gegraven die direct op het spoorwegemplacement van de Spoorweghaven werden aangesloten. Met een tweede grote overslaghaven, de Maashaven (60 ha groot), ten westen van de Rijnhaven, werd in 1895 een begin gemaakt.
Voor de uitvoering van al deze werken moest het oude dorp Katendrecht worden afgebroken. Er verscheen een nieuwe wijk Katendrecht op een resterende strook grond tussen Rijn- en Maashaven.
Na de eeuwwisseling werd in 1906 begonnen met het graven van de Waalhaven ten westen van Charlois die in de jaren twintig werd vergroot. Uit vrees voor golfslag, vanwege de grootte van het havenbassin (ruim 300 ha), werden er pieren in aangebracht.
Nadat rond 1880 ten westen van Charlois de eerste havens, de Sint-Janshaven en de Robbenoordsehaven, werden gegraven ten behoeve van de opslag en transport van olie, vond in 1930 uitbreiding plaats met het tot stand komen van de Eerste Petroleumhaven ten westen van Pernis.
In 1938 werd de 2e Petroleumhaven aangelegd.

- Haven- en kanaalaanleg op de noordelijke oever

Inmiddels vond ook op de noordelijke oever uitbreiding van de havencapaciteit plaats in westelijke richting, voornamelijk ten behoeve van het stukgoederenverkeer.
Zo waren in 1909 op basis van plannen van De Jongh de havens ten westen van het Park voltooid: de Park-, Sint-Jobs- en Schiehaven, in 1916 gevolgd door de havenbekkens Kous-, IJsel-, Lek- en Keilehaven. Van deze havenbekkens kregen Kous- en Keilehaven een meer industriële bestemming. Het laatste grote havenbekken, vlak tegen de gemeentegrens van Schiedam, de Merwehaven, werd vanaf 1923 gegraven.
De aanleg van de binnenhaven de Coolhaven, in dezelfde tijd gebeurde op basis van het kanalenplan uit 1917. Met dit plan "Kanalen en uitbreiding", afkomstig van de opvolger van De Jongh, A.C. Burgdorffer, kwam een verbinding tot stand tussen de Rotte, de Rotterdamse Schie en Delfshavense Schie enerzijds en de Nieuwe Maas anderzijds.
Het kanaal tussen Rotte en Rotterdamse Schie (het Noorderkanaal), kwam onderlangs de Ceintuurbaan te liggen; het gedeelte tussen Rotterdamse Schie en Delfshavense Schie (het Schiekanaal) langs de noordwestgrens van de Blijdorpse polder. De binnenscheepvaart werd door deze aanleg buiten de stad omgeleid.
Overigens onderging deze vervoerstak in de periode 1850-1940 een vermindering van betekenis door de opkomst van andere vervoersmogelijkheden (trein, auto).

- Na-oorlogse havenontwikkelingen

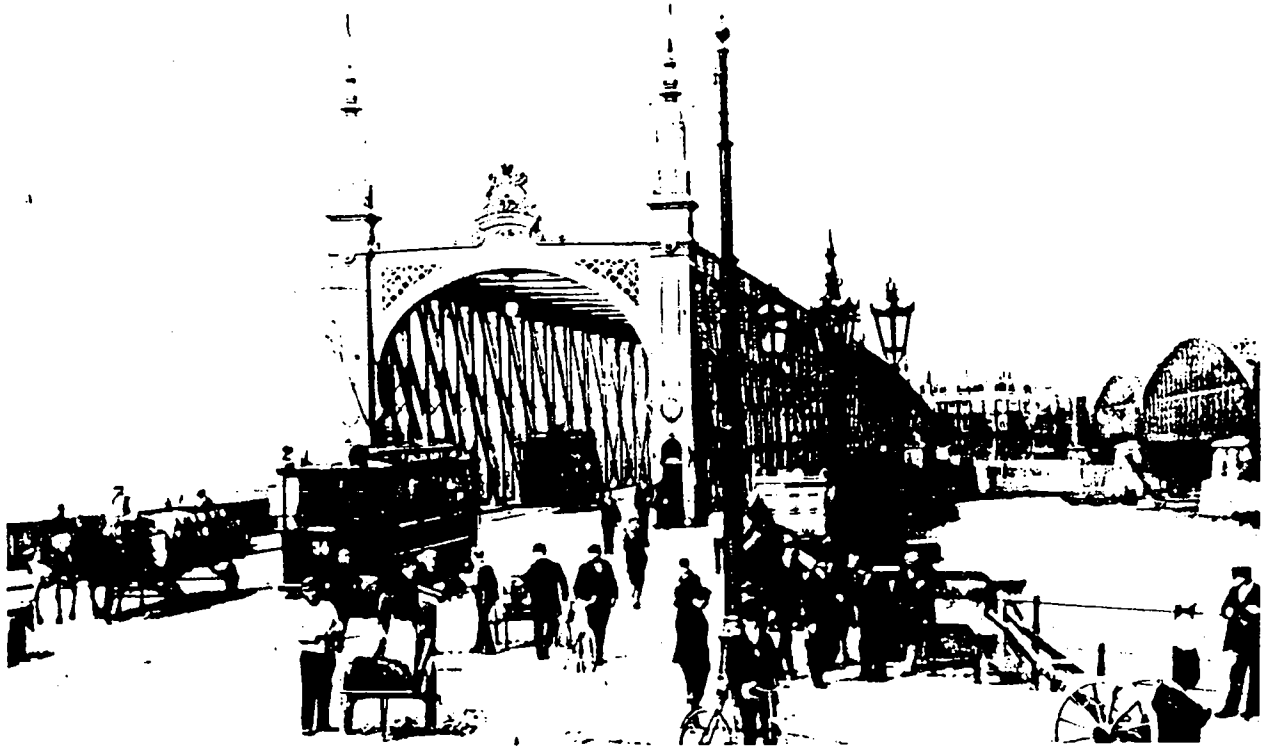
Na de Tweede Wereldoorlog werd de haven langs de zuidelijke Maasoever, verder westwaarts uitgebreid in nauwe samenhang met de vestiging van industrieën.

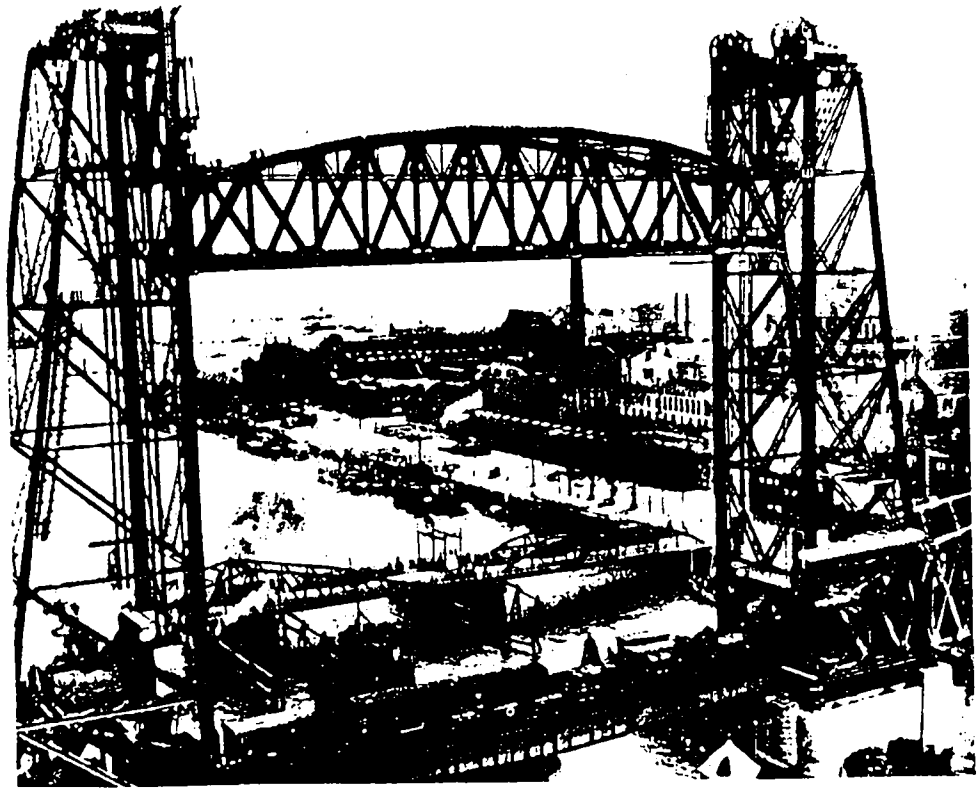
In de Eemhaven werden drie pieren ingericht voor kleine industrieën terwijl de Botlek (Botlekplan 1947) met chemische industrie omringd werd. De aanleg van Calandkanaal en Hartelkanaal in de jaren vijftig zorgden voor de verdere ontsluiting. Tevens werd een begin gemaakt met het Europoortplan (1957) waarbij het gebied rond het dorp Rozenburg veranderde in een havenlandschap met diepe havens, olieopslagterreinen en raffinaderijen.
In de jaren '60 werd met de aanleg van de Maasvlakte de uiterste grens bereikt.
Deze ontwikkeling heeft ertoe geleid dat het aantal havenactiviteiten in de oudste havengebieden naar het westen verhuisden.
Een aantal van deze gebieden zijn "ontmanteld" en opnieuw ingericht, bijvoorbeeld de Oude Haven en het gebied rond de Sint-Janshaven.
Andere havenbekkens zijn gedempt en bebouwd met woningbouwcomplexen, zoals de 1e Katendrechtsehaven.
In het kader van het ontwikkelingsplan "De Kop van Zuid" zullen de haventerreinen langs Binnen-, Spoorweg- en Rijnhaven een transformatie ondergaan tot woon- en kantoorgebieden.

4.1.3 Spoorwegen

Nadat in 1847 de eerste aansluiting op een spoorlijn plaatsvond, kwam in 1855 de spoorwegverbinding met het Duitse Ruhrgebied tot stand.
Concurrentieoverwegingen met de eerder tot stand gekomen spoorlijn Keulen - Antwerpen speelden hierbij een doorslaggevende rol.
De lijn, aangelegd door de Nederlandsche Rhijnspoorwegen liep via Utrecht en eindigde bij de Oude Plantage aan de Maas. Het definitieve Maasstation dat tot 1958 dienst heeft gedaan, verscheen iets noordelijker bij het Haringvliet (1876).
Het vaststellen van de Spoorwegwet in 1860, bespoedigde de aanleg van een Spoorwegennet. Van stadswegen kwam een verbinding met het zuiden tot stand door het verlengen van de lijn Antwerpen, moeilijk (in handen van le Grand Central Belge) tot het voorlopige eindpunt Mallegat (het latere station Feijenoord).
Deze nieuwe spoorweg kwam onder beheer van de maatschappij tot Exploitatie van Staatspoorwegen.
Aangezien de stad zich verzette tegen doortrekken van de lijn waarvoor een overbrugging van de Maas noodzakelijk was, nam de staat (Thorbecke) zelf het initiatief hiertoe. Er werd besloten tot overbrugging van de rivier en een verhoogd spoorwegtracé door de stad, vanaf het Bolwerk via de Nieuwland en Binnenrotte naar het Delftse Poortstation. Voor de aanleg van het viaduct werd in 1870 de Binnenrotte gedempt.
De spoorbruggen over Koningshaven en Maas en het viaduct kwamen in 1877 gereed. Ter hoogte van de Beurs werd het Beursstation gebouwd, dat door het bombardement in de meidagen van 1940 werd verwoest.
Het Blaakstation (vervangen in 1974) kwam er voor in de plaats.
De brug over de Koningshaven werd in 1928 vervangen door de Hefbrug.

De (eerste) Willemsbrug in 1910, gezien vanuit het zuiden vanaf de Maaskade. Op de achtergrond de Boompjes en rechts de spoorbrug.





De Hefspoorbrug over de Koningshaven in april 1927. Binnen de omlijsting van de brug op de achtergrond rechts het complex van de brouwerij en ijsfabriek d'Oranjeboom. Deze foto werd genomen vanaf het hoogste punt van de drijvende bok „Titan".

Steiger omstreeks 1902.

Rotterdamse Schie in 1899, gezien vanuit het zuiden vanaf het Hofplein. Links achter de huizen de korenmolen De Haas.

Een belangrijke verbetering in het spoorwegennet vormde de aanleg in 1899 van de Centuurbaan om de stad, waardoor de lijn Rotterdam - Utrecht aansluiting vond op de lijn Den Haag - Rotterdam - Dordrecht. Het tracé liep vanaf het Maasstation, achter de Kralingse Plas langs, westwaarts, het Oude Noorden en een deel van de Blijdorpse Polder insluitend, om vervolgens met een ruime bocht af te buigen naar het station Delftse Poort.
Een tweede verbinding met Den Haag gaf het zgn. Hofpleinlijntje, in 1908, aangelegd op een verhoogd tracé door de polder Bergpolder.
Deze lijn waartoe concessie was verleend aan de Hollandsche Spoorweg Maatschappij vormde de eerste elektrische spoorlijn in Nederland. Tevens was deze aanleg een vroeg voorbeeld van de toepassing van betonconstructies bij viadukten.
In hetzelfde jaar verscheen ten westen van de stad langs de oost/zuidgrens van de Spaanse Polder en de Oud-Mathenesserpolder een goederenspoorlijn met een emplacement voor de havenbekkens (Keile-, Lek- en IJselhaven). De lijn werd doorgetrokken naar de Schie- en Sint-Jobshaven.
Evenals op noord volgde de aanleg van een goederenspoorwegennet op zuid de ontwikkeling van de haven. Dit in verband met een efficiënte aan- en afvoer van goederen.
Langs de spoorweghaven kwam een spoorwegemplacement te liggen met aftakkingen naar de Katendrechtsehavens en de Wilhelminapier. Een goederenkantoor voor de Spoorwegen werd ontworpen door S. van Ravesteijn (Wilhelminakade/Parallelweg).
Naar de Waalhaven werd vanaf de Varkenoordsebocht een lijn aangelegd langs de Putselaan en Brielselaan, met een aftakking via de Boergoensestraat naar de Waalhaven westzijde. Deze lijn via de Brielselaan werd na de Tweede Wereldoorlog vervangen door een nieuw tracé, ten zuiden van de bebouwing langs de Charloisse Lagedijk.
De spoorlijn naar Dordrecht kreeg een extra halteplaats aan de Stadionweg met het tot stand komen van het stadion in 1936.
In 1987 is een begin gemaakt met de aanleg van de spoortunnel ter vervanging van de negentiende eeuwse spoorbruggen.

4.1.4 Lokaal openbaar vervoer

Vanaf 1879 werd in Rotterdam begonnen met de aanleg van een tramwegennet, nadat Den Haag, Amsterdam en Haarlem al vóórgegaan waren. Exploitant werd de Rotterdamsche Tramweg Maatschappij (R.T.M.), die niet alleen het vervoer binnen de stadsgrenzen verzorgde, maar ook een groot deel van het vervoer naar de omliggende dorpen en steden, zoals Hillegersberg, Overschie, Kralingen en Delfshaven (en verder door naar Schiedam). Het vervoer binnen de stad ging aanvankelijk per paardetram, het vervoer naar en van de buitengebieden per stoomtram of omnibus (paardebus).

Vrij Entrepôt rond de eeuwwisseling. De hydraulische haven-kranen hadden een hefvermogen van 1500 kg. Het buizennet ligt nog deels in de kade.

Advertentie uit de „Officieele Feestwijzer voor de Inhuldigingsfeesten te Rotterdam. 31 Aug. 1898".

Wm H. Müller & Co,

ROTTERDAM - AMSTERDAM - VLISSINGEN - HARLINGEN - ANTWERPEN - RUHRORT - LONDEN.

Reeders - Cargadoors - Expediteurs - Erts- en Kolenhandelaren.

EIGEN STOOMBOOTLIJNEN.

ROTTERDAM
- ABERDEEN, iedere 10 dagen.
- BILBAO, iedere 14 dagen.
- MIDDLESBRO, iederen Dinsdag.
- LONDEN, iederen Dinsdag-Donderdag-Zaterdag.

Alle stoomschepen in deze lijnen varende, zijn uitstekend ingericht voor het vervoer van passagiers.

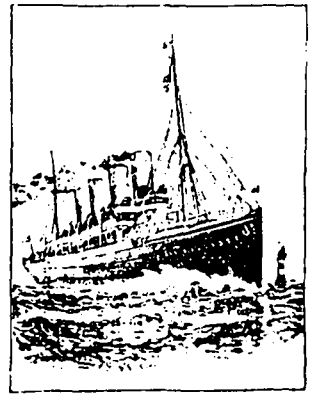
AGENTUREN VAN ROTTERDAM DIRECT.

Maritieme dienst van den Rumeenschen Staat
(Westen Lijn)
Geregelde Afvaarten naar
CONSTANZA -
SULINA - GALATZ en BRAILA.

The Hull & Holland Steamship Service Joint Committee.
Iedere Dinsdag, Woensdag en Zaterdag
[illegible]
naar HULL.
Speciale Inrichting voor Passagiers.

The Bristol Steam Navigation Co.
LIMITED
Geregelde [illegible]
GLOUCESTER en SWANSEA.

Aktieselskabet Det Ost Asiatiske Kompagni.



Geregelde Afvaarten van Oost Azië naar Rotterdam.

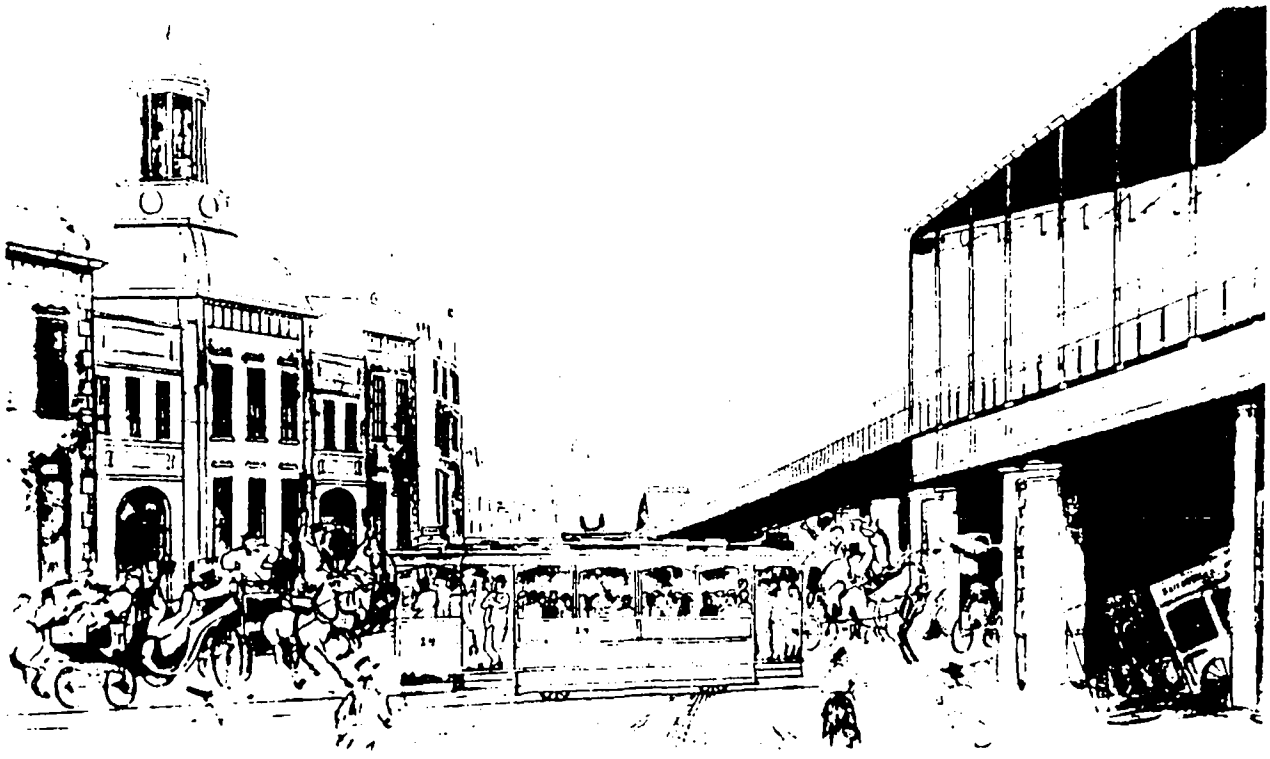
Koninklijke Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij.
Geregelde Afvaarten naar ST. PETERSBURG en diverse havens der Oostzee.

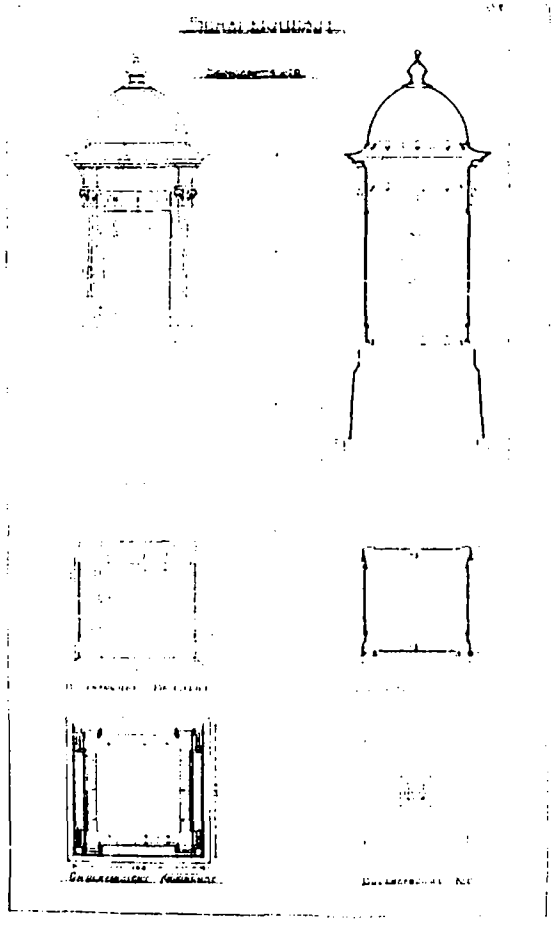
AGENTUREN VIA ANTWERPEN

NORDDEUTSCHER LLOYD
Geregelde Afvaarten naar CHINA, JAPAN, AUSTRALIË en ZUID-AMERIKA.

PURITAN LINE - HANSA - ST. LAURENCE LINE.
Geregelde Afvaarten naar BOSTON, BALTIMORE, QUEBEC en MONTREAL.

Een prentbriefkaart uit 1906, waarop de spot werd gedreven met de komst van de elektrische tram.





Basisontwerp voedingspunten, Gemeentewerken, 1905

De verbinding met Zuid bleef lange tijd slecht. Wel bereikte in 1884 de tram vanuit het Centrum het Noordereiland, maar het zou nog tot 1926 duren eer een rechtstreekse verbinding tussen het Centrum en Feijenoord tot stand kwam. In 1906 werd het net geëlektrificeerd en overgenomen door de R.E.T.M., een afsplitsing van de R.T.M. De R.T.M. trok zich terug op de Zuidhollandse en Zeeuwse eilanden, waar de maatschappij sinds de jaren negentig een uitgebreid stoomtrammet had opgebouwd en behield de eindhalte in de Rosestraat. Vanaf 1908 verscheen de elektrische tram ook op Zuid. Deze lijn begon in Charlois en had aansluiting op de veerpont die voer tussen het Willemsplein op Noord en de Wilhelminakade op Zuid. In 1927 ging de tram als R.E.T. in gemeentehanden over.
De aanleg van de tram had tot gevolg dat het straatbeeld werd verrijkt met - deels nog bestaande - remises, wachthokjes en gietijzeren stroomverdeelkasten. In de tweede plaats waren aanpassingen nodig in de binnenstad voor de aanleg van de rails en bovenleidingen: dempingen en overbruggingen werden erdoor bevorderd.
Voorbeelden zijn de Coolsingel en de Blaak, die eerst gedeeltelijk en later geheel gedempt werden.
Behalve de tram verscheen in de loop der jaren ook de autobus in het stadsbeeld.
In 1968 werd een metrolijn in gebruik genomen.

4.1.5 Vliegveld

Om de vervoersmogelijkheden en snelheid te verhogen werd, nog tijdens het graven van de Waalhaven besloten tot de aanleg van een vliegveld in de directe omgeving.
Aanvankelijk bestond het idee een deel van de haven te bestemmen voor vlieghaven, maar dit werd losgelaten.
Vanaf 1921 vonden er geregelde vluchten plaats op Londen en Duitsland.
De bombardementen van de Tweede Wereldoorlog maakte een eind aan het bestaan van het vliegveld bij de Waalhaven. Na de oorlog werd een nieuwe baan aangelegd in de polder Zestienhoven ter noorden van Overschie.

4.2 Handel en scheepvaart

Na een korte opleving van de handelsactiviteiten in de jaren twintig van de vorige eeuw, dankzij de steunmaatregelen van koning Willem I (de oprichting van de Nederlandsche Stoomboot Maatschappij op Feijenoord (1823), de vestiging van een vrijentrepot aan de Boompjes (1828), de stichting van de Nederlandsche Handelmaatschappij (1824)), vond pas na 1870 een echte doorbraak plaats waarbij de Rotterdamse haven zich ontwikkelde van stapelmarkt tot doorvoerhaven.
Stimulerende factoren waren de afschaffing van de doorvoer- en Rijnvaartrechten rond 1850, het verbeteren van de transportmogelijkheden door enerzijds de schaalvergroting en mechanisering in de scheepsbouw en overslag.
Anderzijds door het tot stand komen van de Nieuwe Waterweg en de spoorwegverbindingen met Antwerpen en het Duitse Ruhrgebied. Het zeeschip dat meestal op stoomkracht voer en derhalve over een groter tonnage beschikte, kon nu gemakkelijk doordringen tot de Rotterdamse haven.

Van essentiële betekenis was de snelle industrialisatie van het Ruhrgebied waardoor Rotterdam kon gaan functioneren als aanvoerhaven van bulk (ijzererts, graan, hout) en uitvoerhaven van kolen en afgewerkte produkten van de Duitse industrie.
Verbindende schakels waren het spoor en de Rijnvaart.
Vond voor 1870 de overslag van goederen door bootwerkers nog per zak, vat, mand of per stuk plaats, daarna veranderde deze traditionele overslagwijze definitief door de introductie van kranen, elevatoren en transporteurs in het havengebied. De overslagcapaciteit nam hierdoor enorm toe.
Parallel aan de schaalvergroting en mechanisering in de scheepsbouw, het transport en de overslag liep de verandering van haveninrichting.
Vooral ten behoeve van de overslag van massagoederen als graan, erts, kolen werd de traditionele insteek- of kanaalhaven, geflankeerd door kaden met pakhuizen, vervangen door het havenbekken met dukdalven of pieren waarlangs de zeeschepen konden afmeren om de goederen met behulp van kranen, elevatoren en transporteur over te hevelen in de rivierschepen.
Deze ontwikkeling van stapelmarkt naar transitohaven betekende evenwel niet dat er geen voorzieningen voor opslag meer werden getroffen.
Vooral ten behoeve van de stukgoedsector bouwde men vemen, loodsen en pakhuizen, al dan niet voorzien van kranen en laadbalkons. Produkten als koffie en katoen werden in aparte pakhuizen opgeslagen.
Voor de opslag van graan werden silo's gebouwd.

In de handel in stukgoed namen de internationale lijndiensten een bijzondere plaats in.
Om de ontwikkeling van deze diensten te stimuleren werden namelijk subsidies verleend. De lijndiensten hadden hun ligplaatsen met eigen opslagruimten en aangepaste haventarieven voornamelijk aan de kaden op de noordelijke oever en rond het Noordereiland (de Wilhelminapier).
De belangrijkste lijndiensten rond de eeuwwisseling waren de Holland Amerikalijn (op New York), de Rotterdamsche Lloyd (op het voormalig Nederlandsch Indië) en de Rotterdamse Harwichlijn (vanaf 1904 verplaatst naar Hoek van Holland).

Ondanks de tijdelijke malaises en dalingen van transporten in verschillende sectoren (kolen, erts, olie) tijdens en vlak na de Eerste Wereldoorlog en opnieuw in de jaren twintig en begin dertig was er toch sprake van een spectaculaire toename van handelsactiviteiten tot aan 1940, het begin van de Tweede Wereldoorlog.
Na een relatieve stilstand tijdens de oorlog namen met het herstel en de uitbreiding van de haven in westelijke richting na 1945 de handelsactiviteiten weer toe.
Een revolutionaire ontwikkeling in de stukgoedhandel vormde de introductie van het containertransport in de jaren '60, waardoor de bouw van opslagvoorzieningen in de vorm van pakhuizen, loodsen etc. voor deze goederen steeds meer tot het verleden zou gaan behoren. De containers vereisen slechts kale hectares asfalt voor hun tijdelijke opslag. In toenemende mate wordt een herbestemming voor de nog bestaande pakhuizen en loodsen gezocht.

4.3. Industrie en nutsvoorzieningen

4.3.1 Industrie

In het algemeen heeft een zeehaven een gunstige invloed op de vestiging van industrieën in of nabij de haven door de gemakkelijke aanvoer van grondstoffen en afvoer van produkten.
Dit is ook het geval in Rotterdam. Ook hier is sprake van een nauwe samenhang tussen de expansie van de haven vanaf het eind van de negentiende eeuw en de industriële ontwikkeling.
Deze ontwikkeling werd versterkt door de veranderingen in het transport over water, d.w.z. verbeterde verbindingen met zee en het achterland (Ruhrgebied) en een toenemend gebruik van de (ijzeren) stoomschepen die over een veel groter tonnage beschikte dan de zeilschepen.
Daarnaast was de introductie van de spoorlijn, waardoor een snelle afhandeling van goederen mogelijk werd, van invloed.
Tot aan 1870 waren eigenlijk alleen de op de scheepvaart georiënteerde machine-industrie (sinds 1923) en de gasfabricage (sinds 1825) als grote nieuwe industrieën te typeren.
Door de toename van het aantal inwoners, veelal werkzaam in de groeiende haven, nam echter rond 1900 ook de vestiging van de verzorgende industrie een grote vlucht.
Na de eeuwwisseling deden de volgende industriële sectoren zich in de stad voor:

1. voedings- en genotmiddelenindustrie;
2. textiel-, kleding- en lederindustrie;
3. hout- en bouwmaterialenindustrie;
4. papierindustrie;
5. chemische-, kunst- en kunststoffenindustrie;
6. metaalindustrie*.

* Indeling naar de Standaard Bedrijfs Indeling.

Veel industrieën werden aan of vlakbij de Maas gevestigd, waarbij zich op den duur concentratiegebieden vormden.
Bijvoorbeeld, rond de Kous- en Keilehaven waar de scheepsreparatie, de staalindustrie met machinefabrieken en de gasfabricage gingen domineren. Deze tak van industrie (scheepvaart) concentreerde zich ook op Heijplaat gelegen op de westelijke pier van de Waalhaven (Rotterdamsche Droogdok Maatschappij, die hier in 1914 het tuindorp Heijplaat stichtte) en in het gebied langs de rivier ten zuidoosten van het Mallegat (P. Smit jr.).

De zuidwestoever van de Maashaven werd hoofdzakelijk bestemd voor de graanverwerkende industrieën (Quaker Oats, Meneba).
Het oudste industriegebied is echter Feijenoord.
De transformatie van dit poldergebied tot "modern" industrielandschap begon met de vestiging in 1823 van de Nederlandsche Stoomboot Maatschappij (later Etablissement Feijenoord) met een stoomvaartlijn, later aangevuld met scheepsreparatiewerven en machinefabrieken aan de huidige Piekstraat.
Speciaal ten behoeve van de industrie werden de Persoons- en Nassauhaven gegraven.
Gestimuleerd door de aansluitingen op het spoor- en tramwegennet vestigden zich ook andere industrieën in het gebied zoals de "Bierbrouwerij en IJsfabriek de Oranjeboom" (Oranjeboomstraat), de "Margarinefabriek Van den Bergh" (Nassauhaven/Roentgenstraat), Van Wanings Cementsteen (Nijverheidsstraat) en de zuivelfabriek Nestlé (Piekstraat).

Deze vestigingen stimuleerden op hun beurt de komst van verschillende emballagefabrieken (kisten, vaten, tonnen, manden).
Tijdens en vlak na de Eerste Wereldoorlog deed zich op het gebied van de scheepsbouw en metaalverwerkende industrieën een enorme groei voor, die echter in het begin van de jaren twintig en opnieuw in het begin van de jaren dertig werd gevolgd door een malaise. Talrijke werven sloten of gingen over tot inkrimping.
Op gebied van de voedselindustrie (zuivel, meel) leidden zware concurrentieslagen en overheidsingrijpen tot fusies en opheffingen.
Ondanks deze ontwikkelingen bleef het aantal bedrijven in 1939 ongeveer gelijk aan het aantal in 1929.
Per saldo was er een toename van bedrijfsactiviteiten. Groeiende industrieën in de periode 1929-1939 waren de chemische industrie (petroleum, superfosfaat, zeep en kleurstoffen), de machine-industrie, de chocolade- en meelfabricage, de vliegtuigindustrie, de papierindustrie en de elektrotechnische en fijnmechanische industrie.
Een cesuur in de industriële ontwikkeling vormde de Tweede Wereldoorlog.
In het kader van het economisch herstel van stad en land werd de industrialisatie na 1947 met overheidssteun voortgezet. Zwaartepunt werd aanvankelijk de petrochemische industrie.
Het hele gebied ten westen van de Oude Maas, langs de Nieuwe Waterweg tot aan de Noordzeekust zou worden ingericht ten behoeve van deze tak van industrie (Botlekplan (1947), Europoortplan (1958), Maasvlakteplan (± 1965)).

4.3.2 Nutsvoorzieningen

Naarmate de stad groeide kwamen ook de verschillende nutsvoorzieningen zoals waterleiding, riolering, gas, elektriciteit en telefoon tot stand.
Aanvankelijk gebeurde dit veelal op particulier initiatief waartoe concessies werden verleend. Tegen het eind van de 19e eeuw nam de gemeente deze taken echter op zich.
Dit proces liep parallel aan de snelle ontwikkeling van de techniek in deze sector, waardoor ook sprake was van een steeds toenemende mate van efficiëntie.
Dit manifesteerde zich veelal in een grotere capaciteit of draagwijdte van de betreffende voorziening. Daarnaast in nieuwe soorten gebouwen en installaties.

- Waterleiding en riolering

Een aantal choleraepidemieën, rond 1850, waarbij veel slachtoffers vielen, vormden de directe aanleiding tot het nemen van maatregelen op het gebied van de waterhuishouding.
Tot dan toe werden de binnenwateren in de stad en de poldersloten buiten de driehoek (Cool, Rubroek) gebruikt voor zowel de waterverversing als voor de lozing van afvalwater en menselijke faeciliën.
Na een eerste plan in 1841 kwam de stadsarchitect W.N. Rose in 1852 opnieuw met een voorstel voor de verbetering van de drinkwatervoorziening en vuilafvoer, dat twee jaar later door de gemeenteraad werd aanvaard.

Dit zgn. Waterproject behelsde:

a. de demping en riolering van flink wat sloten in de binnenstad waarbij de afvoer van het afvalwater in de rivier zou moeten plaatsvinden via stoomgemalen;
b. een scheiding tussen de vesten en de afvoerwateren van de polders (Schie en Rotte) waarbij de vesten als drinkwaterbekkens moesten gaan functioneren;
c. het water van de polder Cool moest via de nieuw aan te leggen (Wester)singel afgevoerd worden, terwijl de nieuw aan te leggen straten van riolering moesten worden voorzien.

Het plan werd slechts deels en zeer vertraagd uitgevoerd, terwijl een goede regeling voor de afvoer van faecaliën uitbleef. Hiervoor ontwikkelde directeur van Gemeentewerken W.A. Scholten het plan om dit te laten plaatsvinden via de riolen en binnenwateren, die hiertoe moesten worden doorspuid. Ondanks dit spoelsysteem voor een deel van de stad, bleef de watervervuiling evenwel niet uit zodat het plan van Scholten uit 1858 om ook een waterleidingstelsel aan te leggen weer urgent werd.
Rose en C.B. van der Tak kwamen in 1868 met een voorstel voor de aanleg van een gemeentelijk waterleidingnet dat, nadat het een jaar later was aangenomen, door Van der Tak verder werd uitgewerkt.
In 1874 kon het waterleidingbedrijf in Kralingen, aangelegd ten oosten van de Oude Plantage, in werking worden gesteld.
De uitrusting van het bedrijf bestond 10 m uit een watertoren met een machine- en ketelhuis en vier filters met elk een oppervlakte van 1.000 m2. De situering aan de Maas hield verband met de inname en zuivering van het water.
Het complex onderging in de loop der jaren een aanzienlijke uitbreiding (extra filteroppervlak, een bezinkbassin buitendijks, een nieuw machine- en ketelhuis). Snelfilters werden in 1928 geïnstalleerd.
Het bedrijf heeft gefunctioneerd tot 1978, daarna werd een nieuw complex aan de Schaardijk in gebruik genomen.
Het D.W.L.-terrein heeft een herinrichting tot woningbouwlocatie ondergaan.

Ofschoon het waterleidingbedrijf een feit was, zou het nog enige tijd duren voor er een afdoende regeling voor de afvoer van faecaliën zou zijn.
Het spoelsysteem van Scholten werd in 1875 aangevuld met een wisseltonnenstelsel in de openbare privaten en in de woningen zonder privaat.
Toch werd ook het spoelsysteem verder ontwikkeld.
Directeur De Jongh van Gemeentewerken bracht in 1883 een plan uit voor de aanleg van het spoelstelsel voor de hele stad, d.w.z. de bestaande stad èn de nog te bouwen stadsdelen. Dit rioleringsplan werd dan ook in nauwe samenhang met de plannen voor deze nieuwe delen opgesteld.
Het werd in 1883 door de gemeenteraad aanvaard waarna het ten uitvoer werd gebracht.
Voor het wegpompen van het water werden de oude stoomgemalen aan het Oostplein en de Westersingel gerealiseerd volgens het plan van Rose uit 1852, vervangen door nieuwe met een nog grotere capaciteit.

Hierbij werd het oude gebouw aan de Westersingel gesloopt terwijl in het oosten het nieuwe gemaal werd gesitueerd aan de Admiraliteitskade. Het oude oostelijk gemaal werd in 1940 verwoest. Van de gemalen uit het eind van de negentiende eeuw getuigen tegenwoordig alleen nog de gebouwen. De functies zijn in 1977 overgenomen door het gemaal Mr. U.G. Schilthuis, aan de noordkant van het Oostplein.

Ook op zuid vond, in navolging van noord, de afvoer van faecaliën en afval plaats door middel van het zgn. spoelstelsel. Het water werd met behulp van stoomgemalen via de singels afgevoerd. Als eerste singel werd de Hillevliet aangelegd (1900) later gevolgd door de Boergoense Vliet bij Charlois. De gemalen verschenen aan resp. de Pretorialaan en de Wolphaertsbocht. De singels en riolering werden aangelegd volgens de plannen van De Jongh.
Het gemaal aan de Pretorialaan werd in 1912 geëlektrificeerd, spoedig gevolgd door de overige gemalen in de stad.
Naarmate de stad groeide nam ook het aantal gemalen, dat rond de eeuwwisseling vijf bedroeg, toe. Voor 1940 kwam o.a. het noordelijk rioolgemaal aan het Noordplein tot stand (1920).
Momenteel beschikt de stad over zo'n 250 kleine en 30 grote gemalen.

Door de dreigende achteruitgang van de waterkwaliteit begon Rotterdam in de jaren '60 met de bouw van zuiveringsinstallaties in Schiebroek ten behoeve van de reiniging van het water van de Bergse Plassen en in IJsselmonde omdat de uitmonding van de IJsselmondse riolering net bovenstrooms lag ten opzichte van de inlaat van het drinkwaterbedrijf.
Het spoelstelsel met afwatering op de rivier werd echter tot voor kort gehandhaafd.
Aanzet tot verandering vormde behalve de sterk verontreinigde rivier, de Wet Verontreiniging Oppervlaktewater uit 1969, waarbij het Rijk de taak op zich nam alle lozingen op de grote rivieren en de zee te saneren.
Bovendien werden alle ongezuiverde lozingen aan strenge regels gebonden.
Dit betekende de gesubsidieerde bouw van zuiveringsinstallaties die in beheer kwamen bij de waterschappen.
De belangrijkste installaties, met de grootste capaciteit verschenen bij Kralingse Veer (1985) en ondergronds in de gedempte Dokhaven (1987).

- Gasvoorziening

De eerste vestiging van een gasfabriek in de stad dateert van ruim vóór 1850. Al in 1825 verscheen een gasfabriek aan de Scheepstimmermanlaan. Het was de eerste gasfabriek in Nederland. Deze fabriek, in handen van een Engelse maatschappij (Imperial Continental Gaz Association), leverde steenkoolgas aan particulieren voor de verlichting van huizen en winkels. In 1843 vonden de eerste proeven met straatverlichting op gas plaats.

Een tweede particuliere gasfabriek (de Nieuwe Rotterdamsche Gazfabriek), kwam in 1852 tot stand aan de Lage Oostzeedijk in Kralingen. Na aanvankelijk een hevige concurrentiestrijd te hebben gevoerd, verzorgde de oudste fabriek de straatverlichting terwijl de fabriek in Kralingen gas leverde voor de verlichting van openbare gebouwen.

De gemeente nam de produktie van gas zelf ter hand in 1879 met de oprichting van een gasfabriek op Feijenoord. Deze werd gebouwd omdat de gemeente zich, in 1872, in het contract met de Rotterdamsche Handels Vereeniging van Pincoffs inzake de ontwikkeling van Feijenoord, had verplicht de straatverlichting te verzorgen. Aanvankelijk was er weinig afname maar naarmate de haven- en industriële activiteiten vorderden, nam ook de afname toe.
Na 1900 moest de capaciteit een aantal malen worden vergroot. Ondertussen verliep de gasleverantie op de noordoever niet probleemloos, zodat de gemeente in 1882 besloot tot het stopzetten van de concessieverlening en het overnemen van de gasfabricage door de gemeente. Dit op aandrang van G.J. de Jongh. Hiertoe werd de fabriek in Kralingen aangekocht en uitgebreid met o.a. zes grote gashouders, een grote zuiveringsbuis en een stoomgebouwtje. Het terrein strekte zich uiteindelijk uit van de Oostzeedijk tot de Oudedijk.
Aan de gasfabricage aan de Scheepstimmermanlaan kwam in 1887 een eind.
In verband met de toenemende vraag werd in 1909 besloten tot de bouw van een nieuwe gasfabriek met een zodanige capaciteit dat de oude fabriek in Kralingen gesloten kon worden.
Deze bezorgde namelijk steeds meer overlast.
De nieuwe fabriek, gesitueerd in het industriegebied aan de Keilehaven, trad in 1913 in werking.
De Kralingse gasfabriek werd in 1924-1926 ontmanteld, waarbij alleen de gashouders nog enige tijd dienst bleven doen als Gasstation Oost.
Maar ook hieraan kwam na de oorlog een eind met de komst van het kraakgas uit Pernis.
Dit betekende ook de sluiting van de steenkoolgasfabrieken aan de Keilehaven en op Feijenoord.
Sinds 1968 wordt de stad voorzien van aardgas.

- Elektriciteit

Ook de eerste elektriciteitsvoorziening vond plaats op particulier initiatief.
In 1883 verleende de gemeente een concessie voor een proefneming waarbij enkele hotels en kantoren van elektrisch licht werden voorzien.
Daarnaast verscheen in de binnenstad elektrische straatverlichting. Drie jaar later werd een concessie verleend voor een proef met elektrische uurwerken in de stad. Al spoedig besloot de gemeente echter, volgens een plan van De Jongh, de elektriciteitsvoorziening over te nemen. Daartoe werd in 1893 een elektrisch net aangelegd met een centraal station op het terrein van de gasfabriek aan de Oostzeedijk en twee onderstations: één op de Coolvest ten behoeve van de verlichting en één aan de Wilhelminakade voor de elektrische haveninstallaties. De uurwerken had de gemeente al in 1888 overgenomen.

Om aan de snel toenemende vraag te voldoen moest in 1906 een nieuwe centrale gebouwd aan de Maashaven. De centrale in Kralingen kon hierdoor worden verbouwd tot ondercentrale. Aan de Keilehaven verscheen in 1926 een centrale die draaide op de restwarmte van de gasfabriek.
De grote elektrische centrale aan de Galileïstraat werd in 1935 in gebruik genomen.
Na de Tweede Wereldoorlog, in 1946, vond de oprichting plaats van het Gemeentelijk Energie Bedrijf (G.E.B.).

- Telefoon

Een telefoonnet werd al in 1881 in de stad geïntroduceerd, slechts enkele jaren na de uitvinding van de telefoon. Initiatiefnemer en exploitant was de Nederlandsche Bell Telephoon Maatschappij.
De gemeente besloot in 1896 tot eigen exploitatie en nam het net over. In 1904 telde het ongeveer 4.000 aansluitingen.
De verbinding met de centrale aan de Botersloot, aanvankelijk door middel van luchtlijnen, maar spoedig met behulp van ondergrondse kabels, kwam tot stand via de zgn. kabelhuisjes.
In 1915 werd een begin gemaakt met de automatisering van het verdeelnet. Dit was in 1932 voltooid. Ondertussen moest de capaciteit van het "Centraal Bureel" aan de Botersloot worden uitgebreid, zodat er in 1923 een tweede centrale aan de Korenaarstraat en in 1925 een derde aan de Vlaggemanstraat in gebruik werden genomen.
Tevens kwam een nieuwe taakverdeling tot stand tussen het gemeentelijk telefoonnet en het rijksnet.
Het rijk bezat al sinds 1875 een Rijks Post- en Telegraafkantoor in de stad, aanvankelijk aan de Blaak maar sinds 1923 in een nieuw gebouw aan de Coolsingel. Het verzorgde tot dan toe de interlokale gesprekken, de gemeente alleen de lokale gesprekken.
In 1924 werd echter besloten dat de gemeente een streeknet zou invoeren voor het gebied rond de Nieuwe Waterweg.
Op lokaal niveau kwam in 1931 de draadomroep tot stand. Een jaar later verscheen er een gemeentelijke centrale op zuid aan de Wevershoekstraat.
De gemeentelijke telefoondienst werd in 1940 met de diensten van Den Haag en Amsterdam door het rijk "genaast".
In 1957 was het interlokale telefoonverkeer in Rotterdam geheel geautomatiseerd.

4.4 Dienstensector

De snelle uitbreiding van de Rotterdamse haven, de toename van handels- en industriële activiteiten èn de explosieve groei van het inwoneraantal gingen gepaard met een eveneens, snelle ontwikkeling van de dienstensector.
Hierbij moet onderscheid worden gemaakt in de zakelijke dienstverlening (winkels, kantoren, banken, hotels) en de niet-zakelijke dienstverlening op gebied van bestuur, gezondheid, kerkelijk leven en onderwijs, en de dienstverlening op het gebied van cultuur en ontspanning.
Ondanks het feit dat de sporen van het begin van de ontwikkeling van deze sector in het centrum grotendeels zijn uitgewist (W.O. II, wederopbouw), zullen ze in het navolgende toch in het kort worden aangegeven.
Dit met het oog op een goed begrip van de ontwikkelingen nadien.

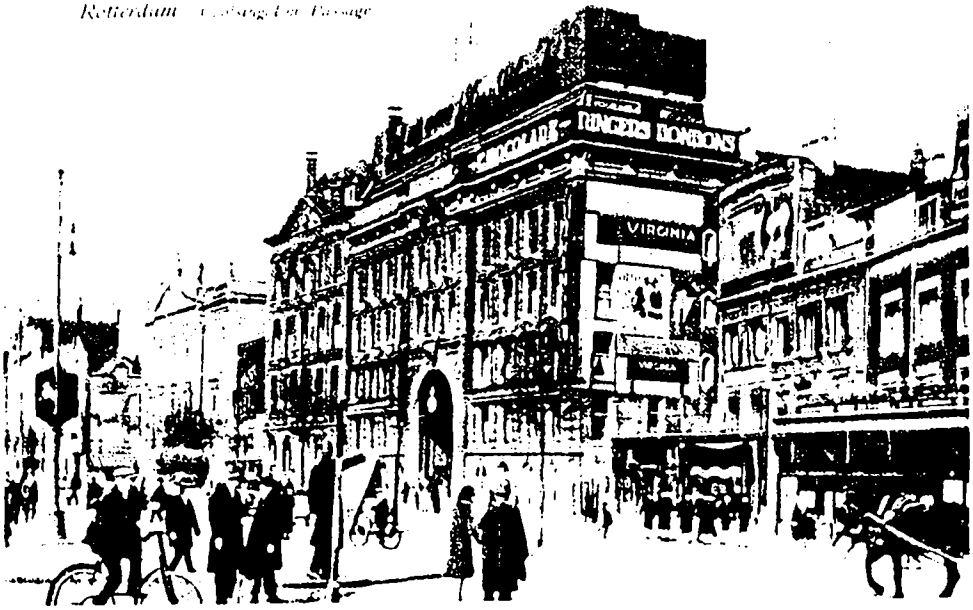
- Commerciële dienstverlening

Rond 1850 concentreerde het stadsleven zich rond de Beursbrug (1827) (nabij het huidige Blaakstation) tussen West-Nieuwland en de Geldersekade. Hier bevonden zich behalve de Grote Koopmansbeurs, de Korenbeurs en de markt, talloze winkels en koffiehuizen. Aan de havenzijde trof men het postkantoor aan en verschillende sociëteiten.

N.V. KRALINGSCHE
KATOENMAATSCHAPPIJ
ROTTERDAM.

De wonderen der Techniek
gaven onlangs weer het aanzien aan een nieuw grootsch bouwwerk: de hefbrug over de Maas te Rotterdam
Aan den voet dier brug strekt zich de fabriek uit waar BLUE BAND dagelijks versch wordt gekarnd en op den top der beide hefforens, 70 M. hoog, staan boven alles uit de woorden BLUE BAND. Zij symboliseeren de waarde van het artikel HOOG BOVEN ALLES UIT, steunende op vaste pijlers, kwaliteit. En tevens symboliseert het geheel, de brug die BLUE BAND vormt tusschen zuinigheid en goeden smaak. Nog zijn de tijden moeilijk, nog steeds is zuinigheid geboden. BLUE BAND stelt U in staat de zuinigheid te betrachten zonder afbreuk te doen aan Uw goeden smaak. En welke huisvrouw zou dit niet waardeeren?
30 cts PER HALF POND
BLUE BAND
VERSCH GEKARND

Rotterdam — Coolsingel Een Passage



Kantoren vestigden zich in de koopmanshuizen aan het Haringvliet, de Boompjes, de Wijnhaven en Scheepmakershaven.
De aanleg van het spoorwegviaduct rond 1875, waarvoor o.a. de Beursbrug, het postkantoor en de Korenbeurs moesten wijken veroorzaakte een verschuiving van de centrumfuncties westwaarts, dat wil zeggen naar het gebied Hoogstraat, Korte Hoogstraat en Coolsingel. Een belangrijke impuls gaf de bouw in 1883 van de Passage, tussen de Coolsingel en Korte Hoogstraat naar ontwerp van de architect J.C. van Wijk.
Deze overdekte winkelgalerij van een grootstedelijke allure, vormde de aanzet tot de modernisering van de winkelbranche, niet alleen door de concentratie van verkooppunten maar ook door schaalvergroting.
De bouw werd gevolgd door een tweede winkelcomplex, het zogenoemde plan C aan de Oude Haven (ter plekke van de huidige zgn. kubuswoningen). Hiervoor was aanplemping en overkluizing van een deel van deze haven noodzakelijk. Het complex werd opgetrokken, in de jaren '80, naar ontwerp van de Amsterdamse architect C. Muysken.
Behalve winkels werden er ook kantoorfuncties in ondergebracht.
Ook elders in de groeiende stad verschenen in deze jaren talloze winkels, vooral aan de straten die de hoofdaders vormden in de oude wijken en aan de toegangswegen tot de nieuwere aan de rand. In de meeste gevallen werd hierbij de benedenwoning omgebouwd tot winkel.
In het westen deed dit transformatieproces zich voor aan de Oude en Nieuwe Binnenweg, de Kruiskade en West-Kruiskade en later in het verlengde aan de 1e en 2e Middellandstraat, in het noorden aan de Jonker Fransstraat en Noordmolenstraat, later aan de Zwart Janstraat en Bergweg en in het oosten aan de Goudseweg en Goudse Rijweg en na demping van de Slaakvaart, aan de beide Slaakkaden.
Op zuid werden Beijerlandselaan, Putselaan en later de Pleinweg de belangrijkste winkelstraten.
Terwijl deze winkels hoofdzakelijk op buurtniveau functioneerden, kwamen de luxere winkels aan de singels, vooral aan de Westersingel.
Ook de vestiging van kantoren en banken nam door de toename van handelsactiviteiten en van de hypotheekverlening voor bouwactiviteiten een hoge vlucht. Vooral in het Scheepvaartkwartier waar een concentratie van kantoren plaatsvond gelieerd aan de scheepvaart (handelsondernemingen, rederijen).
Een verschil met de huisvesting elders in de stad, waar woonhuizen veelal werden omgebouwd tot kantoor was, dat de meeste kantoorpanden als zodanig werden ontworpen en gebouwd. Derhalve kan deze wijk als een van de eerste kantoorwijken in ons land worden beschouwd.
Fraaie kantoorpanden werden hier onder andere gebouwd voor de Steenkolen Handels Vereeniging Rotterdam (Westerkade, architect J.P. Stok Wzn., 1914), de rederij Van Uden (Veerhaven 14-15, architecten J.H. de Roos en W.F. Overeynder, 1906-1916), en de graanelevatormaatschappij (Parklaan 8, architect M. Brinkman, 1914).

Ook elders verschenen nieuwe kantoorpanden, zoals aan de Maaskade op het Noordereiland.
Banken werden vooral in of nabij de oude binnenstad opgetrokken. De bank Mees en Zn. was sinds de jaren '70 aan het v.m. Beursplein gevestigd, sinds 1930 tot 1940 in een nieuw gebouw ontworpen door A.J. Kropholler en A.A. van Nieuwenhuyzen (de huidige Academie van Beeldende Kunsten).

De Nederlandse Bank had aan de Boompjes een bijbank, in 1906 ontworpen door J. Verheul (ongeveer ter plekke van de na W.O. II door H.T. Zwiers ontworpen bank).
Na een korte recessie vond tijdens en na W.O. I weer een opbloei plaats van de geld- en warenhandel, hetgeen resulteerde in toename van bouwactiviteiten in deze sector.
Zo verschenen de eerste warenhuizen aan de Hoogstraat (Galeries Modernes, C. & A. Brenninkmeyer, 1922) en de Korte Hoogstraat (Hollandse Eenheidsprijzen Maatschappij Amsterdam (H.E.M.A.), 1927).
Bij de herbouw na W.O. II zouden deze warenhuizen weer in dit gebied terugkeren.

De gesignaleerde toename van bouwactiviteiten vond echter in belangrijke mate plaats in het kader van de zgn. city-vorming aan de Coolsingel en rond het Van Hoogendorplein.
Hier deed zich een concentratie van grootstedelijke centrumfuncties voor, welke gepaard ging met een ruimtelijke schaalvergroting van zowel de bouwvolumes als de verkeerwegen.
Aanvankelijk manifesteerden de eerste tekenen van city-vorming zich elders, namelijk rond de Oude Haven. Nadat in de jaren '80 het winkelcomplex plan C was gerealiseerd verscheen hier in 1898, aan de Geldersekade, de eerste "skyscraper" van ons land, het zgn. Witte Huis, gebouwd naar ontwerp van architect W. Molenbroek.
Een doorbraak in de modernisering van het centrum vormde evenwel het besluit, in 1909, tot de bouw van een nieuw stadhuis en een nieuw rijkspostkantoor aan de Coolse Vest die hiertoe zou moeten worden gedempt. Evenals het rijkspostkantoor aan de Blaak kampte het oude stadhuis aan de Kaasmarkt al jarenlang met ruimtegebrek. Aangezien herhaaldelijk diensten moesten worden uitgeplaatst, bracht burgemeester Zimmerman hierin verandering.
Met de bouw van een nieuw onderkomen aan de oostzijde van de Coolse Vest zou tevens de noodzakelijk geachte sanering kunnen plaatsvinden van de westelijke binnenstad.
Door middel van een prijsvraag, naar een voorontwerp van prof. H. Evers, waaraan meededen K.P.C. de Bazel, M. Brinkman, C.B. van der Tak, H. Evers, Alb. Otten, W.F. Overeynder en W. Kromhout werd de opdracht voor de bouw van het stadhuis verstrekt aan de opsteller van het voorontwerp prof. H. Evers.
In 1920 kon het nieuwe gebouw in gebruik worden genomen.
Het nieuwe rijkspostkantoor aan de noordzijde, grenzend aan het stadhuis en evenals dit gebouw gesitueerd met het front aan de Vest, werd opgetrokken naar een ontwerp van de rijksbouwmeester E.C. Bremer. Om het stadhuis meer tot zijn recht te doen komen, werd de voorgevel van het postkantoor tien meter teruggezet ten opzichte van de rooilijn van het stadhuis. Het effect werd evenwel omgekeerd aan wat men beoogde; het postkantoor leek hierdoor juist een "waardiger" plaats te hebben gekregen.
Met de demping van de Coolse Vest en de realisering van deze gebouwen was een nieuwe maatvoering geïntroduceerd welke bij de navolgende bouwwerken werd aangehouden. Te beginnen bij de in 1913 voorgenomen bouw van de nieuwe beurs. Ofschoon het gebouw pas in de jaren '30 zou worden gerealiseerd, naar ontwerp van J.F. Staal, stond voorop dat het geïntroduceerde monumentale karakter aan de stadszijde van de nieuwe Coolsingel zou moeten worden gehandhaafd. Een volgend grootschalige project vormde het plan (1916) van de Rotterdamse Hotelmaatschappij (reders en cargadoors) tot de bouw van een luxe hotel aan het Van Hogendorpplein.

Een blik op de Heerenstraat in juli 1927. Hier moesten huizen verdwijnen, om de doorbraak van Coolsingel naar Jonker Fransstraat met een nieuwe verbindingsweg te kunnen verwezenlijken.

THALIA

VANAF 5 MAART

NEDERLANDSE REVUE. DIR.: RENÉE SLEESWIJK

LOUIS DAVIDS

IN DE

REVUE

„GROTE POLONAISE"

Het geweldige lachsucces

GROOT GEMONTEERD - 30 MEDEWERKENDEN

COR SMIT

JOPIE KOOPMAN — CISCA HARMS

KEES VAN DAM — TIM TELBY

JEAN DU BELA — JACK BOW

EN 14 HELENA BELL STARS

ORKEST: Dr. FRED MAN AUTEUR: JACQ VAN TOL

MEER DAN 100 VOORSTELLINGEN TE AMSTERDAM

Iedere dag MATINEE 2.15 uur, 's avonds 8 uur. Zaterdag en Zondag 3 voorstellingen: 2.15 uur, 7 uur en 9.30 uur. Prijzen der plaatsen: Matinée van ƒ 0.25 tot ƒ 0.70. Avondvoorstelling van ƒ 0.50 tot ƒ 1.40. Plaatsen verkrijgbaar steeds één dag tevoren van 11—3.30 uur. Ook Telef. 15881

VRIJDAGMIDDAG GEEN MATINEE

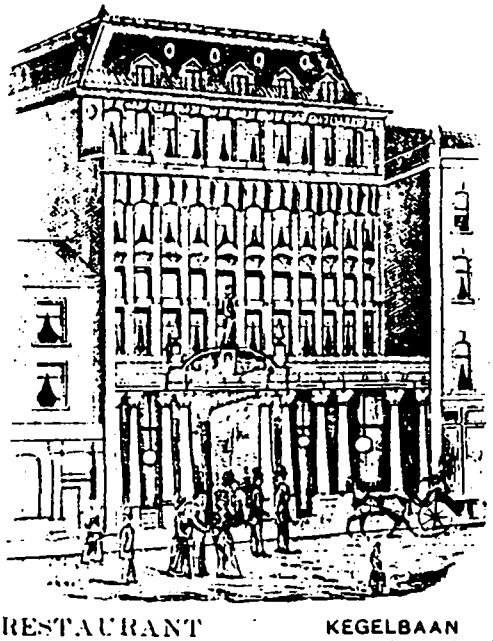
PREMIERE VRIJDAGAVOND 8 UUR

REVUE

1932

Grand Café du Passage,

Korte Hoogstraat. ROTTERDAM.



RESTAURANT den geheelen dag.

KEGELBAAN naar de eischen des tijds ingericht.

Goede Keuken, Uitstekende Wijnen.

Negen Biljards uit de beroemde fabriek van Charles Tostet.

Aanbevelend,

1895 C. A. VAN DEN ABEELEN.

BERVOETS' KLEEDING

'T HOOGST IN STIJL

'T LAAGST IN PRIJS

MAGAZIJNEN

ROTTERDAM hoek Helmerstraat

SNEEK

ZWOLLE

APELDOORN

KAMPEN

de Heer SCHERP VAN K'IJK

Studio '32 FILMTHEATER

presenteert van

VRIJDAG 13 Januari af

DIE DREI GROSCHEN OPER.

Naar het wereldbekende werk van KURT WEILL en BERT BRECHT.

Regie: G. W. PABST.

Hoofdrollen:

RUDOLF FORSTER

CAROLA NEHER

REINHOLD SCHÜNZEL

LOTTE LENJA

FRITZ RASP

HERMANN THIMIG enz.

Hedenavond 8 uur

GALA-VOORSTELLING. UITVERKOCHT.

Zondagmorgen 11 uur

Populaire Voorstelling

Entrée 40 en 50 ct.

Toegang boven 16 jaar.

EXPOSITIE

Werken van CHR. DE MOOR

11235 50

1933

...DAG en MAANDAG

...OPJESDAGEN MEUBELEN

...ONIE SLAAPKAMER

groot ledikant met toog tafel, 2 stoelen 98.-

...EN SLAAPKAMERS

...75 49.- 69.- en duurder

...LON GARNITUREN

2 crapauds, 4 stoelen,

...0 19.90 26.90 en duurder

...E PARTIJ DRESSOIRS

...90 8.90 14.90 en duurder

...2.95 | SCHUIFTAFELS.. 5.90

H. ter MEULEN

HOOGSTRAAT BIJ HET OOSTPLEIN

1938

Het plan bleek na W.O. I echter onrendabel en de grond bleef braak liggen tot 1930, toen op deze plaats het gebouw van de N.V. Bijenkorf, naar ontwerp van W.M. Dudok, tot stand kwam.
Ondertussen werd aan de westzijde van de Coolsingel/hoek Aert van Nesstraat wel een groot hotel opgetrokken namelijk het luxe appartementenhotel Atlanta, naar een ontwerp van F.A.W. van der Togt.
Tot dan toe waren hotels meestal ondergebracht in daartoe verbouwde woonhuizen. Een uitzondering vormde hotel Central aan de Kruiskade dat in 1916 als hotel werd gebouwd.
Zowel hotel Atlanta als hotel Centraal hebben de oorlog overleefd.

Een verdere centralisering van bestuurstaken vond plaats met de bouw in 1936 van een nieuw hoofdbureau van politie, in de directe omgeving van het stadhuis, dat wil zeggen, aan de noordoostzijde ervan, aan het Haagsche Veer. Dit gebouw, met een grootschalig karakter, werd ontworpen door de gemeentearchitect A. van der Steur.
Het proces van city-vorming aan de Coolsingel werd voor W.O. II letterlijk en figuurlijk afgesloten met een moderne hoogbouw voor de Hollandse Bank Unie, het zgn. Erasmushuis, naar ontwerp van W.M. Dudok.
Daarnaast vond er nog een sanering plaats van de Schiedamse Vest, waar een modern woningbouwcomplex met op de begane grond winkelfuncties, werd gerealiseerd naar ontwerp van J. Wils.
Na de oorlog zou de eerder ingeslagen weg van city-vorming aan deze singel en in de omgeving ervan verder worden voortgezet.

- Cultuur en ontspanning

Evenals bij de commerciële dienstverlening vond rond de eeuwwisseling en in de jaren twintig een zekere concentratie van voorzieningen op het gebied van cultuur en ontspanning plaats aan de Coolsingel en de directe omgeving ervan.
Daarbij diende zich ook een nieuwe voorziening aan, het bioscoopbedrijf.
Rotterdam kende in deze tijd drie schouwburgen, de Grote Schouwburg, in 1884 gebouwd aan de destijds pas aangelegde Aert van Nesstraat naar een ontwerp van architect J. Verheul, de Tivoli Schouwburg aan de Coolsingel waar vooral "volksstukken" werden gespeeld en de Circus-schouwburg, ook wel het Circusvariété genoemd, eveneens gelegen aan de Coolsingel.
Nadat in de laatstgenoemde ontspanning al vanaf 1893 filmpjes in de programma's waren opgenomen, gebracht onder de naam "The Royal American bioscope", kreeg het gebouw in 1926 de functie van bioscoop (Arena).
De beide andere schouwburgen werden tijdens W.O. II verwoest. Op de plaats van de Grote Schouwburg werd kort na de oorlog een nieuwe schouwburg opgetrokken naar ontwerp van H. Sutterland. Het gebouw is inmiddels weer vervangen door een nieuw complex (1987, W. Quist).
Het vooroorlogse bioscoopbedrijf leeft hoofdzakelijk voort in de namen. Bekende bioscopen waren: aan de Hoogstraat, Thalia, het City theater, het Asta Theater; aan het Pompenburg, het Grand Theater; aan de Kruiskade, Scala en Luxor; aan de Oude Binnenweg, Centraal en Olympia, en het eerder genoemde v.m. Circus-variété, Arena.
Een van de sleutelfiguren in de vercommercialisering van het bioscoopwezen was A. Tuschinsky.

Hij liet na een eerste behuizing in een v.m. zeemanskerk in 1914 de bioscooop Thalia bouwen met 450 zitplaatsen, waarmee het de grootste tot dan toe in ons land gebouwde bioscoop werd. Daarna volgden nog verschillende andere bioscopen, waarvan er enkele werden ontworpen door Jac. van Gelderen. Deze architect ontwierp in 15 jaar 6 grote bioscopen.
Van de vele bioscopen resteerden na W.O. II nog slechts een klein aantal waaronder de Luxorbioscoop aan de Kruiskade daterend uit 1918, maar vanaf 1928 gehuisvest in een nieuwbouw ontworpen door J. van Wijgaarden, drie bioscopen ontworpen door Jac. van Gelderen, te weten; de Westerbioscoop aan de Nieuwe Binnenweg/hoek Heemraadssingel (1919, in een complex van woningen, winkels en een zaal, waarin tegenwoordig de Pinkstergemeente is gehuisvest), de bioscoop Victoria aan de Bergweg (1935, tegenwoordig Radio Correct) en de bioscoop Roxy (1930) vanaf 1936 Arena (tegenwoordig een uitgaanscentrum voor jongeren).
Een belangwekkend gebouw op het gebied van kunst en cultuur dat ook onbeschadigd uit de oorlog te voorschijn kwam was het Museum Boymans-van Beuningen aan de Mathenesserlaan.
Het was slechts kort voor de oorlog tot stand gekomen 1928-1935, naar een ontwerp van A. van der Steur.
Voordien was de collectie ondergebracht in het zgn. Schielandshuis (tegenwoordig deel van het Historisch Museum).

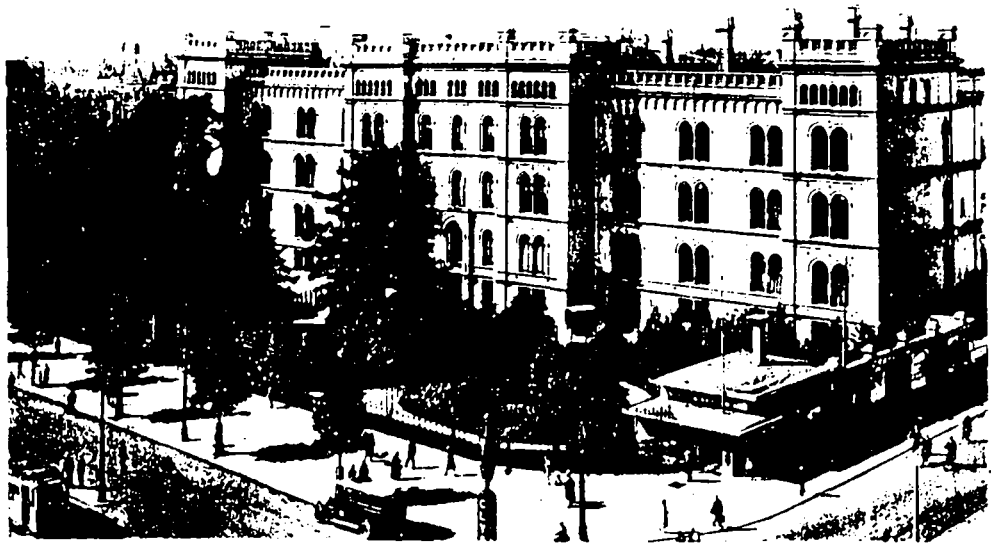
- Sport

De toename van de bevolking èn de ontwikkeling van het sportwezen vanaf de tweede helft van de vorige eeuw brachten ook tal van voorzieningen op dit gebied. Bijvoorbeeld gymnastiekscholen zoals aan de v.m. Oostsingel (1857), daarnaast zwembaden, met als eerste de in 1854 op initiatief van de Rotterdamse Vereniging voor Gymnastiek- en Zwemscholen (1853) opgericht Zwem- en badinrichting aan de Maas.
Dit bad werd spoedig gevolgd door andere, ook overdekte baden. In het begin van deze eeuw kwamen bijvoorbeeld tot stand een overdekt bad in de Tuinderstraat (inmiddels vervangen door het nabijgelegen Oostervantbad), het Sportfondsenbad in de Van Manenstraat en het Oostelijk Zwembad aan de Gerdesiaweg.
Dit laatste was naar een ontwerp van de architect Foeke Kuipers (1928); beide baden zijn nog in gebruik.
Ook de roei- en zeilsport liet haar sporen na o.a. in het clubgebouw van de Koninklijke Nederlandse Yachtclub aan de Willemskade, in 1849 ontworpen door A.N. Godefroy (tegenwoordig Museum voor Volkenkunde), het clubgebouwtje van de Roei- en Zeilvereeniging de Maas, aan de Veerhaven, gebouwd in 1908 naar een ontwerp van M. Brinkman en B. Hooykaas en dat van de roei- en Zeilvereeniging Kralingen waarvoor W. van Tijen het ontwerp maakte (1935).
De populariteit van de voetbalsport resulteerde in de bouw van twee stadia, ten eerste het stadion voor de club Sparta (voortgekomen uit de in 1888 opgerichte Rotterdamse Cricket en Footballclub) in Spangen waarvan het poortgebouw werd ontworpen door J.H. de Roos en W.F. Overeynder (1916).
Daarnaast werd voor de voetbalclub Feyenoord (1908) het gelijknamige stadion nabij IJsselmonde opgetrokken in 1934-1936, naar een ontwerp van J.A. Brinkman en L.C. van der Vlugt.
Vele andere sporten werden in bestaande zalen al dan niet verbonden aan scholen, of op reeds ingerichte terreinen beoefend (parken).
In de jaren '30 kwamen de eerste sportvoorzieningen op wijkniveau tot stand.

- Gezondheidszorg

De dienstverlening op het gebied van de gezondheidszorg werd in de periode 1850-1940 beheerst door de kerkelijke groeperingen. Zowel van rooms-katholieke als van protestantse zijde werden initiatieven genomen tot een zelfstandige ziekenzorg met een confessionele kleur. Daarnaast ontstonden enkele specialistische klinieken.
De professionalisering van de ziekenzorg trad evenwel in met het gereedkomen, in 1851, van het grote gemeentelijke ziekenhuis aan de Coolsingel dat was gebouwd naar een ontwerp van de stadsarchitect W.N. Rose. Tot dan toe werden zieken verzorgd in het Gasthuis dat was ondergebracht in de v.m. kloostergebouwen aan de Hoogstraat, daarnaast in het niet meer als zodanig functionerende Leprozenhuis en het Dolhuis.
Tijdens de W.O. II werd het ziekenhuis verwoest.
Aan het gebouw herinnert slechts de poort op het Binnenwegplein.
Het ziekenhuis werd voortgezet in het Dijkzigtcomplex (1951 e.) dat in 1967 de status kreeg van academisch ziekenhuis.
De bouw van het zgn. Coolsingelziekenhuis werd spoedig gevolgd door de oprichting, in 1866 van katholieke zijde, van het Gesticht van de H. Antonius aan de Nieuwe Binnenweg, bestemd voor ongeneeslijk zieken en krankzinnigen.
Het hoofdgebouw, ontworpen door F. Laureys, werd in 1907 voorzien van een nieuw poortgebouw naar ontwerp van E.J. Magry en J.M. Snickers.
In de loop der jaren kreeg het de functie van verpleeghuis, welke het nog steeds vervult.
Tot een ware hausse van ziekenhuisbouw kwam het in het laatste decennium van de negentiende eeuw en rond de eeuwwisseling.
In deze jaren vond meer dan een verdubbeling plaats van het inwoneraantal.
Van protestants-christelijke zijde kwamen drie ziekenhuizen tot stand.
Als eerste, in 1893, aan de Bergweg, het Eudokiaziekenhuis dat de eerste jaren werd ondergebracht in de bestaande villa "Welbehagen".
Dit "Gesticht voor Chronische Lijders", dat was opgericht door het gereformeerde diakonaat, onderging spoedig enkele uitbreidingen totdat omstreeks 1900 werd besloten tot een nieuwbouw. Dit gebouw, ontworpen door H. Coepijn, zou in de loop der jaren ook herhaaldelijk worden uitgebreid.
Eveneens in een villa (eigenlijk twee naast elkaar gelegen villa's) vond de huisvesting plaats van het Diakonessenhuis, dat door de gezusters Van Dam, in 1893, aan de Westersingel werd opgericht. Gezien het succes was ook voor dit ziekenhuis van de Ned. Hervormde Gemeente spoedig nieuwbouw noodzakelijk.
Deze kwam tot stand achter de villa op het land van Hoboken, naar een ontwerp van M. Brinkman en B. Hooykaas. Het gebouw werd herhaaldelijk uitgebreid, in 1936 zelfs met een compleet nieuw gebouw dat voor de oostgevel aan de Westersingel werd gesitueerd. Het ontwerp was afkomstig van J.A. Brinkman en L.C. van der Vlugt. Het ziekenhuis kreeg in 1969 de naam Van Dam ziekenhuis.
Het derde protestants-christelijke ziekenhuis was "Bethesda", dat in 1893 werd gesticht door de Nederduitsch Hervormde Gemeente van Kralingen. Aanvankelijk gehuisvest in een buitenhuis, kreeg het na drie jaar een eigen gebouw aan de Oostmaaslaan.
In 1979 fuseerde het met het Van Dam ziekenhuis. Het gebouw aan de Oostmaaslaan is inmiddels verdwenen.

Van katholieke zijde vond in 1892 de oprichting plaats van een tweede ziekenhuis, het Franciscus Gasthuis, dat na een jaar in een huurhuis te zijn ondergebracht, zelfstandige huisvesting kreeg in een 3-tal panden aan de Schie (later Schiekade). In 1915 werd het tegenover het Ungerplein gelegen complex aanzienlijk uitgebreid. De gebouwen werden afgebroken met de verhuizing van het gasthuis in 1975 naar de G.K van Hogendorpweg.
De joodse gemeente, die al sinds 1806 een eigen ziekenhuis had aan de Schiedamsedijk, later aan de Houtlaan, betrok in deze jaren een nieuw onderkomen aan de Claes de Vrieselaan (1900). Door de deportatie van de joodse bevolking in het begin van de W.O. II verloor het zijn oorspronkelijke functie. Het werd evenwel nog tijdens de oorlog ingezet voor het onderbrengen van de patiënten afkomstig uit het verwoeste Coolsingelziekenhuis.
Ook de gemeente vergrootte haar ziekenhuiscapaciteit met de stichting van een nieuw ziekenhuis, in 1905, in de oude gebouwen van het Sint-Agathagesticht aan de Bergweg.
Dit gemeentelijke ziekenhuis, met sinds 1917 een eigen directeur, onderging een uitbreiding in het begin van de jaren twintig.
In 1917 viel ook het besluit tot de instelling (1919) van een Gemeentelijke Geneeskundige dienst.
Onderdak boden aanvankelijk enkele kamers in het nieuwe stadhuis, maar in 1920 kreeg het een eigen onderkomen aan het Achterklooster.
Dit gebouw werd in 1940 verwoest, al een jaar later kreeg de dienst een nieuwe behuizing aan de Baan, ontworpen door A. van der Steur.
Het gemeentelijke ziekenhuis op zuid begon met de oprichting in 1928 van een kleine kliniek welke ruim tien jaar later werd opgenomen in het nieuwe Zuiderziekenhuis aan de Groene Hilledijk/-Dordtsestraatweg.
De vooruitgang in de medische wetenschappen stimuleerde de bouw van specialistische ziekenhuizen. In Rotterdam kwamen onder meer twee oogheelkundige klinieken die waren gehuisvest aan de Nadorstraat (vanaf 1847) en aan het Haringvliet (1913). Ze fuseerden na W.O. II en betrokken een nieuw gebouw aan de Schiedamsedijk dat werd ontworpen door A. van der Steur.
Daarnaast kwam er een havenziekenhuis, dat in 1925 begon met een Havenpolikliniek aan de Wijde nieuwesteeg, vervolgens naar de Oosterkade verhuisde totdat het in 1936 de nog steeds bestaande en als zodanig functionerende nieuwbouw betrok aan de Maaskade. (Voorheen werden zieke schepelingen in het Gasthuis en daarna in het Coolsingelziekenhuis behandeld.)
Het derde hier te noemen speciale ziekenhuis is het (Sophia) kinderziekenhuis.
Nadat dit ziekenhuis na de oprichting, in 1863, de eerste tijd in een bovenhuis aan de Hoogstraat was ondergebracht, kreeg het in 1876 een eigen gebouw aan de Westersingel (de latere marechausseekazerne, recentelijk vervangen door een nieuw kantoorgebouw ontworpen door Kraaijvanger architecten B.V.). Het kinderziekenhuis verhuisde opnieuw in 1936 naar een nieuw gebouwencomplex aan de Gordelweg, waar het werd uitgebreid met een bestaande zuigelingenkliniek. Het nieuwe gebouw werd ontworpen door Posthumus Meijjes van der Linden. In de nabije toekomst zal het ziekenhuis, dat sinds 1967 deel uitmaakt van het Academisch Ziekenhuis, verhuizen naar het Hobokenterrein.
Ook zal er een fusie plaatsvinden van het Eudokiaziekenhuis met het Bergwegziekenhuis.



Rotterdam, Gem. Ziekenhuis Coolsingel

De verpleeginrichting Eudokia aan de Bergweg, vermoedelijk enige jaren na de eeuwwisseling.

Gezamenlijk zullen de ziekenhuizen een nieuw gebouw betrekken in Capelle aan den IJssel.
Het Van Dam/Bethesdaziekenhuis krijgt een nieuwe vestiging in Spijkenisse.

- Onderwijs

Ook op het gebied van het onderwijs is er in de periode 1850-1940 sprake van een toenemende institutionalisering, hetgeen, gecombineerd met de voortdurende bevolkingsaanwas resulteerde in de bouw van vele scholen en onderwijsinstituten.
Zo kwamen kort na het van kracht worden van de Wet op het middelbaar onderwijs (1864) de "Eerste Rotterdamse H.B.S. voor Meisjes" aan de Witte de Withstraat tot stand (1872), daarnaast in de Mauritsstraat een R.K. Huishoud en Industrieschool voor Meisjes (1878) en een tweede Industrieschool voor Meisjes aan de Schietbaanlaan (1893).
Deze laatste school is nog steeds in gebruik terwijl van de twee andere alleen de gebouwen nog getuigen.
Ook werden diverse ambachtscholen voor vakonderwijs aan jongens opgericht.
Rond de eeuwwisseling en daarna nam de bouw van bewaarscholen, lagere scholen en scholen voor middelbaar (beroeps)onderwijs een hoge vlucht.
In dit verband moet de naam van de gemeentearchitect A. van der Steur worden genoemd die in de jaren twintig een aanzienlijk aantal openbare scholen ontwierp (o.a. aan het Afrikaanderplein, de Polderstraat, Frankendaal). Voor de bouw van katholieke lagere scholen werd onder meer de katholieke architect A.J. Kropholler aangetrokken (Mathenesserdijk, Bruijnstraat).
Enkele bijzondere scholen die in de genoemde periode een eigen onderkomen kregen, zijn onder meer de Zeevaartschool, de Academie voor Beeldende Kunsten en Technische Wetenschappen, de School voor buiten- gewoon lager onderwijs en het Conservatorium.
Na eerder te zijn ondergebracht in een leslokaal boven de v.m. Beurs (1833-1857) en daarna in het Tehuis voor Zeelieden aan de Veerhaven, kreeg de Zeevaartschool in 1916 een eigen gebouw aan de Pieter de Hoochweg.
Ook het conservatorium vestigde zich in 1915 aan deze straat.
De Academie voor Beeldende Kunsten en Technische Wetenschappen, opgericht in 1851, vond lange tijd onderdak op de zolder van het Schielandhuis. In de jaren dertig werd een nieuw gebouw aan de G.J. de Jonghweg opgetrokken ontworpen door de architecten Cramer, Meischke en Schmidt (1938). Momenteel is in het gebouw alleen de H.T.S. ondergebracht, terwijl de beeldende-kunstafdeling een zelfstandige behuizing heeft gekregen in de v.m. bank Mees en Zn. aan de Blaak.
Een school voor buitengewoon lager onderwijs werd onder de naam "Adriaanstichting" in 1896 opgericht aan de Bergweg.
Aangezien de stichting van scholen na W.O. I op een meer planmatige wijze plaatsvond, d.w.z. vanuit het perspectief van de wijkvoorziening, zal dit onderwerp nader worden aangeduid in het volgende hoofdstuk (Stedebouwkundige ontwikkelingen in het stadsgebied).

- Kerkelijk leven

Het toenemend aantal inwoners en daarmee de komst van verschillende kerkelijke groeperingen naar de stad manifesteerde zich in de bouw van vele kerken vanaf het laatste kwart van de negentiende eeuw.

Onder de immigranten in grote getale afkomstig van de Zuid-Hollandse en Zeeuwse eilanden waren de protestantse gelovigen in de meerderheid. Vooral op zuid verrees in de loop der jaren een groot aantal Gereformeerde en Nederlands Hervormde kerken. Desalniettemin kan in het algemeen worden gesteld dat na de eeuwwisseling in vrijwel elke wijk of buurt zowel een Rooms-katholieke als een Ned. Herv. en een Gereformeerde kerk voorkwam.
In het volgende hoofdstuk zal hierop nader worden ingegaan.
Behalve de genoemde kerken werden er ook door bijzondere, veelal kleinere geloofsgenootschappen, kerken opgericht.
Bijvoorbeeld door de Remonstrantse kerk aan de Westersingel waar, in 1895-1897, een nieuwe kerk werd gebouwd naar een ontwerp van H. Evers, of door de Waalse gemeente, aan de Schiedamse Vest, waarvoor de architecten J. Verheul en J. van Wijngaarden werden aangetrokken (1923-1925).
De Nieuw Apostolische kerk liet een nieuw gebouw neerzetten aan de Eemstein (Kiefhoek) naar een ontwerp van J.J.P. Oud.
De diversiteit werd nog versterkt door de bouw van kerken voor buitenlandse zeelieden met een specifieke geloofsovertuiging. Zo kwam er in 1914 een Noorse kerk, sinds 1938 gesitueerd aan de Westzeedijk en omstreeks 1920 een Zweedse kerk aan de Parklaan, verder een Schotse kerk aan de Schiedamse Vest en een Anglicaanse kerk aan de Pieter de Hoochstraat (1913).
De Deense kerk aan de Coolhaven dateert van na W.O. II.
Van de rond de eeuwwisseling gebouwde kerken zijn er inmiddels weer vele verdwenen.
Een aantal werden tijdens de oorlog verwoest, maar de meeste vielen in de jaren '70 en '80 onder de sloophamer.
Oorzaak was de voortdurende leegstand van de kerken als gevolg van de toenemende ontkerkelijking.
In het kader van de stadsvernieuwing zijn de meeste bouwterreinen weer ingevuld, dikwijls met bejaardentehuizen die onder verantwoording van de betreffende gezindte vallen.
De laatste jaren is er sprake van functieverandering tot moskee.

4.5 Bevolkingsontwikkeling 1850-1940

In de periode 1850-1940 vond een voortzetting plaats van de groei van het inwoneraantal een groei die reeds in het begin van de negentiende eeuw had ingezet.
Bedroeg het aantal inwoners aan het eind van de achttiende eeuw nog slechts 53.000, in 1830 was dit gestegen tot 72.294.
De groei zette zich tot 1870 gestadig voort om vervolgens sterk versneld plaats te vinden, vooral tussen 1890-1900. Tussen 1880-1900 verdubbelde het inwoneraantal van de stad.
Ofschoon de toename mede werd veroorzaakt door de verschillende annexaties die in deze periode plaatsvonden en door de natuurlijke aanwas, was de belangrijkste factor evenwel de sterke binnenlandse migratie van de plattelandsbevolking naar de stad.
Aangetrokken door de hoge conjunctuur van Rotterdam, die gepaard ging met een sterke toename van handelsactiviteiten, vestiging van industrieën, de constructie van havenbekkens, kaden, bruggen, bouwwerken, kortom met vele nieuwe arbeidsplaatsen, besloten talrijke bewoners van het platteland, vooral de Zuid-Hollandse en Zeeuwse eilanden en Noord-Brabant hier een nieuwe toekomst op te bouwen.
De langdurige crisis in de landbouw (1878-1890) bevorderde deze binnenlandse migratie sterk.
Voor de Zeeuwse eilanden Goeree en Overflakkee kwam daar nog bij de achteruitgang van de meekrapcultuur.

Het aspect van de werkgelegenheid en de groei van de stad trokken ook Duitsers aan die vooral afkomstig waren uit de armste streken van Zuid- en Midden-Duitsland.
Mede bepalend was echter het feit dat menig Duitser op deze wijze probeerde te ontkomen aan de dienstplicht.
Omstreeks 1920 begon het aantal nieuw gevestigden af te nemen. Rotterdammers waren toen de 2e en 3e generatie van de emigranten die destijds naar de stad waren getrokken.
In de jaren dertig trad er een zekere stabilisering op met een inwoneraantal dat schommelde rond de 590.000.
Deze relatieve stilstand werd veroorzaakt door het feit dat Rotterdam buiten zijn grenzen begon te groeien waardoor de toename van de bevolking steeds meer ten goede kwam aan de omliggende gemeenten. Door dit aanbod van woningen elders deed zich ook een dalende woningbezetting voor.
In 1940 bedroeg het inwoneraantal 619.686.
Na een lichte daling in 1941, veroorzaakt door de oorlogsomstandigheden, het aantal inwoners bedroeg 588.999 (d.i. inclusief de 57.344 verkregen door annexaties), toonde de loop van de bevolking tot 1965 een stijgende lijn. In dat jaar telde de stad 731.564 inwoners. Bijna twintig jaar later, in 1984, bedroeg dit aantal 555.353, vrijwel evenveel als in het jaar 1926. Deze daling werd behalve door de verder dalende woningbezetting sterk bepaald door de opkomst van groeikernen als Spijkenisse, Capelle aan den IJssel en Hellevoetsluis en van randgemeenten als Barendrecht en Ridderkerk.
Anno 1989 bedraagt het inwoneraantal van de gemeente ruim 576.000.

In cijfers:

I

Loop der bevolking van Rotterdam volgens de volkstellingen

Jaar	Aantal	Verhoudingscijfers	% van de bevolking van Nederland
1 Jan. 1830.....	72.294	1,000	2,766
1 Jan. 1840.....	78.098	1,080	2,730
19 Nov. 1849.....	90.073	1,246	2,947
31 Dec. 1859.....	106.122	1,468	3,207
1 Dec. 1869.....	116.232	1,608	3,247
31 Dec. 1879.....	148.102	2,049	3,691
31 Dec. 1889.....	201.858	2,792	4,474
31 Dec. 1899.....	318.507	4,406	6,240
31 Dec. 1909.....	417.989	5,782	7,135
31 Dec. 1920.....	516.271	7,141	7,520
31 Dec. 1930.....	586.952	8,119	7,396
31 Dec. 1931.....	587.316 [1])	8,124	7,285
31 Dec. 1932.....	586.802 [1])	8,117	7,171
31 Dec. 1933.....	587.901 [1])	8,132	7.092

1) Volgens de bevolkingsregisters.

Bron: L.H.J. Angenot

II

Herkomst van nieuw-gevestigden
(migratie-onderzoek Gemeente Rotterdam. Archief Stadhuis)

Samengevatte cijfers. Vestiging in	1907		1913	
Afkomstig uit	Mannen	Vrouwen	Mannen	Vrouwen
Randgemeenten van Rotterdam	888	974	1157	1350
Den Haag en Omstreken	1108	1327	1071	1300
Amsterdam	1002	1050	868	824
Zuidhollandse eilanden	1058	1181	1020	1106
Zeeland	520	489	442	486
Noord-Brabant	996	1017	792	848
Platteland Zd Hol. (centrum)	1444	1505	1475	1524
Utrecht	398	408	351	348
Gelderland	665	699	831	793
Groningen	196	178	186	175
Friesland	167	176	144	161
Noord-Hol. (behalve Amsterdam)	665	654	541	476
Limburg	130	111	162	143
Drenthe	135	38	89	36
Overijssel	195	160	228	191
	9567	9953	9357	9761

Bron: P.J. Bouwman en W.H. Bouman

5. Stedebouwkundige ontwikkelingen in het stadsgebied

5.1 Invloed van wet- en regelgeving op de stadsontwikkeling

Bij de eerste planmatige uitbreiding rond 1850, het Nieuwe Werk, was de invloed van de gemeente in de persoon van stadsarchitect Rose zeer groot. Het ging hier om een uitbreiding van het havengebied met woningen en pakhuizen voor kooplieden. In deze tijd bestond er nog geen bouwverordening en was de juridische betekenis van uitbreidingsplannen nihil. De grond was hier echter in handen van de gemeente, die zelf het stratenplan opstelde en aanvullende eisen stelde bij de uitgifte van de grond. Deze aanvullende eisen hadden zowel betrekking op de bestemming (woonhuis of bedrijfspand) als op het uiterlijk en beoogden de wijk het aanzien te geven van luxe woonwijk.
De gang van zaken bij het Nieuwe Werk was echter uitzonderlijk. Bij gebrek aan formele wet- en regelgeving was de greep van de gemeente op de stadsuitbreiding afhankelijk van een actieve grondpolitiek. De Onteigeningswet van 1841 bood de gemeenten al wel de mogelijkheid te onteigenen ten bate van het "algemeen nut" (destijds vrijwel uitsluitend hygiëne en verkeer omvattend), voor de aanleg van straten, pleinen en grachten. Rose had van deze weg gebruikt gemaakt voor de sanering van de lanenkwartieren. Bij de grote uitbreidingen van de woonwijken in het laatste kwart van de 19e en begin 20e eeuw stelde de gemeente zich echter in de persoon van de toenmalige directeur van Gemeentewerken G.J. de Jongh, terughoudend op ten aanzien van de particuliere grondeigenaren en bouwers. Het plan dat De Jongh voor deze grote uitbreidingen in 1883 ontwierp en dat na een tussentijdse wijziging in 1892 door de Raad vastgesteld werd, was niet meer dan een richtlijn. Het stratenplan bleek weer aangepast te moeten worden waar het geen rekening hield met bestaande eigendomsgrenzen, die meestal samenvielen met de kavelsloten. De gemeente beperkte zich ertoe bepaalde sleutelgebieden te kopen of te onteigenen en voor het overige te onderhandelen met de particuliere grondexploitanten. Deze exploitanten, die zelf de straataanleg moesten bekostigen, ontwierpen meestal zelf plannetjes als ze wilden (laten) bouwen, soms voor een enkele straat. Na aanleg moesten de straten aan de gemeente worden overgedragen die verplicht was voor de verlichting te zorgen.
De bestemming van de gronden tussen de straten kon in de 19e eeuw niet vastgelegd worden in een uitbreidingsplan. Enige invloed op de straataanleg en de kwaliteit van de bebouwing kon de gemeente uitoefenen via de bouwverordening. Rotterdam kende vanaf 1857 een bouwverordening die toen nog slechts - naast bouwtechnische eisen - de bepaling bevatte dat B. & W. de rooilijnen moesten aanwijzen. In de verordening van 1860 werd de minimumafstand tussen de voorgevels op tien meter bepaald, of minimaal vijf meter vanuit het midden van de weg en werd een maximumhoogte voor de bebouwing gegeven van anderhalf maal de straatbreedte. In 1887 werden de bepalingen in de bouwverordening aangescherpt in het kader van de genoemde omvangrijke uitbouw van de stad. Er werd in bepaald dat de nieuwe straten moesten aansluiten aan een bestaande openbare straat, een riool moesten hebben dat loosde op het gemeenteriool en moesten liggen op een in de verordening voor elk stadsdeel aangegeven peil. Ook was het verplicht in de straten buizen voor drinkwaterleiding aan te leggen. In het belang van het verkeer werd nog afschuining van de straathoeken geëist.

De gemeente dreigde met weigering van aansluiting op het gemeenteriool en van onderhoud van straten tegenover particuliere bouwers en grondeigenaren die niet handelden overeenkomstig het uitbreidingsplan van de gemeente. Pas in 1906 werden in de bouwverordening regels gesteld ten aanzien van de achterrooilijn van de bebouwing en werd een minimumoppervlakte voor een binnenplaats of een binnentuin gegeven. Deze regels kwamen in de eerste plaats voort uit veranderde opvattingen over hygiëne in de stedebouw. Welstandseisen werden pas in 1926 in de bouwverordening opgenomen.
Op zuid voerde de gemeente wel een actieve grondpolitiek, maar in de eerste plaats vanwege het havenbelang. De woongebieden werden geconcentreerd op plekken die overschoten na de aanleg van haven- en industrieterreinen en spoorwegen (Afrikaanderbuurt, Feijenoord). Het uitbreidingsplan dat De Jongh in 1903 voor het hele gemeentelijk grondgebied ontwierp voldeed aan de formele eisen van de woningwet en had de juridische betekenis dat het ongewenste bebouwing tegen kon gaan. Later werden telkens voor kleinere gebieden afzonderlijke uitbreidingsplannen opgesteld, het eerst voor het noordelijk deel van Crooswijk (1914). De gemeente bleef echter terughoudend met onteigeningen, hoewel dit sinds de inwerkingtreding van de Woningwet vereenvoudigd was en toegestaan "in het belang van de volkshuisvesting". Zo kon het gebeuren dat de heer Hoboken door de weigering zijn grondgebied te verkopen jarenlang de uitvoering van het uitbreidingsplan voor Dijkzigt en de aanleg van de Coolhaven tegenhield.
In het begin van de 20e eeuw was het onduidelijk in hoeverre het uitbreidingsplan rechtskracht had voor de gronden tussen de straten, grachten en pleinen. Pas in 1921 werd het uitbreidingsplan wettelijk bestemmingsplan en werden bebouwingsvoorschriften geïntroduceerd als aanvulling op de bouwverordening. Dat geldt dus voor de plannen die Witteveen heeft gemaakt voor b.v. Blijdorp, Bergpolder en Zuid. Ook werd in de wetsherziening van 1921 het onderscheid gemaakt tussen uitbreidingsplannen die de grote lijnen op langere termijn aangaven en de gedetailleerde bestemmingsplannen. Aan de planvorming voor Rotterdam-Zuid is die ontwikkeling naar een streekplan als kader voor een bestemmingsplan te zien. Die ontwikkeling wordt na de oorlog voortgezet met de structuurplannen en vlekkenplannen.

5.2 Stadsontwikkelingen 1850-1940 in hoofdlijnen

5.2.1 Staduitbreidingen buiten de vroegere vestingwallen

- het Nieuwe Werk/Scheepvaartkwartier

De eerste planmatige uitbreiding buiten de vestingwallen na 1850 bestond uit het Eerste en Tweede Nieuwe Werk op de opgehoogde en aangeplempte buitengorzen bezuiden de Muizenpolder en de Zalmhaven. Op voorstel van de Kamer van Koophandel werd het gebied ingericht als haventerrein voor de ontvangst van stoomboten en zeeschepen, met pakhuizen en woonhuizen voor de kooplieden aan de kaden. In 1847 werd het plan van Rose voor het Eerste Nieuwe Werk door de Raad aangenomen (Willemsplein, Willemskade, Veerkade, Westerstraat). De grond werd uitgegeven onder begeleidende voorwaarden van welstand. Daarin werd o.a. de hoogte van de bebouwing vastgelegd en werd bepaald dat de hoeken hoger opgetrokken moesten worden. Daarnaast mochten er geen fabrieken en bedrijven opgericht worden en werden de kavels langs de rivier en de Veerhaven uitsluitend bestemd voor de bouw van woonhuizen. De pakhuizen moesten daaronder of daarachter een plaats krijgen.
In 1852 besloot de Raad tot de aanleg van het Tweede Nieuwe Werk, omvattende de Westerkade, de Westerhaven, de Veerhaven en de Westerlaan. De Westerhaven, gelegen tussen de huidige Parklaan en de Calandstraat werd in 1902 weer gedempt. Ook in dit gebied golden aanvullende bepalingen van welstand, vergelijkbaar met die van het Eerste Nieuwe Werk.
In 1852 werd westelijk van het Nieuwe Werk het oosterlijk deel van het Park aangelegd. na 1875 volgde de westelijke helft, beide naar een ontwerp van tuinarchitecten J.D. en L.P. Zocher.

- de wijken Cool en Rubroek

Als onderdeel van Roses Waterproject kwam vanaf 1859 een ring van singels op enige afstand van de stadsdriehoek en o.a. de lanenkwartieren omsluitend, tot stand. Deze singels hadden in de eerste plaats betekenis voor de afwatering en riolering, daarnaast waren ze van belang als groengebied. Het waren de Westersingel, de Spoorsingel, de Noordsingel, de Crooswijksesingel, de Boezemsingel en de Diergaardesingel.
Het vervolg op Roses Waterproject was zijn "Plan tot aanleg van nieuwe straten in de polders Cool en Rubroek met verbetering van de binnenstad" uit 1858, waarin opgenomen was een stratenplan voor de huidige wijken Cool en Rubroek. Daarnaast was een grote uitbreiding gedacht tot aan Delfshaven, die echter nooit uitgevoerd is. In de huidige wijken Cool en Rubroek, de vroegere lanenkwartieren, zijn o.a. de Jonker Fransstraat (Rubroek), de Witte de Withstraat, de Kortenaerstraat, de Van Oldenbarneveltstraat en de Aert van Nesstraat (alle in de wijk Cool) vanaf ca. 1860 volgens dit plan aangelegd. Langs deze brede oost-westverbindingen kwamen middenstandwoningen van meerdere verdiepingen en enige herenhuizen. In het gebied achter de doorgaande straten kwamen arbeiders- en middenstandswoningen. Langs de Westersingel met Mauritsweg en Eendrachtsweg werden aanvankelijk - rond 1860 - vrijstaande villa's gebouwd, later overwegen luxe herenhuizen van meer verdiepingen in aaneengesloten bebouwing. In de wijk Rubroek staat thans tengevolge van bombardement wederopbouw èn stadsvernieuwing vrijwel geen oorspronkelijke bebouwing meer en ook het stratenpatroon is ingrijpend gewijzigd.

- het noordoosten (Crooswijk, Agniesebuurt, Provenierswijk, Oude Noorden)

In de laatste twee decennia van de vorige eeuw volgde de grote uitbreiding van de woonwijken in het noordoosten. Het initiatief tot bouwen werd genomen door particulieren, die op eigen grond direct buiten de singels in Crooswijk straten aanlegden en huizen lieten bouwen, o.a. rug-aan-rugwoningen. Dit gebeurde al in de jaren zestig van de vorige eeuw. Toen De Jongs plan voor het noordoosten in 1892 door de gemeenteraad aangenomen werd, was Crooswijk al tot het Excercitieveld volgebouwd met arbeiderswoningen. Ten noorden daarvan lagen al sinds het begin van de negentiende eeuw twee begraafsplaatsen. Crooswijk werd een woonwijk, waar ook - meer dan in andere wijken - bedrijven gevestigd werden, zoals een abattoir en een brouwerij. In 1914 werd voor het noordelijk deel een uitbreidingsplan vastgesteld. Het Oude Noorden was evenals Crooswijk een gebied dat aanvankelijk niet gezien werd als potentiële woonwijk wegens de afgelegen situering. Het was zeker niet de bedoeling dat de strafgevangenis midden in een woonwijk kwam te liggen. Het Oude Noorden is het resultaat van de samenvoeging van diverse particuliere stratenplannen, die soms niet meer dan een enkele straat omvatten. De uitbreidingsplannen van De Jongh (1883, 1892) dienden hierbij als richtlijn.
Het gebied ten noorden van de Bergweg van de huidige Bloklandstraat is pas na 1903, toen dit gebied van Hillegersberg geannexeerd werd, bebouwd. Zowel het Oude Noorden als Crooswijk zijn van oorsprong arbeiderswijken met langs de singels en de doorgaande wegen middenstandswoningen en herenhuizen. De Agniesebuurt en Provenierswijk aangelegd in de jaren negentig liepen beide tot aan de gemeentegrens (tot 1902-1903). De Provenierssingel werd aangelegd volgens het plan van De Jongh. Rond 1908 werd door de Agniesebuurt het verhoogd spoor aangelegd door de Zuid-Hollandsche Electrische Spoorwegmaatschappij, die ook de straten er omheen gedeeltelijk aanlegde. De buitenplaatsen aan de Schie maakten langzamerhand plaats voor woningbouw. Ook de Provenierswijk en de Agniesebuurt bestonden voornamelijk uit arbeiderswoningen met middenstandswoningen langs de singels en de doorgaande wegen.

Na decennia van plannenmakerij kwam vanaf ca. 1880 Zuid als haven- en industriegebied tot ontwikkeling, met de woonwijken daaromheen. Aanvankelijk kwam de ontwikkeling tot stand op basis van het z.g. plan Feijenoord van Rose, dat na de introductie van de spoorlijn in het gebied, in 1868, werd aangepast door de ingeniur Van de Tak en Michaëls. Volgens dit plan, in hetzelfde jaar door de Raad aangenomen, werden de Noorderhaven (Koningshaven) en de Spoorweghaven gegraven, werden de spoor- en verkeersbruggen gebouwd en ontstond het Noordereiland (ca. 1878). Als exploitant trad vanaf 1872 voor een groot deel van het gebied de Rotterdamse Handelsvereniging (R.H.V.) op onder leiding van Lodewijk Pincoffs, die het gemeentelijke plan liet omwerken en aanvullen met Binnenhaven en Entrepothaven. Het gebied ten oosten van de spoorlijn bleef gemeente-eigendom en werd grotendeels bestemd tot industriegebied met de havens Nassauhaven en Persoonshaven. In 1879 ging de R.H.V. failliet en kwam het terrein met de bebouwing in gemeentehanden. De Jongh ontwierp achtereenvolgens de Rijnhaven (1893 gereed), de Maashaven (1905 gereed) en het eerste deel van de Waalhaven (1910 gereed).

De vorm en omvang van de havens en de daaraan verbonden spoorlijnen bepaalden de wegenstructuur en de plaats van de woonwijken. De brede Brielselaan en Putselaan de Wolphaertsbocht en de Maashaven O.Z. zijn terug te vinden op een plantekening van De Jongh uit 1901 voor de Maashaven e.o.
In 1913 werden op Zuid vrijwel tegelijkertijd twee initiatieven genomen voor het stichten van een tuindorp. Architect H.A.J. Baanders werkte in opdracht van de Rotterdamse Droogdokmij een stratenplan uit voor een bij het bedrijf ten westen van de Waalhaven te stichten tuindorp: Heijplaat. Baanders verzorgde ook de architectuur van het eerste gedeelte.
De bankier K.P. van der Mandele nam het initatief tot het stichten van een tuindorp in het zuidoosten, tuindorp Vreewijk. In 1917 werd met de bouw van het westelijk deel volgens een stratenplan van Berlage begonnen. Het stratenplan voor het oostelijk deel werd ontworpen door M.J. Granpre Molière.
Tot aan 1920 werden op Zuid straten aangelegd op grond van ad hoc plannen. In 1920 werd een uitbreidingsplan door de Raad vastgesteld waarin ook de Maastunnel en tunnelroutes opgenomen waren. Burgdorffer introduceerde de Strevelsweg en de Pleinweg als de belangrijkste oost-westverbindingen, met het Zuidplein als groot verkeersknooppunt. Met dit plan als formele richtlijn kwamen in de jaren twintig in de wijk Bloemhof enkele experimentele woningbouwcomplexen tot stand zoals de betonwoningen (De Kossel en Stuhlemeijer) en de Kiefhoek. Granpre Molière werkte het plan van Burgdoffer om, nadat hij voor het hele eiland IJsselmonde een globaal plan had ontworpen. Dit plan werd weliswaar niet uitgevoerd, maar was wel van invloed op het plan zoals dat door W.G. Witteveen in 1926 aan de Raad aangeboden werd. Evenals Molière ontwierp hij een geraamteplan voor een groter gebied en ging hij in het meer gedetailleerde plan uit van een waaiervormige wegenstructuur. Bij een later wijziging van het plan werd de Dorpsweg geïntroduceerd als belangrijke noord-zuidverbinding, aansluitend op het tunneltracé.
Er is weinig volgens dit uitbreidingsplan van Witteveen uitgevoerd, alleen delen van Charlois. In 1940 liep de Zuidelijk grens van de bebouwing nog over de Kromme Zandweg, de Carnissesingel en de Smeetslandsedijk.
De vooroorlogse bebouwing bestond voornamelijk uit arbeiders- en middenstandswoningen, met uitzondering van het Noordereiland waar langs de Maaskade ook herenhuizen gebouwd werden.

- het oosten (Kralingen)

De particuliere stratenplannen strekten zich bij de grote uitbouw van de jaren tachtig en negentig ook uit tot het westelijk deel van de huidige wijk Kralingen, dat vanaf 1894 tot Rotterdam behoorde. De straten werden aangelegd ongeveer overeenkomstig het bekende uitbreidingsplan van De Jongh uit 1892. Na de annexatie nam De Jongh Kralingen op in zijn algemene uitbreidingsplan van 1903. Hij projecteerde daarin de bebouwing tot aan ongeveer de huidige Kralingse Zoom. De Kralingse Plaslaan, die in dit plan voorkomt is in 1911 aangelegd.
Voor de oorlog is er geen uitbreidingsplan voor heel Kralingen meer gekomen. Pas in 1935 werd er voor een deel van het gebied een plan vastgesteld, n.l. voor de terreinen aan weerszijden van de 's-Gravenweg. In de tussentijd werkte men met kleine plannetjes van zowel particulieren als gemeente, zoals de groep villa's rond de kleine vijver (Wagnerhof, particulier) en het villapark en openbaar park Rozenburg (gemeente).

De bebouwing was mede daardoor zeer gevarieerd: er werden zowel straten met arbeiderswoningen aangelegd (b.v. tussen Oudendijk en Lusthofstraat) alsook straten met herenhuizen (Jericholaan, Voorschoterlaan, Avenue Concordia).
Nadat de Raad in 1911 besloten had tot de aanleg van een groot bos rondom de Kralingse Plas werd door Granpre Molière, Verhagen, Kok en Klijnen, bijgestaan door tuinarchitect L. Springer een plan opgesteld. In 1925 werden de eerste bomen geplant, ofschoon er nog geen plan was vastgesteld. De eerdere plannen van Granpré Molière c.s. werden omgewerkt door Witteveen en tuinarchitect J.T.P. Bijhouwer, tot het Boschplan dat in 1933 werd goedgekeurd.

- het westen (a. Oude Westen, Middelland, Nieuwe Westen, Dijkzigt)
(b. Bospolder, Spangen, Tussendijken, Oud-Mathenesse, Nieuw-Mathenesse)

a. Het grootste deel van het gebied gelegen tussen de Westersingel en de Delfshavense Schie behoorde tot 1885 aan de gemeente Delfshaven, met uitzondering van het gebied ten noorden van de Beukelsdijk, dat tot 1902 aan Overschie behoorde. In zijn uitbreidingsplan van 1892 had De Jongh door dit gebied een aantal hoofdwegen geprojecteerd, die in de jaren erna bij stukjes en beetjes, via onderhandeling en met particuliere grondeigenaren aangelegd werden: de Claes de Vrieselaan, 's-Gravendijkwal, Heemraadssingel als de belangrijkste noord-zuidverbindingen, met daardoorheen slingerend van oost naar west de Mathenesserlaan. Langs deze brede, met bomen beplante lanen kwamen voornamelijk herenhuizen. Ook de door De Jongh geprojecteerde omlegging van de Delfshavense Schie werd gerealiseerd, hoewel voltooiing ervan door de weigering van de heer Van Hoboken zijn grondgebied te verkopen nog jarenlang op zich liet wachten (Parkhaven: 1890, Coolhaven: 1922, Parksluizen: 1933). Behalve het plan voor de Coolhaven werd ook de planvorming van de huidige wijk Dijkzigt geblokkeerd. Pas in 1928 kon begonnen worden met de uitvoering van een plan van W.G. Witteveen. De Mathenesserlaan en de Rochussenstraat werden op grond van dit plan doorgetrokken. Ook was ruimte gereserveerd voor een aantal grote gebouwen. Daar kwamen o.a. het museum Boymans-van Beuningen met het park erachter, het G.E.B.-gebouw en het kantoorgebouw van Unilever. Een groot deel van het terrein bleef echter tot na de oorlog onbebouwd.
Voor het gebied aan weerszijden van de Beukelsdijk stelde Burgdorffer in 1914 een plan op. Hier werden middenstandswoningen in gesloten bouwblokken gebouwd.

b. Ten westen van de Delfshavense Schie werden in het begin van de 20e eeuw de wijken Bospolder, Spangen, Tussendijken, Oud en Nieuw-Mathenesse aangelegd. Op de kaart van het Algemeen Uitbreidingsplan uit 1903 is een aantal hoofdelementen van de huidige wijken terug te vinden: de goederenspoorlijn van Delfshaven naar de hoofdlijn Den Haag-Rotterdam, de Schiedamseweg en de Mathenesserweg. Het havengebied Nieuw-Mathenesse - aangelegd vanaf 1916 - is nog niet aangegeven, hoewel het idee toen wel al bestond. Voor Bospolder werd in 1911 een gemeentelijk stratenplan opgesteld, dat gekenmerkt werd door een centraal plein, van waaruit straalsgewijs de straten geprojecteerd waren. In deze wijk kwamen voornamelijk arbeiderswoningen (meest vroege verenigingsbouw) met middenstandswoningen aan de doorgaande wegen langs de rand van de wijk.

De bouw van Spangen ten noorden van de Mathenesserdijk volgde kort daarop.
In 1913 werd een gemeentelijk stratenplan ontwikkeld (Burgdorffer) dat eveneens gekenmerkt werd door een stervormig stratenpatroon vanuit een centraal plein (P.C. Hooftplein). Zowel in Bospolder als in Spangen was de grond in handen van de gemeente en werd een aanzienlijk deel van de woningen gebouwd door corporaties en door de gemeente zelf. Daardoor ontstond, althans in oorsprong, een duidelijke samenhang in het straatbeeld.
Het gemeentelijk plan voor Tussendijken (1916) werd voornamelijk bepaald door het driehoekig terrein dat overgebleven was nadat de wijken Spangen en Bospolder aangelegd waren. Ook deze wijk kreeg een centraal plein en een bebouwing van arbeiderswoningen - waarvan ook een groot deel corporatiebouw - met middenstands-woningen langs de doorgaande wegen aan de rand.

In 1922 werd in de zuidoostelijke punt van de Oud-Mathenesser Polder een nooddorp gebouwd volgens een stratenplan en architectonisch ontwerp van gemeente-architect J.J.P. Oud, het Witte Dorp. Pas in 1923 werd een plan opgesteld voor de hele wijk met een rechthoekig stratenpatroon. De wijk kreeg een blokbebouwing met arbeiders- en middenstandswoningen. De wijk werd slechts gedeeltelijk voor de oorlog bebouwd.

- het noorden (Bergpolder, Blijdorp, Liskwartier)

Deze wijken waren als uitbreidingswijken al opgenomen in De Jongh's uitbreidingsplan van 1903. Omstreeks deze tijd werden deze gebieden van Overschie (1902) en resp. Hillegersberg (1903) geannexeerd. Op grond van De Jongh's plan werden de straten in het Liskwartier aangelegd, zoals de Bergselaan en de Bergsingel (ca. 1910). De noordelijke rand bleef lange tijd onbebouwd met het oog op het daar geprojecteerde kanaal (De Jongh 1904, Kanalenplan 1919, uitgevoerd 1931).
Deze strook werd opgenomen in de planvorming voor de wijken Bergpolder en Blijdorp, waarvoor pas in 1931 een plan van Witteveen definitief door de Raad vastgesteld werd. In noord-zuid-richting projecteerde Witteveen twee hoofdassen: de Statenweg in het verlengde van de Henegouwerlaan en de Schiekade/Schieweg, waarvoor de Schie gedeeltelijk gedempt moest worden. Als belangrijkste oost-westverbinding was de Stadhoudersweg geprojecteerd, die bij het Stadhoudersplein aansloot op de Bergselaan. Een tweede verbinding vormde de Statensingel die moest aansluiten op de Spoorsingel. In het gebied grenzend aan de spoorlijn in het westen plande Witteveen een park, een element dat hij ontleende aan het eerder afgewezen uitbreidingsplan van W. Kromhout. Omdat kort voor de oorlog besloten werd een deel van het park te bestemmen voor de Diergaarde, is het park kleiner geworden dan oorspronkelijk gepland. Beide wijken werden nog voor de oorlog bebouwd, Bergpolder met middenstandswoningen en betere arbeiderswoningen, Blijdorp met de wat duurdere woningen.

- geannexeerde kernen

De in de jaren dertig en veertig geannexeerde gemeenten hadden vóór W.O. II een beperkte uitbreiding vanuit de resp. dorpskernen. Pas later werden het woonwijken van Rotterdam, of bleef de kern bestaan als een geïsoleerd dorp. Voorbeelden hiervan zijn Pernis, IJsselmonde, Hillegersberg en in minder mate Hoogvliet. Een beschrijving van de vooroorlogse uitbreidingen van deze kernen is te vinden bij de betreffende deelgebiedsbeschrijvingen.

5.2.2 Scholen als wijkvoorziening

In de periode 1850-1940 is sprake van een sterke toename van het aantal scholen als ook van nieuwe typen scholen. (Vgl. 4.4.) De eerste uitbreidingswijk waar deze nieuwe scholen een plaats kregen was de wijk Cool. De eerste gemeentelijke H.B.S.-en kwamen hier. In de tweede helft van de negentiende eeuw kwamen er ook meer aparte schoolgebouwen voor het lager onderwijs, dat voordien meest in verbouwde woonhuizen plaatsvond. Het oudste schoolgebouw voor het lager onderwijs dat als zodanig ontworpen is staat nog aan de Schiedamse Singel (1803).
Van de verschillende typen scholen zijn eigenlijk alleen de bewaarscholen (kleuterscholen) en de lagere scholen, waaronder begrepen moeten worden de stadsarmenscholen, de scholen voor minvermogenden, de scholen voor gewoon lager onderwijs (g.l.o.) en voor meer uitgebreid lager onderwijs (m.u.l.o.) als wijkvoorziening aan te merken.
Het stichten van scholen voor lager onderwijs was in de negentiende eeuw nog overgelaten aan het particulier initiatief. De gemeente stichtte alleen de scholen voor de armen en minvermogenden. Deze scholen waren gratis.

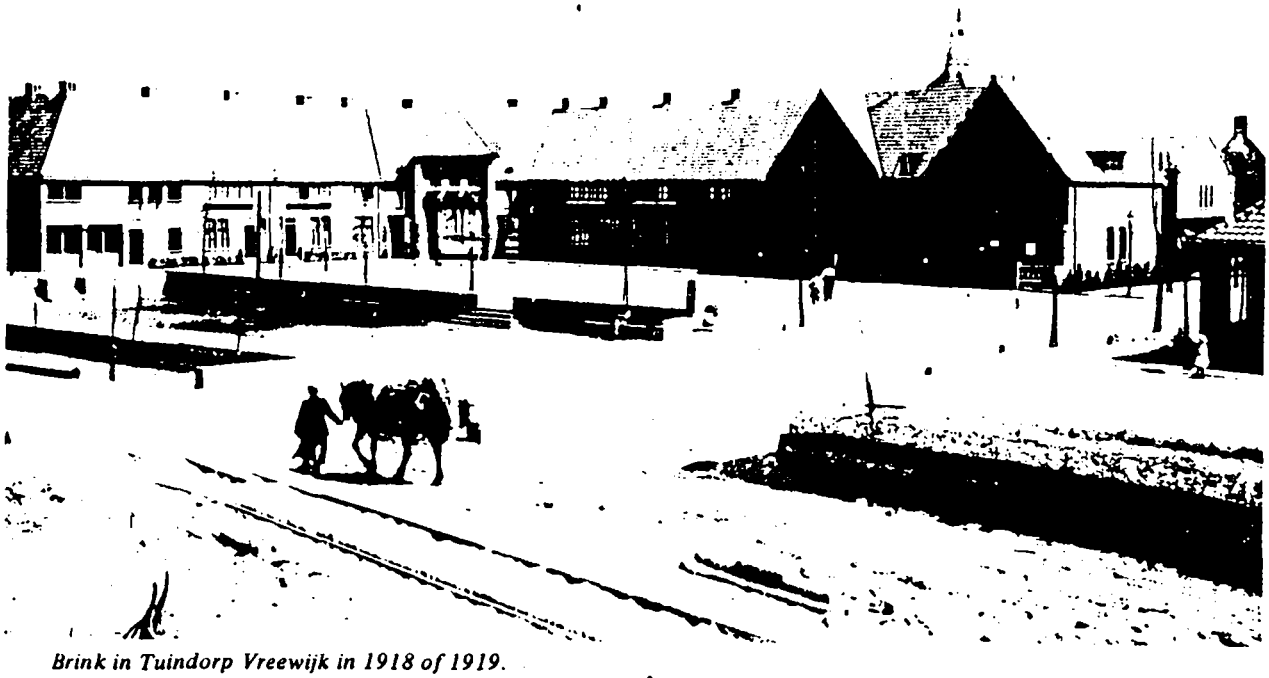
Aangezien het grootste deel van de arbeidersbevolking minvermogend was, werden in de arbeiderwijken in de negentiende eeuw vooral openbare scholen gebouwd. Katholieke armenscholen en scholen voor minvermogenden waren er ook, maar deze moesten geheel uit particuliere middelen bekostigd worden. Vanaf 1920, wanneer ook de bijzondere scholen aanspraak kunnen maken op subsidie van de overheid was er sprake van een sterke opkomst van Katholieke, Hervomrde en Gereformeerde scholen.
De bewaarscholen en lagere scholen werden in de 19e eeuwse uitbreidingswijken voor een groot deel op de binnenterreinen geplaatst. Ofschoon ze hier in het begin van de twintigste eeuw nog werden gesitueerd, kregen ze langzamerhand ook een meer centrale plaats in de wijk, soms aan een plein (b.v. Bospolder, Tussendijken). Rond 1920 is er sprake van meer concentratie van scholentypen in omvangrijke complexen. Dit is vooral op Zuid te zien.

5.2.3 Volkshuisvesting

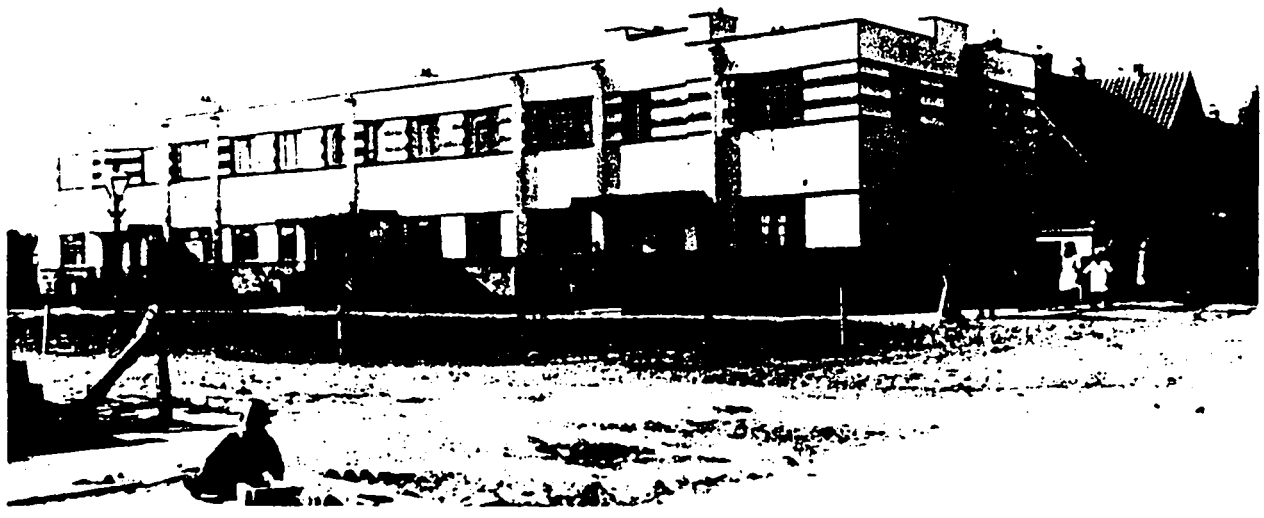
De bouw van arbeiderswoningen gebeurde in de negentiende en ook nog begin twintigste eeuw vrijwel uitsluitend door particulieren. Toch werden nog voor de instelling van de woningwet enkele woningen gebouwd door verenigingen die bouwden zonder winstoogmerk, zoals de woningen in de Jacominastraat en Leeuwensteinstraat op Zuid (1891) en de rijtjes rug-aan-rug woningen in de 1e en 2e Stampioendwarsstraat (1895). De Mij. voor Volkswoningen was de eerste corporatie die in 1908 krediet van de gemeente kreeg op grond van de bepalingen in de Woningwet.
Deze vereniging bouwde in 1909 de eerste woningen op Feijenoord.
Vanaf 1910 concentreerde de verenigingsbouw zich in Strevelswijk ook op Zuid. Hier werden vanaf de instelling van de gemeentelijke Woningdienst in 1917 ook veel gemeentewoningen gebouwd.
Dat de eerste verenigingswoningen op Zuid gebouwd werden was geen toeval: de bouwgronden waren hier relatief goedkoop terwijl bij laagbouw een dure heipaalfundering kon worden uitgespaard, gezien de gunstige ondergrond van klei. Daarbij kwam nog dat de particuliere bouwers weinig belangstelling voor dit deel van de stad hadden.

ROTTERDAM. BLOK WONINGEN „TUSSCHENDIJKEN".
Groupe d'habitations. Wohnungsblock. Block of private houses.
ARCH. J. J. P. OUD. ANNO 1920.

ROTTERDAM. SEMI-PERMANENTE ARBEIDERSWONINGEN „OUD MATHENESSE".
Habitations ouvrières semi-permanentes. Provisorische Arbeiterwohnungen. Semi-permanent workmen's houses.
ARCH. J. J. P. OUD. ANNO 1922.



Brink in Tuindorp Vreewijk in 1918 of 1919.



Bouw van betonwoningen aan de Dortmondstraat. September 1921.

Wat betreft deze aandacht voor laagbouw moet worden opgemerkt dat er behalve praktische overwegingen ook meer inhoudelijke argumenten in het geding waren. Deze werden bepaald door een belangrijke stedebouwkundige vernieuwing, te weten, het concept van het tuindorp. Deze uit de Engelse tuinstadbeweging voortkomende vernieuwing bood een uitstekend model voor de laagbouw op Zuid. Een model, zowel in programmatisch opzicht, het idee van de hechte (dorps-)gemeentschap moest zich weerspiegelen in de sociale voorzieningen, als in stedebouwkundige en architechtonisch opzicht, een traditionele dorpsopbouw met brink en omringende laagbouw. Er werden op Zuid twee plannen gerealiseerd waarin het concept van het tuindorp zicht het duidelijkst zou weerspiegelen, Heijplaat en Vreewijk (zie gebiedsbeschrijving 5 en 4.10.15).

Tegen de achtergrond van de strijd tegen de woningnood kwamen in de jaren twintig enkele experimentele woningbouwcomplexen tot stand met als doel met behulp van beton een bouwmethode te ontwikkelen die goedkoper en efficiënter zou zijn dan de traditionele baksteenbouw. Gerealiseerd werden de Stuhlemeijer- en Kosselcomplexen.
Met de bouw van deze woningen in de wijk Bloemhof werd ook geprobeerd een eind te maken aan de bouw van de als onhygiënisch bestempelde alkoofwoningen. Ondanks de heftige politieke strijd, waarin Heijkoop een belangrijke plaats innam, zou het echter nog tot 1937 duren voordat de bouw van dit type woning, geliefd bij particuliere bouwers, per verordening werd verboden. Een belangwekkende fase in het denken over de volkshuisvesting vormde de bouw van de Kiefhoek, in 1925-1928, eveneens in Bloemhof gelegen.
Bij dit project (J.J.P. Oud) werd de standaardisatie van de woningbouw uitgewerkt tot in zijn stedebouwkundige consequenties. Uitgangspunt was de uiterst compacte woningplattegrond die door zijn herhaling bepalend werd voor de geleding en ritmiek van de gevels.
Accenten werden aangebracht in de kopgevels. Het in de Stijl-kleuren geverfde complex (muren wit, detaillering geel, rood, blauw, grijs) is wereldberoemd geworden.

Ondanks de voordelen op Zuid kwam ook op de noordelijke oever volkswoningbouw tot stand op basis van de woningwet, in Bospolder vereningingsbouw en in Spangen grote complexen gemeentewoningen. De belangrijkste reden was de relatief lage grondprijs in deze gebieden. In plaats van laagbouw werden hier evenwel gesloten bouwblokken gerealiseerd van vier à vijf etages hoog die als één geheel werden ontworpen. De hogere bouwkosten door fundering en de relatieve grondschaarste vereisten een optimale benutting van de bouwgrond.
Toch betekende deze blokverkaveling een vooruitgang ten opzichte van de traditie van het z.g. rijhuis, (zie hoofdstuk 7.2.1) omdat de binnenterreinen over de algemeen groter werden en deels bestemd voor collectieve voorzieningen. Een bijzonder variant op dit schema van de blokverkaveling werd ontwikkeld door M. Brinkman in de wijk Spangen. Hier werden twee blokken samengevoegd, waardoor een groot binnenterrein ontstond dat kon worden bebouwd met collectieve voorzieningen. De maisonette-woning op de tweede verdieping werd ontsloten door een brede galerij.

De jaren twintig waren de hoogtij-jaren van de verenigings- en gemeentelijke woningbouw. In de jaren dertig, waarin grote delen van Blijdorp en Bergpolder gerealiseerd werden, was er sprake van een geleidelijke terugkeer naar de particuliere bouw, waarbij men evenwel het experiment niet uit de weg ging. In deze jaren kwamen de eerste galerijflats tot stand (zie hoofdstuk 7.2.1.).

5.2.4 Groenvoorzieningen

De groenvoorzieningen die de stad vóór 1940 kende zijn grotendeels planmatig tot stand gekomen. Een belangrijk deel werd ingenomen door de singels, die vanaf 1859, op basis van Rose's Waterproject, op enige afstand van het stadscentrum werden aangelegd. Ze werden ontworpen in een landschappelijke stijl door vader J.D. en zoon L.P. Zocher. De oorspronkelijke singelstructuur bestond uit de Westersingel, de Diergaardesingel, de Spoorsingel, de Noordsingel, de Crooswijksesingel en de Boezemsingel. Deze laatste werd nog vóór 1900 op een kleim gedeelte na gedempt, gevolgd door de Diergaardesingel rond 1940. De Heemraadssingel en de Proveniersingel zijn gebaseerd op het uitbreidingsplan van De Jongh (1893). Evenals de Hillevliet en Boergoensevliet (vanaf 1895) werd het groen van deze singels ontworpen door de in 1880 aangesteld gemeentelijke tuinarchitect D.G. Vervooren. In 1915 werd de Noordsingel doorgetrokken (Bergsingel) en in 1930 werd in het verlengde van de Spoorsingel de Statensingel aangelegd.

Het eerste stedelijke park dateert van 1852. Dit park aan de Maas werd ingericht naar een ontwerp van de reeds genoemde Zochers. Na een aantal kleine toevoegingen na 1860, werd het in 1875 aanzienlijk uitgebreid met de aangrenzende buitenplaats de Heuvel. In het oosten van de stad vormden de Oude en Nieuwe Plantage aantrekkelijke wandelparken. De Oude Plantage lag vlak langs de Maas en dateerde uit 1766, terwijl de Nieuwe Plantage op een kavel tussen Oudedijk en Oostzeedijk was gesitueerd en tussen 1844 en 1848 was aangelegd naar een ontwerp van de Zochers. Van beide parken, tijdens de oorlog deels verwoest, resteren tegenwoordig slechts fragmenten.
Het grootste vooroorlogse groengebied bestemd voor ontspanning werd het Kralingse Bos, rond de gelijknamige Plas. Ofschoon de gemeenteraad al in 1911 had besloten tot de aanleg werd pas in 1925 daadwerkelijk met de uitvoering begonnen (zie hoofdstuk 5.2.1). Talrijke sport- en recreatievoorzieningen moesten voorzien in de behoefte aan actieve ontspanning.
Van een veel kleiner formaat werd het Vroesenpark in Blijdorp dat vlak voor de Tweede Wereldoorlog werd aangelegd. Het onderging rond 1950 een herinrichting.

In Rotterdam bestond sinds 1857 een Diergaarde. Deze lag oorspronkelijk op de plaats van het huidige Kruisplein en Stationsplein. Voor de aanleg werd een deel van het (Wester-) singeltracé naar het westen gebogen zodat de singel om de Diergaarde kwam te lopen. De huidige Diergaardesingel getuigt nog van deze situatie. De locatie bleek in de jaren dertig te zijn achterhaald. De Diergaarde vormde een obstakel in het steeds drukker wordende noord- zuid en oost-west verkeer. Daarnaast werd de grond te duur. Er werd besloten tot overplaatsing naar een gebied ten zuiden van het Vroesenpark in Blijdorp, waarvoor S. van Ravesteijn een inrichtingsplan opstelde (1938-1940). De verhuizing werd nog urgenter toen de oude Diergaarde bij het bombardement van mei 1940 grotendeels werd verwoest.

Ondanks de twee voetbalstadions Sparta (1916) en Feijenoord (1937) beschikte de stad over relatief weinig sportterreinen. In de jaren twintig en dertig werd het gebrek daaraan aan de orde gesteld in diverse rapporten. Blijkens een inventarisatie in de jaren dertig waren erop dat moment sportvelden op het Afrikaanderplein, het Henegouwerplein (Middelland), Woudestein (Kralingen) en het Schuttersveld (Crooswijk). Kort voor de oorlog werd dit aantal flink uitgebreid met een aantal terreinen in Blijdorp. Tenslotte werd in de planning van woonwijken steeds meer rekening gehouden met open ruimtes, meestal in de vorm van pleinen, waaraan ook vaak de scholen gesitueerd werden. Dit geldt vooral voor de wijken die vanaf ca. 1910 aangelegd werden.

5.2.5 Organisatie stadsontwikkeling en volkshuisvesting

De organisatie van de stadsontwikkeling en - uitbreiding was lange tijd binnen de gemeente in handen van de Dienst van Gemeentewerken (aanvankelijk Plaatselijke Werken geheten). In 1912 werd de Dienst van Gemeentewerken opgesplitst in vijf hoofdafdelingen, waarvan één "Stadsontwikkeling en Gebouwen" werd. Pas in 1931 werd de afdeling Stadsontwikkeling een aparte dienst. In 1936 werden Woningdienst, Stadsontwikkeling en Gemeentewerken samengevoegd tot Gemeentelijke Technische Dienst. In de oorlog werd deze dienst weer opgesplitst in vier aparte diensten, w.o. Stadsontwikkeling. Tussen 1945 en 1964 is er sprake van een Dienst voor Stadsontwikkeling en Wederopbouw, tussen 1964 en 1974 van een Dienst van Stadsontwikkeling. Sindsdien maakt deze dienst deel uit van de overkoepelende organisatie Dienstenstructuur Ruimtelijke Ordening en Stadsvernieuwing (D.R.O.S./S.O.).
De belangrijkste directeuren/adviseurs van de betreffende diensten waren achtereenvolgens:

W.N. Rose,	stadsbouwmeester	1839-1855
	ingenieur Gemeentewerken	1855-1858
	ingenieur-adviseur G.W.	1858-1877
W.A. Scholten,	directeur G.W.	1855-1861
Ch.B. van der Tak,	directeur G.W.	1861-1878
G.J. de Jongh,	directeur G.W.	1879-1910
A.C. Burgdorffer,	directeur G.W.	1910-1922
H.G. de Roode	directeur G.W.	1922-1927
W.G. Witteveen,	chef hoofdafd. Stadsuitbreiding en gebouwen	1924-1926
	hoofd afd. Stadsontwikkeling, tevens stadsarchit.	1926-1931
	directeur dienst S.O.	1931-1936
	directeur Gem. Techn. Dienst	1936-1940
C. van Traa,	dir. Dienst S.O. en wederopbouw	1949-1964

Een Gemeentelijke woningdienst werd in 1916 opgericht met als directeur A. Plate. In 1918 vond de aanstelling plaats van J.J.P. Oud als architect van de dienst, die deze functie tot 1930 innam.
De heer Plate werd na zijn ontslag in 1923 opgevolgd door jhs. ir. M.J.E. De Jonge-van Ellemeet.
De woningdienst werd in 1924 samengevoegd met de Bouwpolitie waarbij De Jonge-van Ellewout directeur werd over de totale organisatie. Hij bleef dit tot de samenvoeging van de dienst met Stadsontwikkeing en Gemeentewerken tot de Gemeentelijke Technische Dienst.

5.3 Na-oorlogse ontwikkelingen

- Binnenstad

Door het bombardement van mei 1940 werd de oude stadsdriehoek vrijwel geheel vernietigd, als ook een deel van de aangrenzende wijken Cool, Rubroek, Agniesebuurt, Kralingen en Noordereiland. In 1944 werd bovendien een groot deel van het havengebied verwoest. Na de oorlog werd prioriteit gegeven aan herstel van het havengebied, terwijl pas begin jaren vijftig herbouw van de binnenstad op gang kwam. Al kort na het bombardement van 1940 lag er een wegenschema voor het verwoeste gebied, ontworpen door Witteveen. De kern van dit plan was een verkeerscircuit rond het v.m. centrum, gevormd door Hofplein, Coolsingel, Blaak, Goudsesingel, met o.a. een aanvoerroute over de Schiekade. De Schie, Blaak en Schiedamsesingel werden met oorlogspuin gedempt. Het wegenschema was uitgangspunt voor Witteveens Wederopbouwplan van 1941, dat gekenmerkt werd door verbanning van de overlast gevende industrie uit het centrum en naar de Spaanse Polder en een teurgkeer van 40% van het oude aantal woningen. In 1946 werd dit plan herzien door de nieuwe directeur van de Gemeentelijke Technische Dienst, ir. C. van Traa. Zijn plan, het Basisplan ging uit van een modern stadscentrum met overwegend cityfuncties, waar het wonen een ondergeschikte plaats innam. Er zouden slechts 10.000 woningen terug moeten komen in plaats van de 25.000 die in de oorlog worden verwoest. Het basisplan is in hoofdlijnen uitgevoerd, met als één van de belangrijkste bijstellingen het toelaten van meer woningen in het centrumgebied. De uitvoering van het plan vanaf begin jaren vijftig ging vergezeld van een bouwverbod voor een aantal terreinen, bedoeld om onvoorziene ontwikkelingen in de toekomst op te kunnen vangen. Een voorbeeld is het Weena, één van de belangrijkste boulevards uit het basisplan, waarlangs recentelijk de bouw van kantoren en woonflats op de laatst overgebleven plekken is begonnen.
De vergroting van het centrumgebied met een groot deel van de wijk Cool, zoals voorzien in het basisplan, kreeg gestalte met de aanleg van de Lijnbaan. De plannen voor dit eerst moderne winkelcentrum in Nederland werden door de architecten Van de Broek en Bakema ontworpen. Momenteel worden plannen gemaakt voor een aanpassing van het gebied.
Daarnaast is een plan in voorbereiding om het centrum te vergroten met de herinrichting van de noordelijke punt van Zuid, de z.g. Kop van Zuid.

- Nieuwe uitbreidingswijken

Door het grote verlies aan woningen en de beperkte vervanging daarvan in het centrumgebied en bovendien een vestigings- en geboorteoverschot was direct na de oorlog een flinke uitbreiding van de woonwijken noodzakelijk. Al in 1941 waren grote delen van aangrenzende gemeenten geannexeerd ten bate van de woningbouw (o.a. IJsselmonde, Hillegersberg, Overschie, Schiebroek). Na de herbouw van het verwoeste deel van Kralingen werd begonnen met de bouw van woningen in de gebieden Kleinpolder-Oost en -West.

Voor Zuid werd in 1949 het Uitbreidingsplan in hoofdzaak Linker Maasoever vastgesteld, met de woonwijken Pendrecht, Zuidwijk en Lombardijen. De nieuwe woonwijken werden van de bestaande gescheiden door een brede groenstrook, het Zuiderpark. Het gedetailleerde ontwerp voor Pendrecht en Zuidwijk was in handen van de architecten W. van Tijen resp. L. Stam-Beese.

De plannen voor Lombardijen en Groot-IJsselmonde werden begin jaren vijftig ontwikkeld door de dienst Stadsontwikkeling en Wederopbouw.
In 1947 werd de zuidwestelijk van Rotterdam gelegen gemeente Hoogvliet aangewezen als mogelijke locatie voor een satellietstad, noodzakelijk geworden door de uitbreiding van de havens in westelijke richting. Kort na het gereedkomen van de plannen voor Hoogvliet eind jaren vijftig werd het nabij gelegen Spijkenisse aangewezen als overloopgemeente, zonder dat deze gemeente overigens geannexeerd werd. Vanaf 1957 werd gewerkt aan plannen voor een uitbreidings van Rotterdam in oostelijke richting. In dat jaar werd het Uitbreidingsplan in hoofdzaak Prins Alexanderpolder vastgesteld. In de jaren zestig werd begonnen met de bouw van de wijken Alexanderpolder en Ommoord. In de jaren zeventig volgden Oosterflank en Zevenkamp. Op Zuid, oostelijk van IJsselmonde, werd in de jaren zeventig de wijk Beverwaard aangelegd.

- Sanering en stadsvernieuwing

De stadsvernieuwing begon in 1974 en in 1989 is 50% van het vooroorlogse woningbestand gepasseerd of in uitvoering.
Van de woningen die onder handen genomen zijn is het grootste deel gerenoveerd, een kleiner deel is gesloopt en vervangen door nieuwbouw. Aanvullende nieuwbouw kwam er in de v.m. haven- en industriegebieden, die door schaalvergroting en concentratie van activiteiten in het Europoortgebied verlaten waren. Enkele havens werden ten behoeve van woningbouwprojecten gedempt, zoals de haven Wilton in Schiemond, de Dokhaven en de 1e en 2e Katendrechtse haven. Ook op andere plaatsen in de stad maken bedrijfsvestigingen plaats voor woningbouw. In Crooswijk zijn inmiddels woningen gebouwd op het v.m. slachthuisterrein en veemarktterrein en in Kralingen op het terrein van de drinkwaterleiding zijn de waterbassing gedeeltelijk gedempt en zijn de eerste woningen en buurtvoorzieningen gereed, deels gevestigd in verbouwde bedrijfspanden.
De gerenoveerde woningen in de stadsvernieuwingswijken zijn vaak onherkenbaar veranderd door de verhoging met één of zelfs twee verdiepingen, de bevestiging van balkons aan de gevels, de vervanging van oorspronkelijke ramen door kunststof exemplaren, het aanbrengen van isolerende kunststofplaten of pleisterlagen en door een afwijkende kleurbehandeling. Bij de vervangende nieuwbouw is op een aantal plaatsen de stedebouwkundige structuur gewijzigd.

6. Ruimtelijke ontwikkelingen buiten de stadsbebouwing

Van een buitengebied in de zin van een open landschap met een verspreide bebouwing is in de gemeente Rotterdam nauwelijks sprake. Met uitzondering van het poldergebied Schieveen, Kethelpolder, Abtspolder in het noorden en Prinsenland en 's-Gravenland in het oosten strekt de bebouwing van de stad zich vrijwel uit tot aan de gemeentegrens.
Voor de infrastructurele en functionele ontwikkelingen in deze gebieden en de aard van de bebouwing zij verwezen naar de betreffende deelgebiedsbeschrijvingen 12 en 14.

7. Ontwikkelingen in de stedelijke bebouwing

7.1 Algemene karakteristiek

Over de ontwikkelingen van de stedelijke bebouwing voor zover bepalend voor de huidige ruimtelijke karakteristiek, welke dateert van vóór 1850, kan men in het geval van Rotterdam, (exclusief de geannexeerde kernen) kort zijn.
Deze bebouwing is grotendeels weggevaagd, tijdens de oorlog en gedurende de navolgende wederopbouwwerkzaamheden.
Alleen aan het Haringvliet en tot voor kort aan de Wijnhaven bevinden zich nog enkele 17e en 18e eeuwse panden. Maar deze kunnen vanwege hun luxe allure niet als karakteristiek worden beschouwd voor de destijds dichtbebouwde historische binnenstad.
De ruimtelijke karakteristiek van de stad wordt derhalve bepaald door een moderne bebouwing in het centrum met daaromheen op zowel de noord- als de zuidoever een ring van bebouwing daterend uit de periode 1850-1940, welke gevolgd wordt door een tweede ring met een naoorlogse bebouwing.
De beschrijving van de ontwikkeling van de bebouwing zal zich hoofdzakelijk richten op de periode 1850-1940.
Hierbij zal het accent worden gelegd op de woningbouw.
Allereerst omdat aspecten als schaalvergroting en nieuwe bouwopgaven elders behandeld worden (hoofdstukken 4 en 5).
Daarnaast wordt de bouwproduktie, in deze periode tot stand gekomen, grotendeels ingenomen door de woningbouw, waardoor deze categorie in sterke mate bepalend is voor de ruimtelijke karakteristiek van deze stad.

7.2 Bebouwingscategorieën

7.2.1 Woningbouw

Nadat gedurende de negentiende eeuw als meest gangbare type de één-kamerwoning en de rug-aan-rugwoning werden gebruikt kwam aan het eind van de eeuw een nieuw type in zwang, het zgn. dubbele huis.
Dit bestond uit twee náást elkaar gelegen woningen, in plaats van het gebruikelijke indeling achter elkaar, waarbij de voordelen van een tweede vertrek en betere verlichting golden.
Karakteristiek voor de laat-negentiende en vroeg-twintigste eeuwbebouwing werd het zgn. rijhuis, dat alom zou worden toegepast.
Dit doorlopende huis bestond uit een vrije beneden- en bovenwoning, waarbij deze laatste kon variëren in verdiepingenhoogte en derhalve in het aantal woningen. In doorsnee bevatte het naast een kleine keuken, een gang en/of trapgedeelte, een voor- en achterkamer met daartussen en of twee naast elkaar gelegen alkoven. Aan de toepassing van dergelijke nissen zou pas in in 1937, ondanks eerdere pogingen daartoe, een eind komen.
Van invloed op het doorlopende woningtype waren grondprijzen en bouwkosten.
In wijken als het Oude Noorden en delen van Kralingen zou het type van twee bouwlagen hoog tot omstreeks 1900 het meest worden toegepast. Behalve de relatief lage grondprijs, vanwege de ruime beschikbaarheid van grond, werd de keus voor dit type ook in sterke mate bepaald door de afkomst van de toekomstige bewoners. De meeste van hen kwamen uit plattelandsstreken met een lage agrarische en/of dorpse bebouwing en konden moeilijk aarden in hoge etagewoningen.
De produktie van deze woningen door bouwondernemers vond veelal plaats in een kader variërend van vijf tot tien woningen, hetgeen bepalend werd voor het straatbeeld.

Soms werden de bouwvolumes nadrukkelijk bepaald als eenheid door bijvoorbeeld het hoger optrekken van de hoekwoningen en/of de middelste woning. Ook werd een accent meegegeven door bijvoorbeeld een afwijkende decoratie of dakoplossing toe te passen.
Door stijging van de grondprijzen en bouwkosten ging men tegen het eind van de negentiende eeuw over tot de bouw van huizen met drie verdiepingen of meer. Dit bracht een uniformer straatbeeld met zich mee, hetgeen werd versterkt door de toepassing van de horizontale natuurstenen of stucbanden.
In de wijk Cool werd, vanwege de hier geldende hogere grondprijzen, het hoge type dominant.
Veel huizen werden hier voorzien van een witte of lichtgekleurde stuclaag.
Het prijsmechanisme was ook bepalend voor de woningbouw die in de laatste decennia voor de eeuwwisseling in het havengebied op zuid zou worden gerealiseerd.
Hier werden de grondprijzen gedicteerd door de commerciële belangen van haven en industrie. Evenals elders had dit voor de woningbouw tot gevolg dat, gelet op het handhaven van een redelijk huurpeil, werd gestreefd naar een maximale benutting van het grondoppervlak.
Ondanks de in deze gebieden toegepaste stadsvernieuwing is de hoge rijwoning nog steeds bepalend voor onder andere het Noordereiland, de Afrikaanderbuurt en delen van Feijenoord.
Zoals elders reeds genoemd (hoofdstukken 1, 5), vormden deze straten gesloten "bouwblokken", waarvan de lengte en breedte voornamelijk werden bepaald door bestaande kavelgrenzen.
Het twee en drie hoge rijhuis, gevoegd in eenheden van dikwijls 5 of meer zou ook na de eeuwwisseling nog veelvuldig, vooral in het noordelijk stadsdeel worden toegepast (Middelland, Het Nieuwe Westen, delen van Kralingen).
Ook voor de singels en rijke groene straten als bijvoorbeeld in Kralingen, de Hoflaan, de Vijverlaan, de Avenue Concordia, of het westelijk stadsdeel de Heemraadssingel, de Mathenesserlaan en de 's-Gravendijkwal werd het rijhuis, al dan niet gekoppeld, karakteristiek. Verschil werd o.m. aangebracht in de wijze van bewoning (slechts beneden en boven), in de breedte van de gevel (ongeveer 7 m i.p.v. 4,90 m), de duurdere materiaalkeuze en de uitbundiger decoratie. Dikwijls werd er stijlzuiverder gebouwd (neo-renaissance, eclectisch, Jugendstil) naar het ontwerp van een architect. Deze huizen waren bedoeld voor de hogere huur- en koopklasse.
Bij de particuliere bouw voor arbeiders en middenstandswoningen was hiervan veel minder sprake.
Verandering kwam hierin na W.O. I, met de zgn. bouwers in het groot.
Uitgaande van het gesloten bouwblok bouwden zij halve straten tegelijk, met alle woningen achter één gevel en onder één lijst. Het decoratieve stucwerk maakte plaats voor een versiering in een afwijkend metselwerk, dikwijls in een expressionistische en later Amsterdamse schooltrant. De hoogte van de bebouwing veranderde evenwel niet of nauwelijks.
In tegenstelling tot voorheen werd voor het ontwerp van de gevel vaak een architect geraadpleegd. Dit was bijvoorbeeld het geval in Spangen bij de totstandkoming waarvan J.J.P. Oud een belangrijke rol speelde.
Daarnaast waren er strengere stedebouwkundige voorwaarden in het geding, deels wettelijk bepaald, deels voortkomend uit architectonische en stedebouwkundige overwegingen.

Op Zuid voltrok zich in deze jaren, tijdens en na W.O. I, een volstrekt andere ontwikkeling. Hier kwam de lage één/of meergezinswoningen in zwang, gesitueerd in een stratenpatroon met korte en langere straten, met pleintjes en andere, dikwijls groene, ruimten, dat werd bepaald door het concept van de tuinstad c.q. het tuindorp (Heijplaat, Vreewijk, Bloemhof).
Daarnaast werden evenwel ook hier, vooral in de jaren twintig en dertig, bouwblokken met meer verdiepingen opgetrokken, dikwijls van een zeer sober karakter (Oleanderbuurt, Carnisse).
Omstreeks 1932 vond de introductie plaats van het Haagse portiektype, al dan niet in meerdere of mindere mate gewijzigd. Het gaf alle woningen een eigen toegang met een afzonderlijk binnenportaal, ofschoon de zolderverdieping via een gemeenschappelijke trap kon worden bereikt. De portiekwoning zou veelvuldig, o.a. door toedoen van J.H. van den Broek, in Bergpolder worden toegepast.
Daar waar de penant tussen de ramen wegviel kreeg deze woningbouw een sterk horizontaal karakter (Blijdorp, Rochussenstraat e.o.).
Tevens werd geprobeerd de traditie van het gesloten bouwblok te doorbreken. Bijvoorbeeld in Spangen bij het Justus van Effenblok door M. Brinkman (zie hoofdstuk 5.2.3). Van den Broek ontwikkelde een verkavelingsmodel van een hafopen bouwblok (met middenstandswoningen) aan de Vroesenlaan.
Een radicale breuk vormde echter de zgn. strokenbouw waarvan het eerste voorbeeld werd gerealiseerd aan de voet van de Plaslaanflat in Kralingen.
Deze verkavelingswijze zou echter pas na W.O. II bepalend worden voor de ruimtelijke ontwikkeling van de woningbouw.
Dit gold ook voor de hoogbouw, die eveneens in de jaren dertig werd gerealiseerd, bij wijze van experiment, om zowel de traditionele verkavelingswijze als bouwwijze te doorbreken.
Voor de oorlog ontstonden er slechts drie; de Bergpolderflat, de Parklaanflat en de genoemde Kralingse Plaslaanflat. De Bergpolderflat was de eerste galerijflat in Nederland (een staalskelet) en de eerste voor goedkope huurwoningen; de Parklaanflatwoningen (koop) kregen een ontsluiting via het inwendige trappenhuis, de Kralingse Plaslaanflat, ook een galerijflat vormde de eerste toepassing van een betonskelet.
Afgezien van deze experimenten en de ontwikkelingen in Vreewijk waar de bouw van het tuindorp werd voortgezet, bleef het gesloten bouwblok van vier of vijf bouwlagen hoog tot aan 1940 het meest toegepaste type.

7.2.2 Havenarchitectuur

Behalve door de woningbouw wordt de ruimtelijke karakteristiek van de stad in belangrijke mate bepaald door de zgn. havenarchitectuur.
De bebouwing in de haven kent een geheel eigen ontwikkeling die hoofdzakelijk wordt bepaald door functionele en economische eisen.
Werden de goederen voorheen voornamelijk opgeslagen op zolders en in kelders van de koopmanshuizen, rond 1850 kwam hierin verandering door de toenemende scheepvaart en handelsactiviteiten.
Het grote pakhuis deed zijn intrede, het eerst in het Scheepvaartkwartier (Calandstraat, Rivierstraat), daarna op Zuid en elders langs de havenbekkens.

Kenmerkend voor de pakhuisbouw uit deze laat-negentiende eeuwse periode werd bijvoorbeeld het Leidsche Veem op de Wilhelminapier en het grootschalige Entrepotgebouw. Dit type bleek door de mechanisering van de overslag echter achterhaald. Door de toepassing van kranen werd het aanbrengen van verspringende, uitspringende dan wel inklapbare laadbalkons aan de havenzijde noodzakelijk. Een treffend voorbeeld werd het pakhuis Sint-Job aan de Sint-Jobshaven uit 1914.

Naast dit pakhuis werd voor de opslag van massagoed een silo opgetrokken (inmiddels afgebroken).
Deze vormde een van de eerste toepassingen van dit type opslagruimte in het havengebied en werden nadien gevolgd door verschillende andere (Brielselaan, Vierhavensstraat (Hakagebouw)). De bouw van silo's werd mogelijk gemaakt door de ontwikkeling in gewapende-betonconstructies, in funderingstechnieken en in transportmethoden.
Een ander veel voorkomend type opslagruimte werd de loods.
Dit lage gebouw leende zich uitstekend voor een snelle afhandeling van goederen. Bovendien konden het in relatief korte tijd worden opgetrokken.
Naast specifieke overslagbedrijven gingen ook industrieën deel uitmaken van het Rotterdamse havenlandschap. In eerste instantie waren dit vooral scheepsgebonden bedrijven zoals scheepswerven en machinefabrieken, door hun functie voor reparatie en bouw van schepen groot van omvang en onlosmakelijk met de haven verbonden. Als voorbeelden gelden de gebouwencomplexen van de Rotterdamse Droogdokmaatschappij aan de Waalhaven en van Smit jr. aan de Stadionweg.

Na W.O. II, in de jaren '70 en '80 zou de bouw van scheepshellingen spectaculaire afmetingen aannemen (Wilton Fijenoord, 1977, Van der Giessen-de Noord, 1982).
Ook de ruimtelijke neerslag van een andere industrietak nauw verbonden met de haven, de opslag en verwerking van olieprodukten, vond vooral na de oorlog plaats.
Na de bouw van een eerste raffinaderij, in 1936, in Pernis, volgden er nog 4 andere.
Parallel aan deze vestigingen kwam de petrochemische industrie in het westelijke havengebied van de grond, maar dan spreekt men over de ontwikkelingen in een periode ver na 1850-1940.

II Deelgebiedsbeschrijvingen

1. Centrum, Cool, Nieuwe Werk;

2. Oude Noorden, Rubroek, Provenierswijk, Agniesebuurt, Crooswijk, Liskwartier;

3. Kralingen-Oost en -West, Kralingse Bos, Struisenburg, de Esch, Kralingse Veer;

4.10.15 Noordereiland, Feijenoord, Katendrecht, Afrikaanderbuurt, Hillesluis, Bloemhof, Strevelswijk, Vreewijk, Tarwewijk, Carnissebuurt, Charlois, Pendrecht, Zuidwijk, Zuiderpark, Wielewaal, Lombardijen;

5. havens, Heijplaat;

6. Hoek van Holland;

7. Delfshaven, Schiemond;

8. Oude Westen, Middelland, Nieuwe Westen, Dijkzigt;

9. Bospolder - Tussendijken, Oud-Mathenesse, Spangen;

11. Bergpolder, Blijdorp;

12. Overschie, Spaanse Polder, Oost-Abtspolder, Blijdorpse Polder, Zestienhovense Polder, Schieveense Polder;

13. Hillegersberg, Schiebroek, Terbregge;

14. 's-Gravenland, Prinsenland, Het Lage Land, Oosterflank, Ommoord, Zevenkamp;

16. IJsselmonde, Beverwaard, Groot-IJsselmonde;

17. Pernis;

18. Hoogvliet.

1. Stadsdriehoek, Cool (met Westersingel), Nieuwe Werk

Inhoud

Inleiding

Ontwikkelingen voor 1850

Periode 1850 - 1940

- Stadsdriehoek en Cool
  Stedebouwkundig
  Bebouwing

- Nieuwe Werk
  Zalmhaven/Muizenpolder
  Het Park
  Het Nieuwe Werk

INLEIDING

Het gebied wordt begrensd door: Parkhaven, Westzeedijk (zuidzijde), Westersingel, Kruisplein, Stationsplein, Spoorweg, Pompenburg, Goudsesingel (zuidzijde), Oostplein, Oostmolenwerf (westzijde), Nieuwe Maas.

De stadsdriehoek is het oude stadscentrum, gelegen binnen Coolsingel, Schiedamse Vest, Schiedamsesingel en Goudsesingel.

De wijken Cool en het Nieuwe Werk zijn de eerste uitbreidingsgebieden die op basis van een stedebouwkundig plan tot stand gekomen zijn.

De Westersingel, tegenwoordig gelegen in de wijk het Oude Westen, is in dit deelgebied opgenomen als in stedebouwkundig opzicht behorend tot de wijk Cool.

In de stadsdriehoek, het noordelijk deel van Cool en het oostelijk deel van het Nieuwe Werk bleef na het bombardement van mei 1940 maar een enkel gebouw overeind. In de wederopbouw werd een radicale vernieuwing van functie en structuur van het centrumgebied doorgevoerd. De beschrijving van dit gebied is daarom beperkt.

ONTWIKKELINGEN VOOR 1850

Rotterdam is rond het midden van de 13e eeuw ontstaan in de Rottedelta, nadat deze aan de zuidzijde was afgesloten door de zeedijk, de tegenwoordige Hoogstraat. In de tweede helft van de 14e eeuw werd de stad aan de noordwestzijde Coolvest, nu Coolsingel en noordoostzijde versterkt met vesten. In het begin van de 16e eeuw werd de loop van de noordoostelijke veste gewijzigd (Goudsesingel), waardoor de stad zijn huidige driehoekige grondvorm kreeg. Buitendijks werd in 1325 de eerste haven aangelegd (Oude Haven) en in de jaren na 1340 werd de Rotterdamse Schie gegraven, die de Rotte verbond met de belangrijke Oude (Delftse) Schie. In de loop van de 15e eeuw werden de zandplaten bezuiden de zeedijk bedijkt. Hier ontstond de waterstad, waarvan de zuidelijke grens ter hoogte van de huidige Nieuwstraat en het Groenendaal liep.
Een verdere uitbreiding van het havengebied in zuidelijke richting volgde eind 16e, begin 17e eeuw, nadat de Coolvest doorgetrokken was (Schiedamse Vest). Deze uitbreiding van het havengebied met onder andere Wijnhaven, Haringvliet en Leuvehaven, eind 17e eeuw nog aangevuld met Zalmhaven en Buizengat, kon tot halverwege de 19e eeuw de expansie van Rotterdamse handel en scheepvaart opvangen.
In de 18e eeuw was de groei beperkt gebleven. Buitendijks, in de Muizenpolder, (Nieuwe Werk) waren enige buitenplaatsen aangelegd. Bovendien was de bebouwing langs de Rotte en Schie en in de zogenaamde lanenkwartieren in de polders Cool en Rubroek enigszins in omvang toegenomen. In de periode 1800-1850 werden de lanenkwartieren - oorspronkelijk de gebieden waar blekerijen, warmoezerijen en buitenplaatsen gevestigd waren - steeds meer woongebied voor de bevolking uit de overvolle binnenstad.
Rond 1850 waren zowel het stadscentrum als de bebouwde delen van de polders dermate vervuild, dat er plannen ontwikkeld werden om de watertoe- en afvoer te verbeteren als ook om ruimte te scheppen door middel van uitbreidingen in de Coolpolder. Gelijktijdig werd er gewerkt aan plannen voor een havenuitbreiding in westelijke richting (het Nieuwe Werk).

PERIODE 1850-1940

Stadsdriehoek en Cool

Stedebouwkundig

Overeenkomstig Rose's Waterproject (1854) werden o.a. enkele vervuilde binnenwateren gedempt en de vesten gescheiden van Rotte en Schie door middel van schutsluizen. Als eerste van de door Rose geplande singelweteringen rond de stad werd in 1859 de Westersingel gegraven, die behalve onderdeel van het nieuwe waterverversingssysteem ook wandelgebied ter verfraaiing van de stad was. In het noorden werd de singel geleid om de in 1857 aangelegde dierentuin (verwoest) en werd daar Diergaardesingel genoemd. Volgens Rose's Coolpolderplan werden tussen de Westersingel en de Coolsingel (huidige wijk Cool), nieuwe oost-west verbindingswegen aangelegd als ook enkele smallere noord-zuid straten. In 1863 werd de Kortenaarstraat aangelegd en kort daarop de Witte de Withstraat, de Van Oldenbarneveltstraat en de Aert van Nesstraat, de Kruiskade en de Oude Binnenweg behoren tot de oudere straten. Als nieuwe noord-zuid straten kwamen in deze periode de Mauritsstraat en het noordelijk deel van de Van Brakelstraat tot stand. Langs de nieuwe wegen werd riolering aangelegd, die uitkwam op de Westersingel, vanwaar het vuile water afgevoerd werd naar de Maas met behulp van een gemaal bij de Westzeedijk.

De groei van het verkeer over land en de vermindering van het verkeer over (binnen-)water werd in het laatste kwart van de 19e eeuw aanleiding tot verdere demping van binnenwater. In 1870 werd begonnen met de demping van de Binnenrotte ten bate van de luchtspoorweg, die het zuidelijk stadsdeel moest verbinden met het station Delftse Poort bij het Hofplein. Onder leiding van de toenmalige directeur van Gemeentewerken de heer G.J. de Jongh werd enkele jaren later ook een begin gemaakt met het dempen van de vesten, die na 1874 (drinkwaterleiding) geen functie meer hadden als drinkwaterbekkens. In 1879 werd de Coolsingel in verband met de daar geprojecteerde tram verbreed ten koste van het water en in 1901 werd er een dam in aangelegd tussen de Van Oldenbarneveltstraat en het tegenwoordige Binnenwegplein. Rond 1900 werd de Goudse Vest geheel gedempt.

Na 1900 ging het verschijnsel van de city-vorming een belangrijke rol spelen in de stedebouwkundige ontwikkeling. Dat werd zichtbaar in de schaalvergroting en concentratie van winkels, kantoren en openbare gebouwen, die ten koste ging van de woonhuizen. Aan de Gelderse kade verrees in 1898 het tot dan toe hoogste kantoorgebouw, het Witte Huis, dat bovendien één van de eerste zelfstandige kantoorgebouwen was. Vanaf 1913 onderging de Coolsingel met het gebied daaromheen de meest ingrijpende verandering. Hier werd de Meent verbreed en doorgetrokken, een oost-west doorbraak door de oude stad, die al door Rose gewenst was. Langs de Coolsingel ontstond een nieuw naar het westen verschoven stadscentrum met het raadhuis (1915-1920) en het postkantoor (1915) als belangrijkste gebouwen.

De (gedempte) Coolsingel werd een belangrijke noord-zuid verkeersader met de nieuwe gebouwen als monumentale straatwand. In het verlengde van de Coolsingel werd in 1929 de Schiedamse Vest tussen Binnenweg en Witte de Withstraat gedempt. In 1940 werd de rest van de voormalige stadsvest, Schiedamsesingel geheten eveneens gedempt. In het noorden werd in 1940 de Schie gedempt in aansluiting op de Coolsingel als verkeersader.
Het voormalig waterkruispunt bij de Delftse Poort was in 1940 een ingewikkeld verkeersknooppunt geworden (Hofplein). Al vanaf de jaren '20 was het Hofplein en omgeving een uitdaging geweest voor architecten en stedebouwkundigen.
Er werden prijsvragen uitgeschreven en polemieken in tijdschriften over gevoerd. Uiteindelijk werd het plan van Witteveen uit 1939 door de raad aangenomen.

Bebouwing

Tot aan 1940 werden er langs de Coolsingel nog enkele gebouwen neergezet die alle, inclusief het eerder genoemde raadhuis en postkantoor, de oorlog overleefden: het kantoor van de H.B.U., hotel Atlanta, de Beurs en langs de Schiedamse Vest werd in 1939 een groot woongebouw met winkels op de begane grond gebouwd.
De bebouwing langs de Westersingel is nog grotendeels origineel, als ook die in het zuiden van de wijk Cool. De eerste bebouwing langs de Westersingel bestond uit vrijstaande villa's gepleisterd in eclectische trant. Deze zijn vanaf ca. 1865 in het zuidelijk deel gebouwd en hier zijn er nog enkele van in vrijwel originele staat.

Meer noordelijk werd gebouwd in een vrijwel aaneengesloten straatwand.
De bebouwing aan de overzijde, de Eendrachtsweg, in het noorden overgaand in Mauritsweg kwam grotendeels tot stand tussen 1873 en 1880. Hier werden eveneens in een vrijwel aaneengesloten wand herenhuizen gebouwd van meestal drie of vier verdiepingen, soms met souterrain. De gevels zijn in een betrekkelijk uniforme eclectische stijl uitgevoerd, waardoor het idee van de straatwand versterkt wordt. De meeste gevels zijn wit gepleisterd en hebben een attiekverdieping met daarboven een op consoles rustende kroonlijst.
Veel huizen hebben aan de voorzijde een erker of balkon, dat uitzicht biedt op groen omzoomde singelwetering.
Tussen Westersingel en Coolsingel kwam eenvoudiger bebouwing tot stand.
De betere woonhuizen kwamen langs de doorgaande oost-west verbindingswegen en de soberder arbeiders- en middenstandswoningen in het gebied daartussen.
De huizen bestonden uit 2-3 lagen met bakstenen gevels, soms gepleisterd en met gepleisterde decoraties.

De uitbreiding van de woonbebouwing in westelijke richting bracht ook de bouw van tal van voorzieningen met zich mee, zoals scholen, kerken en ziekenhuizen. In 1895, werd aan de Westersingel, juist ten noorden van de plaats waar de nog aan te leggen Mathenesserlaan de singel zou gaan kruizen, een remonstrantse kerk gebouwd.

Aan de Eendrachtsstraat werd in 1867 een rooms-katholieke kerk gebouwd en aan de Witte de Withstraat kwam in 1874 de eerste Rotterdamse H.B.S. voor meisjes. In 1903 werd aan het zuidelijk gedeelte van de Westersingel een nieuw verpleeghuis gebouwd, het Diaconessenhuis (tegenwoordig Van Dam ziekenhuis), dat kort voor de oorlog aanzienlijk uitgebreid werd.
Rond 1900 werd de begane-grondverdieping van de woonhuizen langs de Binnenweg (tegenwoordige Oude Binnenweg) en de nieuwe oost-west straten veelal verbouwd tot winkel met grote etalageruimten en gietijzeren of houten zuiltjes en pilasters als omlijsting.

Het Nieuwe Werk

Zalmhaven/Muizenpolder

Van de wijk het Nieuwe Werk zijn de Muizenpolder (tussen Parklaan en Westzeedijk) en de Zalmhaven e.o. het eerst gecultiveerd. De Muizenpolder is in de 18e eeuw aangelegd als gebied voor buitenplaatsen. Nog steeds is het een geïsoleerd groengebied omgeven door een brede sloot en bestemd voor villabouw. De oudste villa's en koetshuizen dateren van het derde kwart van de 19e eeuw. Langs de noordelijke rand van de Muizenpolder, langs de Westzeedijk, werd tegen het einde van de 19e eeuw een weg aangelegd en een plein (Emmaplein) voor een rij luxueuze woonhuizen in neo renaissance stijl.
Een gedeelte van de oostelijke Muizenpolder aan de Scheepstimmermanslaan werd van 1825-1887 in beslag genomen door een gasfabriek, de eerste steenkolengasfabriek in Nederland.
Na sluiting en afbraak van de gasfabriek werd op dit terrein de Van Vollenhovestraat aangelegd, waarlangs aan de westzijde in het laatste decennium van de 19e eeuw luxe herenhuizen werden gebouwd. Op het terrein achter deze huizen werd in 1890 het "Westelijk Handelsterrein" aangelegd, een complex pakhuizen, dat bereikbaar was via een poort onder het woonhuis nr. 15. Dit complex verkeert nog in vrijwel oorspronkelijke staat.
De omgeving van de Zalmhaven werd in de oorlog gedeeltelijk verwoest en in de jaren zestig geheel gemoderniseerd.

Het Park

Het Park werd vanaf 1852 aangelegd op voormalige landgoederen naar een ontwerp van J.D. Zocher. Het westelijk deel van het Park, genaamd De Heuvel, werd na 1866 aangelegd. Bij de bouw van de Maastunnel in 1940 moest een gedeelte van het Park verdwijnen.

Het Nieuwe Werk

Op de opgehoogde gorzen ten zuiden van de Zalmhaven werd vanaf 1849 de eerste planmatige stadsuitbreiding van Rotterdam gerealiseerd, het Kleine of Eerste Nieuwe Werk, tussen de huidige Westerstraat, Veerkade en Willemskade. De uitbreiding kwam voort uit de behoefte aan kaden voor stoomboten en grote zeilschepen, met pakhuizen in de buurt. De unieke wijze waarop de bebouwing ontstaan is, heeft geleid tot een bijzondere architectonische en stedebouwkundige kwaliteit. Dit unieke betreft in de eerste plaats de invloed van de gemeente, in de persoon van Rose, op de wijze van bebouwing, in de tweede plaats de rol van de bouwmaatschappijen bij de uitvoering.

Rose maakte in 1847 het ontwerp voor de vorm van de bouwblokken (oorspronkelijk twee, waarvan alleen het westelijke blok de oorlog overleefde) en nam het initiatief voor de uitvaardiging van gedetailleerde bebouwingsvoorschriften. Die voorschriften, die vooral een esthetische strekking hadden, waren uniek voor Rotterdam in een tijd dat er nog geen bouwverordening bestond. Ze beoogden vooral het blok als eenheid te laten verschijnen en het een zekere status te geven.
De belangrijkste voorschriften waren:

- langs de Maas en de Veerhaven mochten alleen woonhuizen gebouwd worden. Pakhuizen waren alleen toegestaan onder of achter de woonhuizen;

- de hoekgebouwen moesten hoger worden dan de rest van het blok;

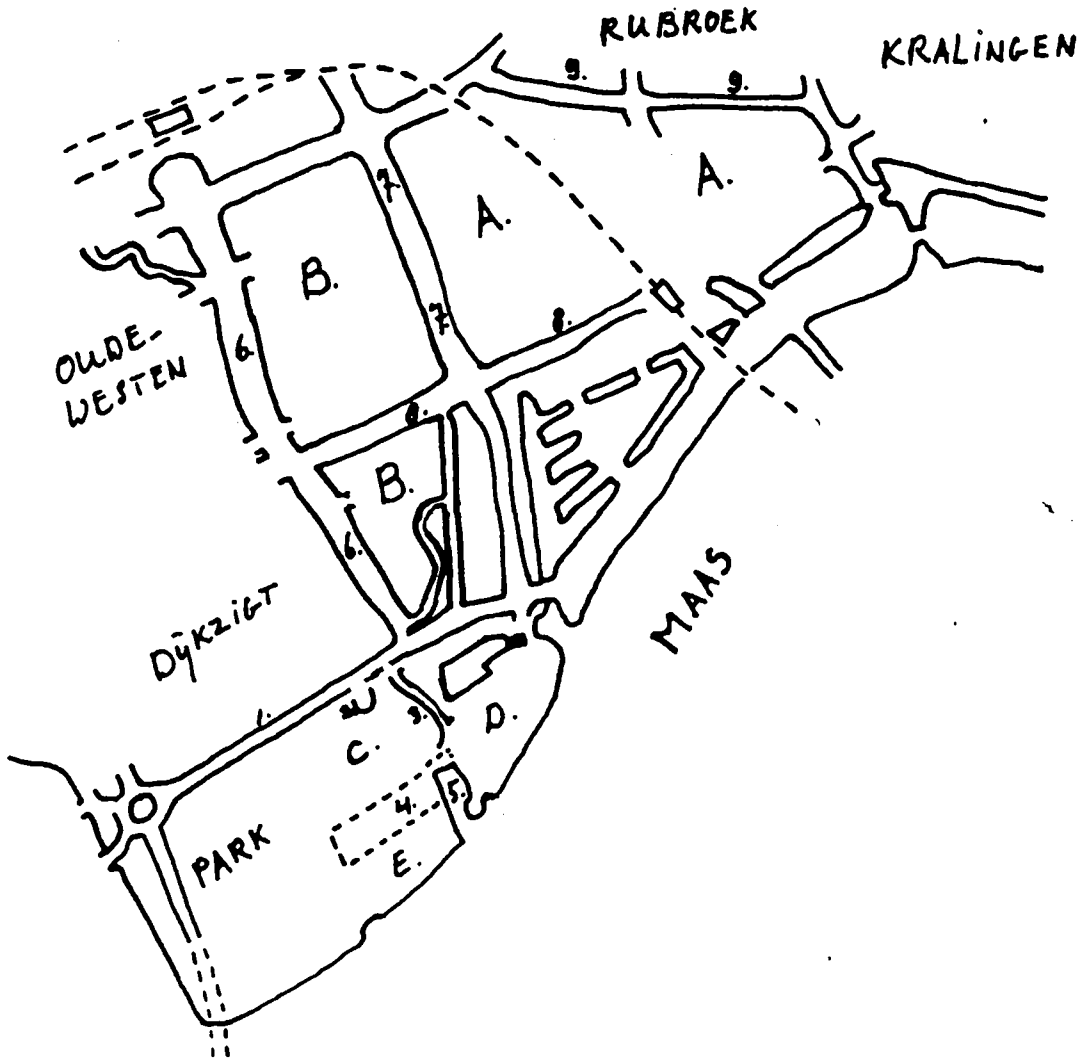
- de geveltekeningen moeten aan B. & W. ter goedkeuring voorgelegd worden;

- de daken mochten niet in het zicht komen en moesten verborgen worden achter kroonlijsten.

De grote eenheid die uiteindelijk in de bebouwing bereikt is, is naast de invloed van Rose, het gevolg geweest van de uitvoering (1849-1852), die in handen was van een soort projectontwikkelaars: voor dit project opgerichte aandelenmaatschappijen. Zij kochten en bebouwden de percelen voor derden, waaronder de Koninklijke Nederlandsche Yachtclub, tegenwoordig het Museum voor Volkenkunde. De architecten die bij de ontwerpen betrokken waren, waaronder J.F. Metzelaar, F. Dekker, O. van Ameijden van Duym en A.N. Codefroy werkten geheel in de geest van de architectuur van Rose, die gekenmerkt wordt door een door de Duitse architect K.F. Schinkel beïnvloed neo-classicisme .

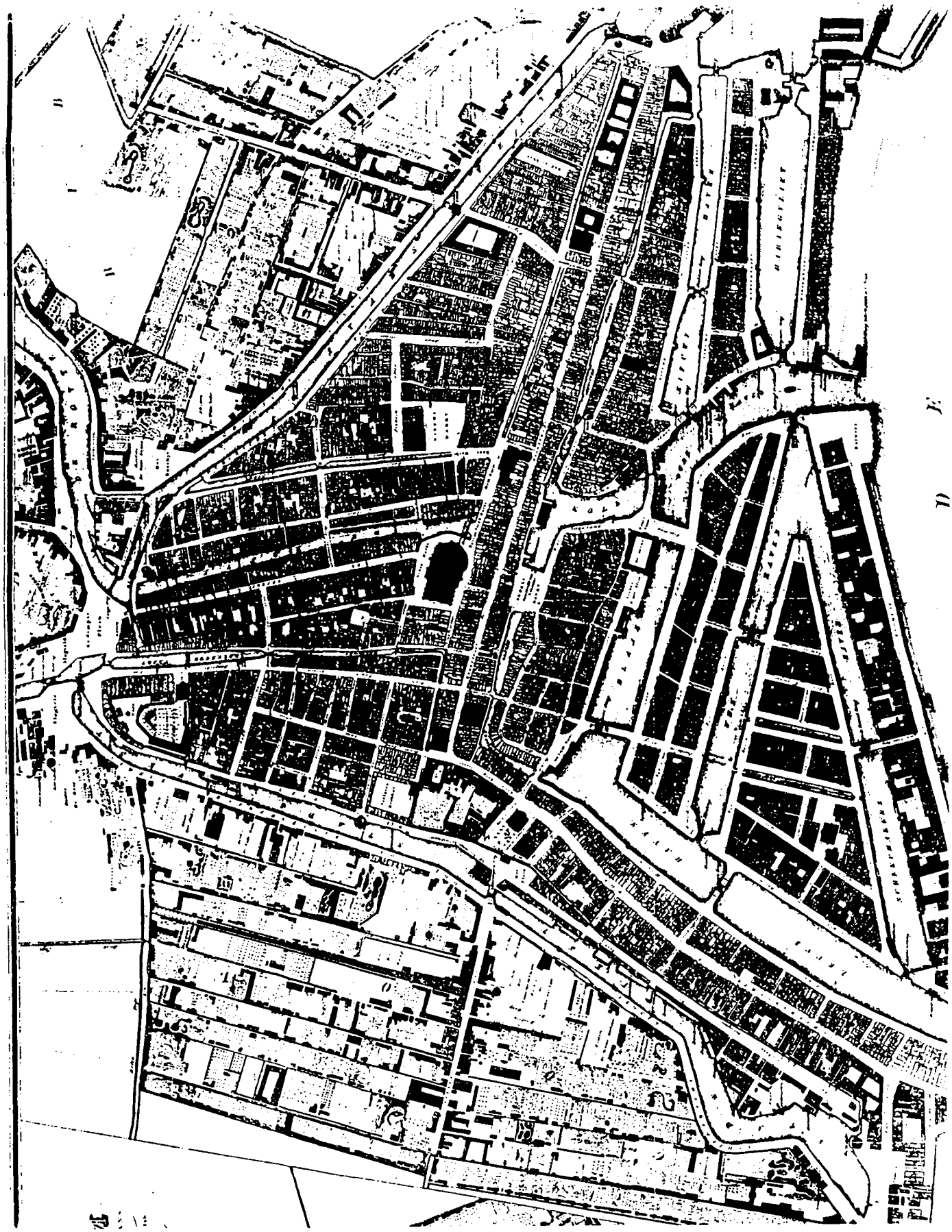
Na het graven van de Veerhaven (een vergroting van het oude Pohtegat) en Westerhaven in 1854 werd begonnen met de aanleg van het Tweede Nieuwe Werk. Ook hier golden de strenge bebouwingsvoorschriften: woonhuizen langs de rivier en esthetische eisen voor de architectuur van die woonhuizen, en ook hier was sprake van aandelenmaatschappijen die de bouw uitvoerden.
Aan de nieuwe Westerkade werd onder andere een fraaie rij luxe herenhuizen gebouwd met voortuinen, in de Schinkelse neo classisistische stijl. In het gebied achter de woonhuizen aan de Westerkade tot aan de Calandstraat kwamen pakhuizen en een door stoomkracht aangedreven rijstpel- en meelmolen (1857), die destijds aan de Westerhaven - huidige gebied tussen Parklaan en Calandstraat - lagen. In 1902 is de Westerhaven weer gedempt als gevolg van de problemen bij het in- en uitvaren door de haakse bocht met de Veerhaven. In dit gebied werden in het begin van de 20e eeuw luxe woonhuizen en kantoren gebouwd. Tegelijk met de Westerhaven werd een gedeelte van de Veerhaven gedempt, waardoor het Westplein ontstond.

Omdat er als gevolg van deze latere demping binnen een klein gebied een flink tijdsverschil bestaat tussen de bouw van het eerste en het laatste deel is hier goed de ontwikkeling te zien van het kantoor-aan-huis naar het zelfstandige kantoorgebouw van flinke afmeting. In het oudere gedeelte zijn inmiddels ook veel voormalige woonhuizen in gebruik als kantoorruimte, hoewel de woonfunctie er nog steeds gebleven is. De meeste kantoren hebben nog een directe relatie met de scheepvaart, maar de nauwe band tussen het schip aan de kade en de woonhuizen, kantoren en pakhuizen in de buurt is verdwenen.

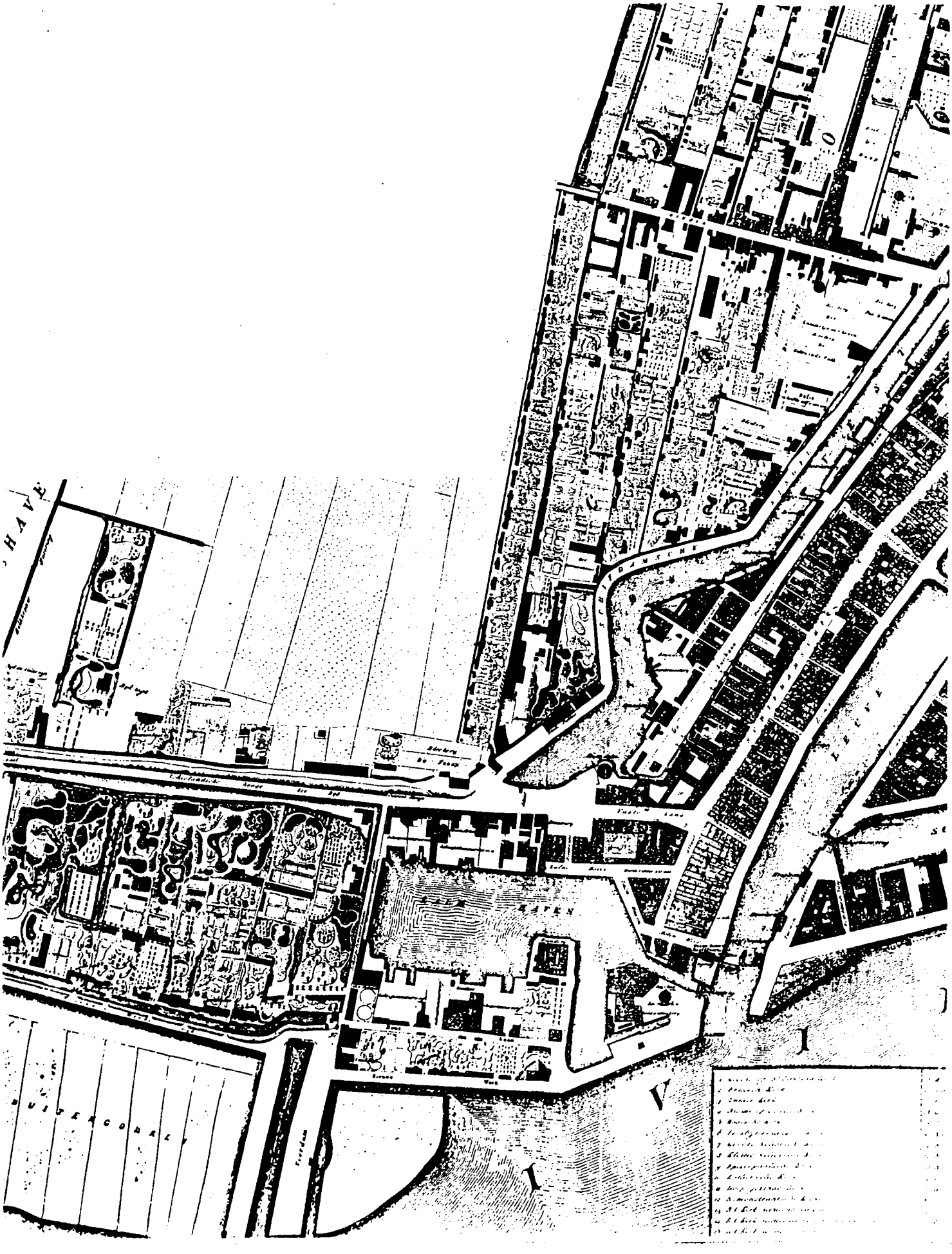


A. STADSDRIEHOEK
B. COOL
C. MUIZENPOLDER
D. 1e NIEUWE WERK
E. 2e NIEUWE WERK

1. WEST_ZEEDijK
2. KON. EMMAPLEIN
3. v. VOLLENHOVENSTR.
4. voorm. WESTERHAVEN
5. VEERHAVEN
6. WESTERSINGEL
7. COOLSINGEL
8. WEST_BLAAK / BLAAK
9. GOUDSESINGEL



1839 (stadsplattegrond L.F. Temminck): de historische stadsdriehoek tussen Coolsingel en Goudsesingel.



1839 (Temminck): het gebied ten westen van de stad vóór de aanleg van de wijken Cool, Nieuwe Werk en Park

1858: ontwerp van W.N. Rose voor stadsuitleg in de Coolpolder; het Eerste en Tweede Nieuwe Werk met Veerhaven en Westerhaven zijn reeds voltooid; in het gebied tussen de stadsvest en de ontworpen Westersingel zijn een aantal dwarswegen genummerd A t/m D aangegeven

1900: Eerste en Tweede Nieuwe Werk, Park en straataanleg in de Muizenpolder (Parklaan, Van Vollenhovenstraat en Emmaplein); de wijk Cool is geheel bebouwd; de geprojecteerde straten A t/m D zijn uitgevoerd als Kortenaerstraat, Witte de Withstraat, Van Oldenbarneveltstraat en Aert van Nesstraat (collectie G.A.)

2. Rubroek, Crooswijk, Oude Noorden, Agniesebuurt, Provenierswijk, Liskwartier

Inhoud

Inleiding

Het gebied tot aan ca. 1850

Periode 1850-1940

- Rubroek
- Crooswijk
- Oude Noorden
- Agniesebuurt
- Provenierswijk
- Liskwartier

Bebouwing (huidige situatie)

INLEIDING

Het gebied omvat als uiterste grenzen (van het westen uit, met de klok mee):

Statenweg, Walenburgerweg, Bergweg, spoorweg (richting Den Haag), E10, Boezem, Goudsesingel, spoorweg (richting Schiedam, tot aan Statenweg).

Het deelgebied bestaat uit woonwijken die grotendeels in het laatste kwart van de 19e eeuw aangelegd zijn. De woonwijken werden in deze periode door particulieren gebouwd, overwegend op basis van particuliere stratenplannen.

HET GEBIED TOT AAN CA. 1850

Het gebied was rond 1850 nog polderland, doorsneden door kavelsloten. Middendoor, van noord naar zuid, liep de Rotte, die toen nog uitmondde in de veste, ter hoogte van het Hofplein. Op dit punt kwam ook de in de 14e eeuw gegraven Rotterdamse Schie uit, de belangrijkste scheepvaartverbinding tussen de Delfshavense Schie en het stadscentrum. Aan de oostzijde werd het gebied sinds 1769 begrensd door de Boezem, die uitmondde in de Goudse Vest.

Door het gebied liepen wegen naar het noorden (Hillegersberg, Delft, Den Haag) en het oosten (Kralingen, Gouda), meestal op dijken, zoals de Beukelsdijkse en Blommersdijkse weg - tegenwoordig resp. Walenburgerweg en Bergweg, de Hofdijk - overgaand in de huidige Zwaanshals, de Hooglandsche kade - ongeveer op de plaats van de huidige Bloklandstraat, de kaden langs Rotte en Schie, de Crooswijkseweg en de Goudseweg - deels nog bestaand als Goudse Rijweg.

Langs het zuidelijk deel van de Schie was in de loop van de 17e eeuw een bebouwing ontstaan van stadsherbergen, ververijen, blekerijen, azijnmakerijen, loodwitfabrieken, een houtzagerij, kwekerijen en tuinderijen, vaak met buitenhuis en lusthof. Een zelfde soort bebouwing ontstond binnen de vierhoek, waar Rotte en Schie samenkwamen en langs de Goudse Vest (Goudsesingel), lanenkwartieren, vergelijkbaar met die in de polder Cool ten westen van de stadsdriehoek.

In de eerste helft van de 19e eeuw waren de Schiekaden het gebied geworden waar welgestelden zich gevestigd hadden, permanent of alleen zomers, terwijl de lanenkwartieren steeds dichter bebouwd werden en vervuilden door gebrekkige wateraanvoer en -afvoer. Langs de Rotte, in het noorden van de tegenwoordige wijk Crooswijk, destijds nog een heel eind buiten de bebouwde kom gelegen, werd in 1832 de algemene begraafplaats Crooswijk aangelegd.

PERIODE 1850-1940

De eerste planmatige ingreep in het gebied dateert van ± 1860, toen in het kader van Rose's Waterproject (1842, gewijzigd 1852) een stelsel van singelweteringen rond de bebouwing in de polders gegraven werd ter verbetering van de vuilwaterafvoer. De singelwetering in het noordoosten, met Boezemsingel, Crooswijksesingel en Noordsingel, liep tot aan de huidige Bergweg, de toenmalige gemeentegrens met Hillegersberg.

Voor de polder Rubroek ontwierp Rose in 1858 een straten- en rioleringsplan als onderdeel van het "plan tot den aanleg van nieuwe straten en de polders Cool en Rubroek", bekend onder de naam Coolpolderplan (1858). Rose beoogde daarmee de lanenkwartieren op te ruimen en oost-west doorbraken door de stadsdriehoek te bevorderen. De Jonker Fransstraat (1867), die later via de Meent aangesloten zou worden op de Aert van Nesstraat in Cool is de belangrijkste nog resterende straat uit dit plan. In 1883 werden de laatste straten van het plan voor wat betreft het gedeelte Rubroek aangelegd, het Goudseplein en omgeving. Het stratenplan werd gekenmerkt door enkele lange, brede en rechte straten, met haaks daarop enkele kleinere straten, zoveel mogelijk de oorspronkelijke kavelstructuur volgend. Onder invloed van particuliere bouwers is het plan sterk gewijzigd uitgevoerd. Het gedeelte van de Boezemsingel dat naar het zuiden afboog, is rond 1899 weer gedempt (Boezemweg) en werd later onderdeel van een belangrijke noord-zuidverbindingsweg. De bebouwing van het gebied bestond voornamelijk uit arbeiderswoningen. De Allerheiligste Verlosser Kerk aan de Goudse Rijweg werd in 1883 gebouwd.

<u>Crooswijk</u>

Al direct na de aanleg van de Crooswijksesingel en Boezemsingel werd - geheel tegen Rose's bedoeling in - gebouwd buiten de singelgordel. Particulieren legden daar vanaf 1864 midden in het boerenland enkele straten aan met arbeiderswoningen, straten zonder riolering, gas en water, zoals de Isaäc Hubertstraat, Frederikstraat en de Van Reynstraat. Ook kwamen hier rug-aan-rug woningen voor, nog te herkennen aan de dicht achter elkaar liggende straten. Rond 1890 was Crooswijk tot aan het Excercitieveld al vrijwel volgebouwd met arbeiders- en middenstandswoningen, voornamelijk op basis van particuliere stratenplannen en een enkele straat, zoals de Crooswijksestraat op basis van het uitbreidingsplan van De Jongh (1883).

Crooswijk was ook het gebied waar bedrijven gevestigd werden die vaak in de directe nabijheid van de stad minder gewenst waren. De firma Heineken kocht in 1873 grond op de hoek van de Crooswijksesingel en de Rotte voor de vestiging van een brouwerij. In 1883 kwam het abattoir gereed langs de Boezem, dicht bij de veemarkt in Rubroek.

Een wat meer aanzienlijke woonbebouwing kwam tot stand langs de singelwetering, waar de grond duurder was. Hier werd pas in het laatste decennium van de vorige eeuw de bebouwing voltooid, omdat er weinig vraag was naar duurdere woningen. Het rijtje huizen dat er nog staat toont de bekende stijl uit deze periode voor de betere arbeids- en middenstandswoningen: Hollandse Renaissance met rijke stucdecoraties en versieringen van gekleurde geglazuurde baksteen

De buurt tussen de R.K.-begraafplaats (2e helft 19e eeuw) en de algemene begraafplaats dateert uit de jaren '10 en '20 van de twintigste eeuw. De bebouwing bestaat uit volkswoningen in etagebouw, overwegend met drie verdiepingen, en in gesloten bouwblokken. Deze buurt is tot stand gekomen op basis van een gedeeltelijk uitbreidingsplan. Een groot deel van de bebouwing is in de jaren 1910 en 1920 uitgevoerd door corporaties en gemeente.

Oude Noorden

Rose had voor het gebied ten westen van de Rotte geen uitbreidingsplan opgesteld, omdat hij dit als woongebied te ver verwijderd vond van de havens. Wel had hij in 1854 een deel van het lanenkwartier binnen de hoek die Rotte en Schie met elkaar vormen opgeruimd en daar voor het eerst zijn ideeën gerealiseerd over brede boulevards met riolering en trottoirs: het Weenaplein. Toen in 1870 de cellulaire strafgevangenis langs de pas gegraven Noordsingel werd aangelegd lag deze dan ook nog een heel eind buiten de bebouwde kom, slechts toegankelijk via huidige Bleiswijkstraat die aansloot op de weg naar Hillegersberg (Bergweg). Maar al snel bleek de behoefte aan arbeiderswoningen zo groot dat particulieren ook hier begonnen met straataanleg en bouw van arbeiderswoningen. Al in 1877 keurde de raad het eerste (particuliere) plan voor de bebouwing buiten de singels goed. Het betreft het Erasmuskwartier, tussen Noordmolenstraat en Noordsingel.

De enige voorwaarde die de gemeente aan de maatschappij stelde, was dat er geen arbeiderswoningen langs de singel gebouwd mochten worden. De bebouwing langs deze singel zou dus ook een wat luxer karakter krijgen, vergelijkbaar met die langs de singelwetering in Crooswijk.

Zoals in Crooswijk, was de gehele uitbreiding in het Oude Noorden een aaneenschakeling van particuliere stratenplannen. Wel was er vanaf 1883 het uitbreidingsplan van De Jongh, dat als richtlijn diende, maar er werd veelvuldig van afgeweken. De eigendomsgrenzen die meestal de kavelsloten volgden bleven bepalend voor de straataanleg, die ook hier verspreid plaats vond. Het plan van De Jongh voor een centraal plein, van waaruit straalsgewijs straten naar buiten geprojecteerd waren, is niet uitgevoerd. Een dergelijke stedebouwkundig model, dat ook buiten Rotterdam destijds nogal populair was hield geen rekening met bestaande eigendomsgrenzen. Het Pijnackerplein is nog een summier restant van De Jongh's plan. Het kon pas na moeizame onderhandelingen tussen de gemeente en particulieren tot stand komen. Langs het plein kwam een bebouwing van middenstandswoningen, met op de hoeken winkels. Die winkels kregen veelal een karakteristieke pui met grote ramen en houtwerk dat qua lijnvoering en decoratie geïnspireerd is door de art-nouveau.

De Zwart Janstraat, aangelegd in 1888, in het verlengde van de Noordmolenstraat is één van de hoofdstraten in de wijk en aangelegd volgens het plan van De Jongh. Deze straat werd, evenals de wat later aangelegde Zaagmolenstraat, al in de jaren negentig een belangrijke winkelstraat.

Tussen het Erasmuskwartier (Noordmolenstraat, Erasmusstraat) en de Rotte bleef een gebied onbebouwd. Dit werd het Noordplein, een met bomen beplant plein waar de groentemarkt gehouden werd.

In de periode 1892-1894 werden de Woelwijkstraat, de Gerard Scholtenstraat, de Jensiusstraat, de le Pijnackerstraat, een deel van de Jacob Catsstraat en de Tollensstraat aangelegd met een bebouwing van overwegend arbeiderswoningen in de vorm van vrije boven- en benedenhuizen. In de laatste vijf jaar van de negentiende eeuw werd het overig gebied tot en met de Zoomstraat bebouwd, eveneens met overwegend arbeiderswoningen met 1 verdieping (vrije boven- en benedenhuisjes).

Hoewel ook in het Oude Noorden, evenals in Crooswijk, particulieren de stadsuitbreiding beheersten verbeterde de kwaliteit door de veranderde omstandigheden. Het uitbreidingsplan van De Jongh bood toch belangrijke richtlijnen en bovendien was er de bouwverordening van 1887. Hierin was onder andere vastgelegd dat parallel lopende straten op minstens 20 m van elkaar moesten liggen, waarmee de bouw van rug-aan-rug-woningen zoals in Crooswijk, bestreden werd.

De minimumafstanden tussen de gevels, de maximumbouwhoogte en de rooilijnen werden aan vaste regels gebonden en de straathoeken werden uit veiligheidsoverwegingen - hoewel het nut hiervan betwist kan worden - afgeschuind. Naast de maatregelen van gemeentewege was ook de verruiming op de woningmarkt door het grote aanbod van woningen, vanaf ongeveer 1885 van invloed op de kwaliteit van de stadsuitbreiding. Er moest meer zorg aan de woningen besteed worden om ze verhuurd te krijgen, wat zichtbaar werd in de toepassing van decoratieve stucelementen, zoals kordonlijsten, sluitstenen, vensterbogen, "speklagen", decoratieve topgevels en kinderkopjes van gegoten cementsteen. Omdat de hoogste verdieping in de etagebouw bij de merendeels van het platteland afkomstige bevolking niet in trek bleek te zijn en er bovendien de ruimte was om laag te bouwen, werd in het Oude Noorden een groot deel van de arbeiders- en middenstandswoningen uitgevoerd als vrije boven- en benedenhuisjes.

Al voor de bebouwing in het noorden de gemeentegrens rond 1900 bereikt had was er al op enkele plaatsen buiten de grens gebouwd. Zo werd in 1891 op het grondgebied van de gemeente Hillegersberg de R.K.-kerk Sint-Hildegardis en Anthonius gebouwd. Rond de kerk werd door een particuliere maatschappij een aantal straten aangelegd, waaronder de Havenstraat, Verbraakstraat en Hooglandstraat. Bij de totstandkoming van dit buurtje, waar de gemeente Rotterdam geen zeggenschap over had, werd geen rekening gehouden met de aansluiting op de voortschrijdende bebouwing in de Rotterdamse wijk. Na de annexatie van Hillegersberg in 1904 werd ten noorden van dit buurtje rond 1909 een stratenplan uitgevoerd, waarbij afgeweken werd van de slotenverkaveling. Door de diagonale richting van de Soetendaalseweg ontstond er aan de Rotte ruimte voor de aanleg van het Soetendaalseplein.

Agniesebuurt

Het gebied tussen Schie en Noordsingel - de Agniesebuurt - werd vrij laat, pas in de loop van de jaren negentig, geëxploiteerd als gebied voor woningbouw, omdat hier de grote buitenplaatsen met tuinderijen en kwekerijen waren. De eerste veranderingen beginnen in het zuidelijk deel waar de spoorlijn met het viaduct over de Schie het karakter (en de rust) van het gebied verstoort. Eind jaren 1880 en in de jaren 1890 worden zowel door gemeente als door particulieren verschillende buitenplaatsen opgekocht en in exploitatie gebracht voor woningbouw. Van 1899-1904 wordt vanaf station Delftse Poort de spoorbaan aangelegd op een viaduct, in aansluiting op de Ceintuurspoorbaan, die iets eerder gereed gekomen is. Het viaduct liep voor een deel door de buitenplaatsen langs de Schie en zou dan ook de verdere verkoop van de grond ten bate van de woningbouw bevorderen. Ter zijde van het viaduct tussen de Zomerhofstraat en de Bergweg werden voor rekening van de Spoorwegmaatschappij (Zuid-Hollandsche Electrische Spoorwegmaatschappij) straten aangelegd, waarlangs rond 1909 middenstandswoningen werden gebouwd. De gemeente had al in 1888 de aanzet gegeven voor de exploitatie van het gebied voor woningbouw door het opkopen van de buitenplaats Zomerhof. Hier kwamen arbeiderswoningen met twee verdiepingen.

Provenierswijk

Ten westen van de Schie kwam eind jaren negentig de Provenierswijk tot stand. De Spoorsingel was al in 1865 aangelegd en was oorspronkelijk het noordelijk deel van de westelijke singelwetering. Pas vanaf 1895 werd de Provenierssingel met de buurt ten noorden en zuiden daarvan door een particuliere maatschappij aangelegd, volgens het plan van De Jongh.

De gemeente stelde voorwaarden aan de bebouwing langs de hoofdwegen, wat er ongeveer op neerkwam dat langs de singels, de Walenburgerweg en een klein stukje Schiekade de betere-middenstandswoningen gebouwd werden. In de straten daarachter kwam een soberder, vrij uniforme bebouwing van voornamelijk arbeiderswoningen van twee verdiepingen. De buurt ten westen van de Spoorsingel werd pas vanaf 1898 bebouwd met middenstands-woningen. Het grootste deel van deze wijk is, evenals de Agniesebuurt, tot stand gekomen in een periode waarin de omstandigheden voor de woningbouw, met name door de hoge grondprijzen, minder gunstig waren. Vergeleken met het Oude Noorden hebben deze wijken dan ook een hogere bebouwing gekregen en een meer uniform uiterlijk.

Liskwartier

Op het grondgebied van de gemeente Hillegersberg werd aan de noordzijde van de Bergweg, ten hoogte van de Noordsingel in 1892 het verpleeghuis Eudokia gesticht, dat later uitgebreid werd en een ziekenhuisfunctie kreeg. Ongeveer in dezelfde tijd als het verpleeghuis Eudokia werd, ook aan de Bergweg, het Sint-Agatha verpleeghuis gesticht (1904), dat in 1908 het Gemeentelijk Bergwegziekenhuis werd. Ook dit ziekenhuis zou later aanzienlijk uitgebreid worden.

Na de annexatie van Hillegersberg werd de singelwetering verder naar het noorden doorgetrokken (Bergsingel, 1910), tot aan de Ceintuurspoorbaan (1899). Voor dit gebied werden ook weer door particulieren stratenplannen ontwikkeld, die in 1906 opgenomen werden in een gemeentelijk uitbreidingsplan voor het noordelijk en noordwestelijk stadsdeel. De grotere invloed van de gemeente in de stadsuitbreiding werd hier merkbaar in de aanleg van de door De Jongh brede met bomen beplante boulevards, zoals de Bergselaan en - in iets mindere mate - de Rodenrijselaan.

De invulling van het laatste stukje van het Liskwartier, tevens het laatste stukje van het hier beschreven deelgebied, werd bepaald door het kanalenplan, zoals dat in 1919 door de raad aangenomen, maar pas begin jaren dertig uitgevoerd werd. Op basis van dit plan werd in 1931 begonnen met het graven van het Noorderkanaal, een nieuwe verbinding tussen Rotte en Delfshavense Schie. Een gedeelte van de Schie werd daarna gedempt en plannen voor algehele demping van de Schie lagen gereed. Langs het Noorderkanaal werd begin jaren 30 een brede weg aangelegd, de Gordelweg, die in Crooswijk voorgezet werd als Boezembocht en Boezemlaan. Kanaalweg en Gordelweg vormden in combinatie met de Ceintuurspoorbaan een nieuwe stadsgrens, die de degelijkheid bezat van een vestingwal. De latere aanleg van de E10 heeft dit grenskarakter nog versterkt.

BEBOUWING (HUIDIGE SITUATIE)

In de wijk Rubroek staat vrijwel niets meer van de oorspronkelijke bebouwing overeind. Het meest zuidwestelijke deel is in mei 1940 verwoest en in de rest van de wijk is de stadsvernieuwingsgolf gepasseerd. Eén van de weinige nog resterende oorspronkelijke gebouwen is de Allerheiligste Verlosser Kerk aan de Goudse Rijweg.

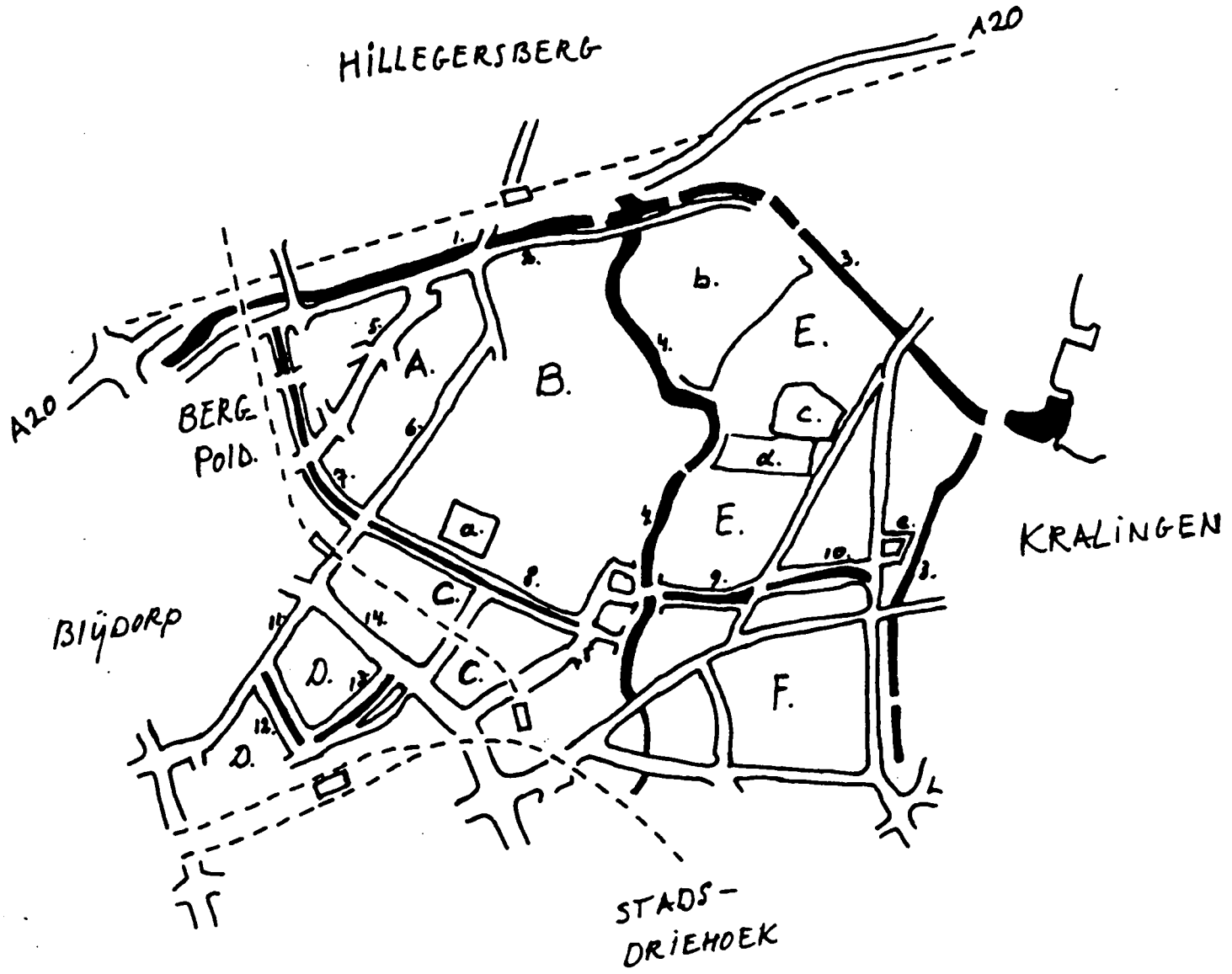
Ook Crooswijk is stadsvernieuwingsgebied. Voor zover er nog de oorspronkelijke arbeiders- en middenstandswoningen bewaard gebleven zijn, bestaan die in de vorm van sobere etagebouw. Langs de singelwetering staan nog enige, wat meer luxe woonhuizen van rond 1900. De buurt tussen de twee begraafplaatsen is nog in vrijwel oorspronkelijke staat. Het abattoir is afgebroken, op enkele karakteristieke gebouwen na.

In het Oude Noorden staat nog vrij veel van de oorspronkelijke bebouwing: vrije boven- en benedenhuizen. Langs de Noordsingel en Bergweg staat de luxere bebouwing, met name in Neorenaissance-stijl. De Noordsingel wordt nog steeds gedomineerd door het Paleis van Justitie.

In het Liskwartier zijn langs de Rodenrijselaan en -straat relatief veel Jugendstilpanden bewaard gebleven. Het verpleeghuis Eudokia staat er nog, maar van het Bergwegziekenhuis is het oorspronkelijke deel onherkenbaar geworden door verbouwingen.

Van de Agniesebuurt is het zuidelijk deel in de oorlog verwoest. Voor het overige is de bebouwing ofwel in vervallen staat, ofwel ten prooi gevallen aan de stadsvernieuwingen.

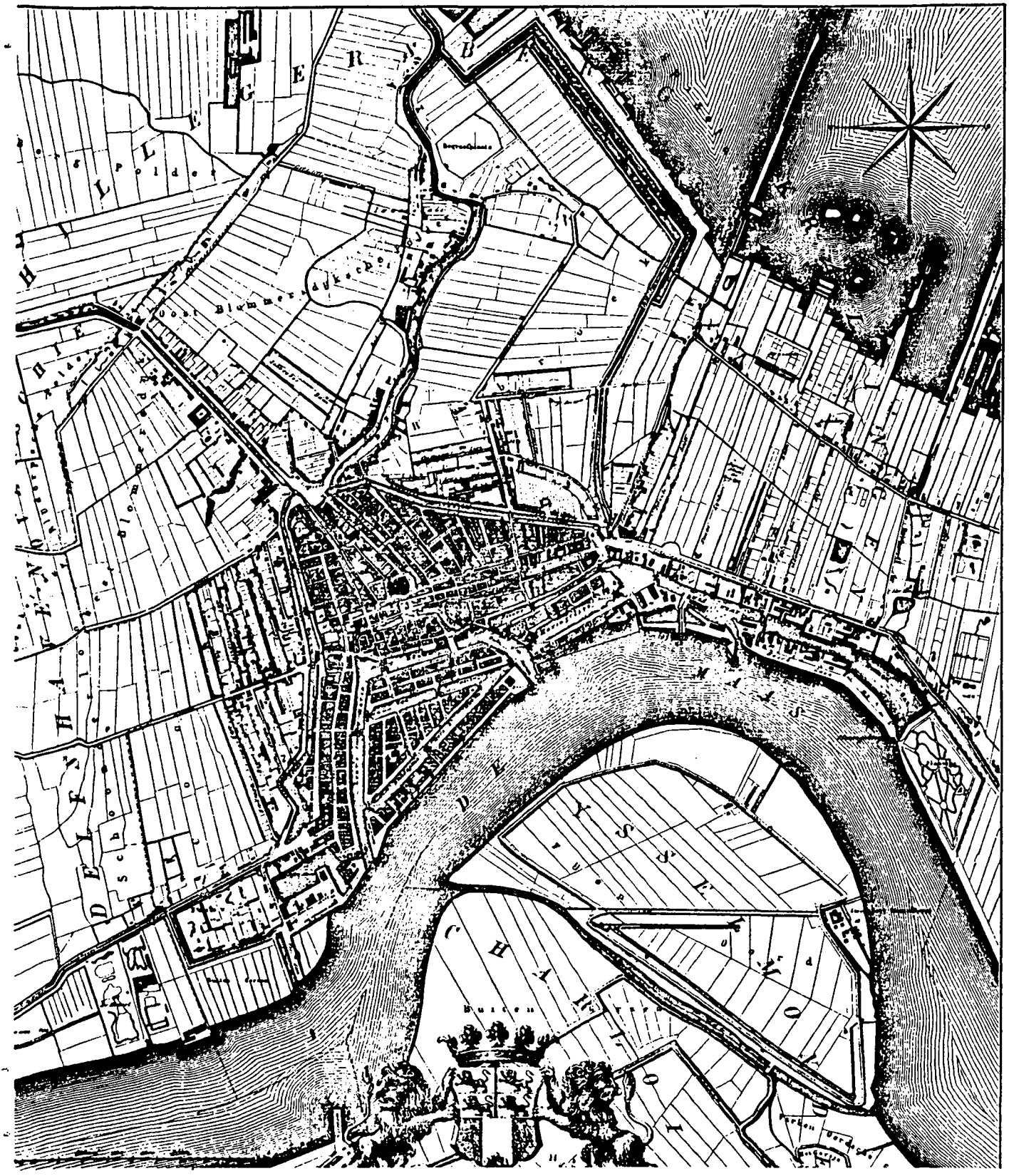
In de Provenierswijk staat nog relatief veel van de oorspronkelijke bebouwing, dat wil zeggen gedeeltelijk uit het laatste decennium van de 19e eeuw. De bebouwing in het meest westelijke punt, langs de Walenburgerweg en deels langs de Schiekade dateert uit de jaren '30 en bestaat uit woongebouwen in nieuw-zakelijke trant.



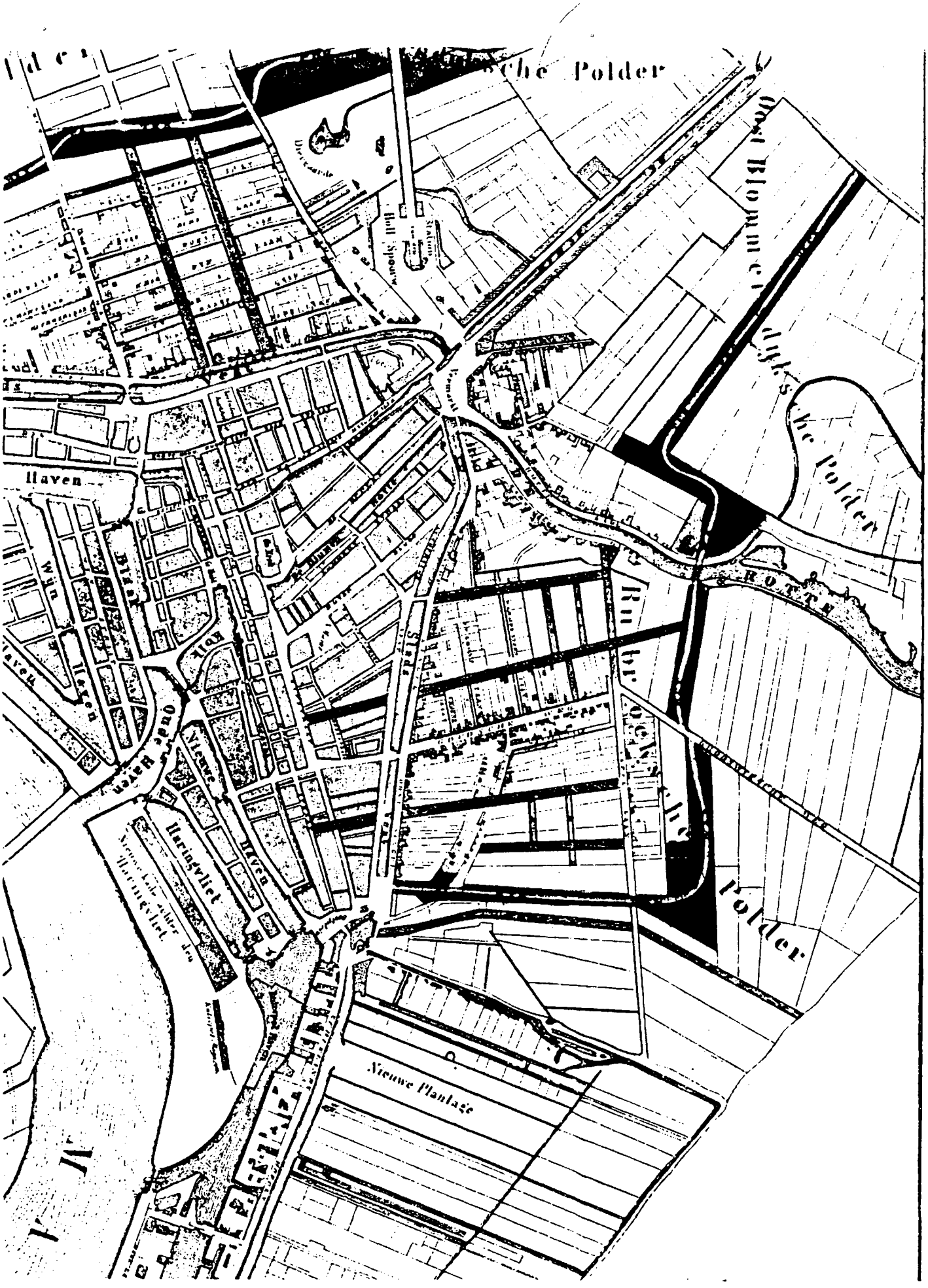
A.	LISKWARTIER
B.	OUDE NOORDEN
C.	AGNIESEBUURT
D.	PROVENIERSBUURT
E.	CROOSWIJK
F.	RUBROEK
1.	NOORDERKANAAL
2.	GORDELWEG
3.	BOEZEM
4.	ROTTE
5.	BERGSELAAN
6.	BERGWEG
7.	BERGSINGEL
8.	NOORDSINGEL
9.	CROOSWIJKSESINGEL
10.	BOEZEMSINGEL
11.	WALENBURGERWEG
12.	SPOORSINGEL
13.	PROVENIERSSINGEL
14.	SCHIEKADE
a.	GERECHTSGEB. + GEVANG.
b.	ALGEM. BEGR. CROOSWIJK
c.	R.K. BEGRAAFPLAATS
d.	EXERCITIEVELD
e.	VOORM. SLACHTHUIS

ATTEGROND VAN ROTTERDAM EN OMSTREKEN IN 1839

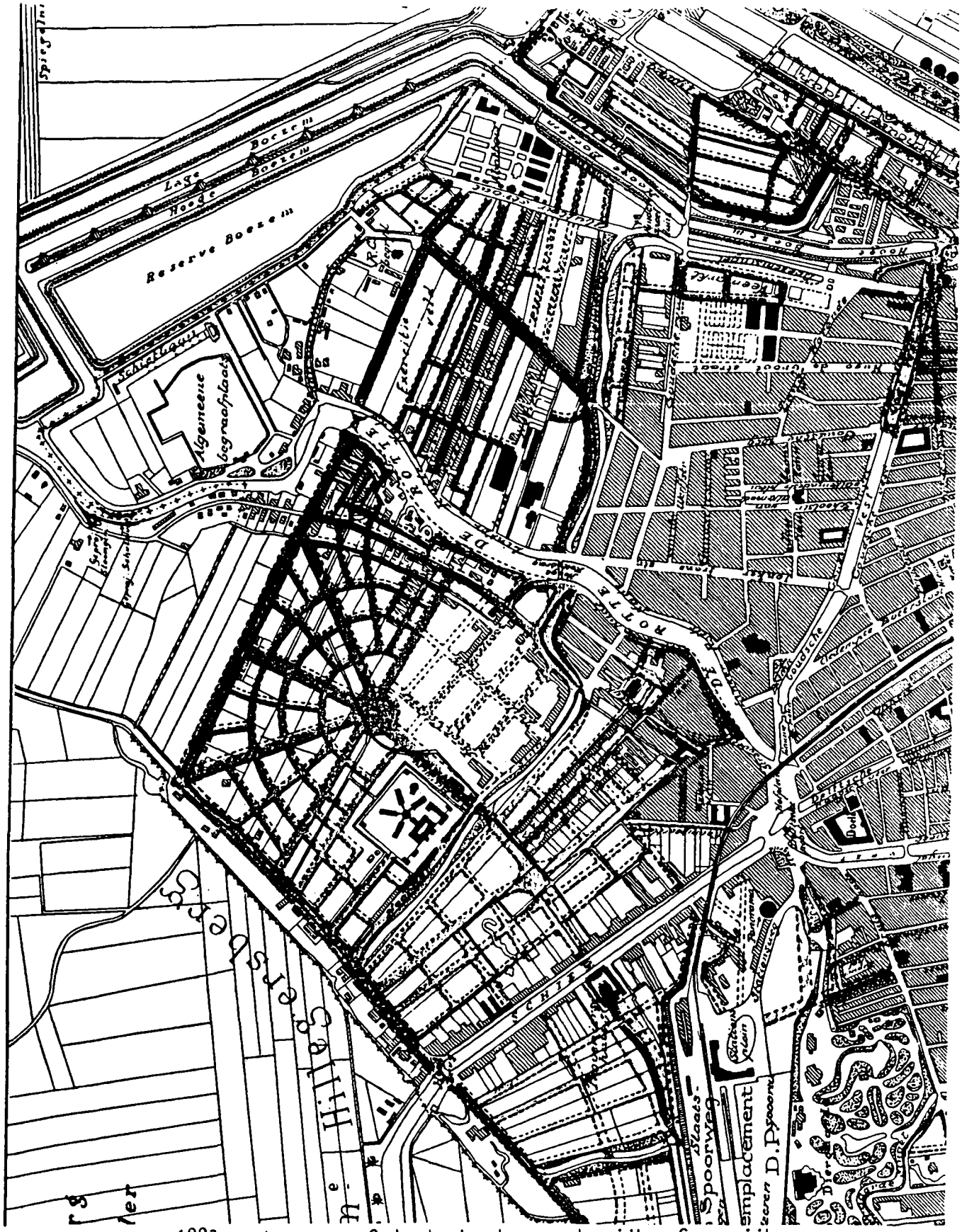
VERVAARDIGD DOOR L. F. TEMMINCK.



1839 (plattegrond van Rotterdam en omstreken, L.F. Temminck): Blommersdijkse en Rubroekse polder; 'lanen' en buitenplaatsen langs de Schie en de Goudsevest; op enige afstand van de stad is de Algemene begraafplaats Crooswijk aangelegd



1858: ontwerp van stadsarchitect Rose voor stadsuitbreiding in noordelijke richting; Noordsingel, Crooswijksesingel en de wijk



1883: ontwerp van G.J. de Jongh voor de wijken Crooswijk en Oude Noorden; de wijk Rubroek is reeds bebouwd volgens het plan van Rose; langs de Noordsingel bevindt zich de grote, in 1870 voltooide strafgevangenis; van het groots opgezette plan van De Jongh is in de huidige bebouwing alleen in het rechthoekige Pijnackerplein iets terug te vinden; de brede boulevards bleven bij de uitvoering van de wijk achterwege

3. Kralingen-Oost en-West, Kralingse Bos, Struisenburg, De Esch, Kralingseveer

Inhoud

Inleiding

Ontwikkeling van het gebied tot aan ca. 1850

- Kralingen
- Struisenburg
- De Esch en Kralingseveer

Grondgebruik in 1850

De ontwikkeling van het gebied van 1850-1900

Het gebied in de twintigste eeuw

INLEIDING

Het gebied wordt begrensd door (van west naar oost met de klok mee): Boezem, A 20, A 16 tot aan de Schaardijk, de gemeentegrens volgend met Capelle a/d IJssel en de Nieuwe Maas. Van dit gebied behoorde de wijk Struisenburg en het gebied ten westen van Oosteinde en Vlietkade vanouds tot Rotterdam. Het overige gebied heeft Rotterdam in 1895 geannexeerd.
Kralingen -O en -W en Struisenburg zijn woonwijken, Kralingse Bos, met de plas is recreatiegebied. De Esch is landelijk gebied. Kralingseveer heeft een dorpsachtige bebouwing.

ONTWIKKELINGEN VAN HET GEBIED TOT AAN CA. 1850

Het gebied bestond uit polderland met een veenachtige bodem, oorspronkelijk doorsneden met sloten in voornamelijk noord-zuid-richting. De Oudedijk en de 's-Gravenweg waren de waterkeringen in dit gebied, tot de aanleg van Schielands Hoge Zeedijk eind dertiende eeuw, waarvan de huidige Honingerdijk, Oostzeedijk, Schaardijk en IJsseldijk onderdeel waren. Zowel de oude als de nieuwe dijk waren ook de verkeerswegen van Schiedam naar Gouda. Oudedijk en - in het verlengde daarvan - de 's-Gravenweg waren bovendien voorzien van sloten aan weerszijden ten bate van de praamvaart.

Het gebied bestond verder uit buitendijkse aangeslibde grond (Struisenburg) en een veenplas ten noorden van de 's-Gravenweg (Kralingse Plas).

Kralingen

Sinds de 13e eeuw was Kralingen een ambachtsheerlijkheid. De eerste heren van "Cralinghen" woonden op slot Honingen, gelegen tussen de 's-Gravenweg en de Hoge Zeedijk (Oostzeedijk). De Hoflaan was de oprijlaan naar het slot. In de 17e eeuw werd Kralingen een gebied, waar welgestelde Rotterdammers een buitenplaats aan lieten leggen. Het Rotterdamse stadsbestuur b.v. kocht de terreinen rond het inmiddels ruïne geworden slot Honingen om er buitenhuizen voor de burgemeester te laten bouwen.

In de loop van de 18e en het begin van de 19e eeuw nam het aantal buitenplaatsen in dit gebied verder toe. Zij kregen namen als: Woudestein, Jericho, Vredenoord, Rozenburg, Honingen. Langs de 's-Gravenweg werd in de 18e eeuw het buitenhuis 's-Gravenhof gebouwd, als woonhuis behorend tot het complex van de eerste Kralingse katoendrukkerij. Deze industrie had weliswaar landelijk gezien niet veel te betekenen, maar nam in Kralingen in de 18e en 19e eeuw een belangrijke plaats in.

Naast buitenplaats voor welgestelde Rotterdammers werd Kralingen in de loop van de 18e eeuw ook "overloopgebied" voor de bewoners van het oude dorp Kralingen, dat oorspronkelijk aan de Veenweg lag, in het huidige Prinsenland (zie gebiedsbeschrijving Alexanderpolder). De landbouwers, die hun land verloren door de veenafgravingen, verhuisden naar het dichter bij Rotterdam gelegen gebied rond de viersprong Oudedijk/'s-Gravenweg/Kortekade/Hoflaan. Dit werd het centrum van het nieuwe dorp Kralingen met raadhuis (afgebroken) en (N.H.-)kerk. In 1802, werd er een R.K.-kerk gebouwd op de hoek van de Hoflaan en de Oostzeedijk, de voorganger van de huidige, die in 1877 gebouwd werd.

In het van oorsprong Rotterdamse gedeelte van het deelgebied, het uiterste zuidwesten, was ook al in de 17e eeuw enige bebouwing ontstaan. Er waren tuinen en blekerijen aangelegd en er was een bebouwing ontstaan langs de Slaakvaart (huidige Slaak). Dit gebied raakte in het begin van de 19e eeuw sterk vervuild.

Struisenburg

Het Rotterdams gebied ten zuiden van de Oostzeedijk, Struisenburg, kwam vanaf de 16e eeuw tot ontwikkeling met het graven van het huidige Boerengat voor de haringschepen en de vestiging daarlangs van de Admiraliteit met zijn scheepswerven. Later, in 1699, werd deze haven verlengd met het tegenwoordige Buizengat. In de loop der tijd werden hier verschillende, meestal met de scheepvaart samenhangende bedrijven gevestigd, zoals houtzagerijen en touwslagerijen. In het begin van de 19e eeuw werd aan het Boerengat het eerste Rijksentrepot gevestigd, één van de eerste tekenen van de groeiende betekenis van de transitohandel. Voor 1850 was de Oostzeedijk een buitenweg met daarlangs de molens van de houtzagerijen. Sinds de 16 eeuw lag er langs de dijk een kleine Israëlitische begraafplaats.

De Esch en Kralingseveer

Kralingseveer is één van de oudste kleine kernen in de gemeente Rotterdam. Van hier ging sinds de 14e eeuw een veer naar IJsselmonde. Er ontstond een lintbebouwing langs de rivierdijk. Via de IJsselmondselaan was het dorp verbonden met de 's-Gravenweg. In de 19e eeuw kwam het dorp tot bloei door de opkomst van de zalmvisserij en -handel.

Het gebied De Esch, ten westen van Kralingseveer, ligt in een binnenbocht van de Maas en is ontstaan door inpoldering van aangeslibde grond. Het gebied was tot 1850 vrijwel onbebouwd, met uitzondering van enkele buitenhuizen en boerderijen langs de dijken. Het was een geliefd wandelgebied voor Rotterdammers.

Geheel in het westen van de wijk, op buitendijks gebied, werd in de 18e eeuw de Oude Plantage aangelegd, een park, dat later in de 19e eeuw pas een succes zou worden toen de woonbebouwing in Kralingen toenam.

GRONDGEBRUIK IN 1850

In 1850 is er in het deelgebied globaal de volgende bebouwing te zien:

- in het uiterste zuidwesten, langs de Slaakvaart (Slaak), op Rotterdams grondgebied: een vrij dichte bebouwing, waarschijnlijk woonhuizen met bedrijfjes en daarachter groentetuinen en blekerijen;

- op de Rotterdamse gorzen langs de Oostzeedijk: scheepswerven, houtzaagmolens, een kerkhof, een glasblazerij en geheel in het oosten, de Oude Plantage;

- tussen de Oostzeedijk en de 's-Gravenweg/Oudedijk: buitenplaatsen, weilanden, groentetuinen, twee kerken en de lijnbaan van de Rijks Maritieme Werf;

- langs de 's-Gravenweg en Oudedijk: buitenhuizen, vrijstaande kleine woningen, groepjes arbeiderswoningen. Aan de noordzijde, achter de weilanden: de veenplassen;

- geheel in het oosten: het dorp Kralingseveer.

DE ONTWIKKELING VAN HET GEBIED VAN 1850 TOT 1900

In de tweede helft van de 19e eeuw vond er een aantal belangrijke ingrepen in het gebied plaats, waardoor het merendeels landelijke karakter van het gebied langzamerhand verloren ging. Kralingen zou weliswaar geliefd woonoord voor welgestelden blijven, maar daarnaast vonden enkele typisch 19e-eeuwse ontwikkelingen plaats, die soms met dat karakter van lustoord in strijd waren.

Zo werd in 1852 aan de noordzijde van de Oostzeedijk een gasfabriek in werking gesteld. Het terrein met de bebouwing, die in de loop van de eeuw verder uitgebreid werd, liep helemaal tot aan de Oudedijk. In 1926 is deze fabriek, die in 1884 overgenomen was door de gemeente Rotterdam, gesloten, nadat de woonbebouwing hier aanzienlijk uitgebreid was en de gasproduktie overlast bezorgde voor de omwonenden.

Op het buitendijks gebied, direct ten zuiden van de Oude Plantage, werd in de jaren '70 het Drinkwaterleidingbedrijf van Rotterdam aangelegd, resultaat van de jarenlange strijd van o.a. Rose en De Jongh tegen de choleraverwekkende vervuiling van de oude stad. Het D.W.L.-complex werden verschillende malen uitgebreid, o.a. toen Kralingen na de annexatie in 1895 op het Rotterdamse drinkwaterleidingnet aangesloten werd.

Ook het spoor deed in dit deel van Rotterdam zijn intrede. In 1855 kwam de verbinding met Duitsland tot stand door de aanleg van een nieuwe lijn Rotterdam-Utrecht, die even ten noorden van Kralingseveer kwam te liggen en een voorlopig eindstation bij de Oude Plantage had. In 1876 werd de lijn doorgetrokken over Struisenburg naar het nieuwe Rijnstation (later Maasstation). Rond 1900 werd van deze lijn een aftakking gemaakt, die rond de Kralingse Plas liep als onderdeel van de ceintuurspoorbaan.

Op Struisenburg, waar vanouds al vele bedrijven gevestigd waren, vond aan het eind van de eeuw een uitbreiding van het aantal fabrieken, meestal op stoomkracht, plaats. In 1894 werd hier de Admiraliteitskade aangelegd, waaraan in 1899 een stoomgemaal gebouwd werd. Meer naar het oosten, aan het begin van de Honingerdijk kwam rond 1883 een groot nieuw gebouw van de Kralingse Katoenmaatschappij. Dit gebied, vooral de zuidzijde van de Oostzeedijk, werd aan het einde van de eeuw ook woongebied voor diegenen, die in de nabijgelegen havens en industrieën werkten.

In het gebied ten noorden van de Oostzeedijk en de Honingerdijk kregen enkele buitenplaatsen tegen het einde van de eeuw een andere bestemming. De Rotterdamse overheid verkocht in 1870 de buitenplaats Honingen aan de gemeente Kralingen, die er een openbaar park met een gedeelte voor villabouw, van maakte.

Later - na de annexatie van Kralingen in 1895 - kocht Rotterdam de 18e-eeuwse buitenplaats Woudesteyn met de bedoeling er een gemeentelijk ziekenhuis te vestigen. Nadat dit plan strandde - de gemeente stichtte uiteindelijk een ziekenhuis aan de Bergweg (1904) - kwam hier op de opgehoogde grond een sportterrein.

Door de groei van de Rotterdamse activiteiten op Struisenburg en de gestage uitbouw van de stad aan de oostelijke grens ontstaan ook op Kralings grondgebied de eerste initiatieven voor arbeiderswoningbouw op grote schaal. Particulieren leggen verspreid en zonder verbindend plan straten aan, zoals overal elders ook gebeurde, en bouwen er arbeiderswoningen, aanvankelijk voornamelijk vrije boven- en benedenhuizen, tegen het einde van de eeuw meestal in drie lagen.

De Waterloostraat was één van de eerste straten, die zo midden in het land aangelegd werden (1865), even ten westen van de toenmalige buitenplaats Honingen. Even ten oosten van de gasfabriek werden in de jaren '70 de Dijkstraat (1871), Oostmaasstraat (1878) en de Paulus Potterstraat (1880) aangelegd.

De Voorschoterlaan (1897) en de Avenue Concordia (1883) zijn voorbeelden van meer "luxe" straten, ook door particulieren aangelegd, tussen de al bestaande "arbeidersstraten" in. Hier werden de grotere beneden- en bovenhuizen gebouwd. Vooral in de Avenue Concordia, genoemd naar de bouwmaatschappij, die de straat aanlegde, staan woonhuizen in Neo-Renaissance stijl met rijke stucdecoraties en enkele rijk gedecoreerde Jugendstil woonhuizen.

De straten geheel in het westen van Kralingen zijn aan het eind van de eeuw aangelegd, ongeveer volgens de richtlijnen van De Jongh's uitbreidingsplan (1883). Evenals bij de particuliere stratenplannen volgt De Jongh's plan in dit deel van de richting van de kavelsloten. De Slaak en de Vliet werden in 1900 volgens dit plan gedempt.

Na de annexatie werd de bouw van arbeiderswoningen uitgebreid. De Oudedijk, die nog het karakter van een buitenweg had, werd in de laatste paar jaar voor de eeuwwisseling getransformeerd tot een stadsstraat en na 1900 werden de beide sloten aan weerskanten in etappes grotendeels gedempt, nadat er voor de praamvaart andere vaarwegen waren geopend. In 1900 verdwijnt de buitenplaats Jericho aan de noordzijde van de Oudedijk. Hier werd de Jericholaan aangelegd, een met bomen beplante laan, die een wat betere bebouwing kreeg in vergelijking met de - later gebouwde - omgeving. Sommige woonhuizen zijn gebouwd met Jugendstil decoraties. Tot de eeuwwisseling was dit het enige stratenplan ten noorden van de Oudedijk. De overige bouwactiviteit vond geheel plaats in het gebied ten zuiden van de Oudedijk en 's-Gravenweg. Hiervan moet nog genoemd worden de Lusthofstraat, de heer De Jongh als voornaamste nieuwe oost-westverbinding gedacht had, maar door de inbreng van anderswillende particulieren een vrij onbeduidende straat werd.

HET GEBIED IN DE TWINTIGSTE EEUW

In het begin van de 20e eeuw werden er zowel door particulieren, als door de gemeente stappen genomen om Kralingen als woongebied voor de meer welgestelden te behouden. In het park Honingen was rond 1900 al een kleine villawijk ontstaan (vanaf 1870) rond de kleine en grote vijver. Hier nam bouwondernemer Dulfer rond 1906 het initiatief tot de bouw van een aantal villa's in een zelfde stijl. Deze witgepleisterde villa's kregen alle een naam van een figuur uit één van Wagners opera's, zodat deze buurt de naam "Wagnerhof" kreeg. Eén van de villa's situeerdé de bouwer dwars op het eind van de toegangsweg, zodat de weg later niet doorgetrokken zou kunnen worden.

In 1911 nam de gemeente het initiatief tot uitbreiding van het terrein voor villabouw door uitbreiding van het bezit van het voormalige buiten Rozenburg. Dit gebied werd deels openbaar park, deels villapark.

In dezelfde tijd, 1911, nam de gemeenteraad het plan aan voor de aanleg van een groot bos en park rond de Kralingse Plas, de enige veenplas, die niet drooggelegd was. Indirect was met dit plan het havenbelang gediend: men moest de grond kwijt, die door het graven van de Waalhaven vrij was gekomen. Het heeft enige tijd geduurd, voordat er een definitief plan vastgesteld kon worden. Wel werd al in 1911 de Kralingse Plaslaan aangelegd, zoals al was aangegeven in het algemene uitbreidingsplan van De Jongh uit 1903. Na een eerste studie uit 1920 ontwierpen Molière, Verhagen, Klijnen en Kok, bijgestaan door L. Springer als tuinbouwkundig adviseur in 1924 een plan voor het terrein rond de plas. Op basis van dit plan werden ten oosten van de plas in 1925 de eerste bomen geplant. Voor het overige gebied werd er weer een nieuw plan opgesteld, ditmaal door J.T.P. Bijhouwer. In dit plan werd een "toerweg" rond de plas en een villaterrein opgenomen. Tot slot werd dit plan in 1938 nogmaals bijgesteld, waarbij er meer nadruk kwam te liggen op de recreatie en het terrein voor villabouw werd beperkt.

Het westelijk deel van het bos werd bestemd voor actieve recreatie en in het zuidelijk deel van de plas zouden de zeilhavens en kanobergplaatsen geconcentreerd worden.

In de jaren '30 werden er in dit gebied rond de plas verschillende voorbeelden van de architectuur van het Nieuwe Bouwen gerealiseerd. De strokenbouw ten noorden van de Libanonweg en de Plaslaanflat van Van Tijen zijn voorbeelden van nieuwe ontwikkelingen in woning- en stedebouw. Inmiddels waren er ook voor andere delen van Kralingen uitbreidingsplannen opgesteld, die echter door de raad afgewezen werden. Uit de kritiek op de plannen blijkt eens te meer, dat het gemeentebestuur in meerderheid voor het behoud van het "groene" en "luxe" karakter van Kralingen was. Het eerste plan van Burgdoffer uit 1916 stuit b.v. binnen het gemeentebestuur af op de daarin geplande arbeiders- en middenstandswijken.

Pas in 1935 werd er een definitief plan vastgesteld voor een deel van het gebied, n.l. de terreinen aan weerszijden van de 's-Gravenweg. Als bebouwing werd in dit plan alleen het éénge-zinshuis toegelaten. Vooruitlopend op dit plan werden in de jaren '20 enkele straten aangelegd voor de bouw van een villawijk tussen de 's-Gravenweg en de Groene Wetering. De bebouwing in deze buurt is voor een groot deel na-oorlogs.

Helemaal in het oosten, in Kralingseveer, verdween in het begin van de 20e eeuw de zalmvisserij en -handel. Vervolgens stichtte men fabrieken en bedrijven op de buitendijkse gronden. Het dorp breidde als gevolg van de nieuwe bedrijvigheid verder uit. De nieuwe bebouwing bestond voornamelijk uit kleine ééngezinshuizen.

HUIDIGE SITUATIE

Struisenburg

Grotendeels nieuwbouw. Langs Oostzeedijk-boven eenvoudige Neo-Renaissance woonhuizen, soms met Jugendstil motieven en een enkel eclectisch pand. Geheel in het westen volgt de rooilijn nog het oude dijkverloop. Overige bebouwing 1850-1940: een enkel pakhuis, een stoomgemaal en katoenfabriek. Door de aanleg van de hoog gelegen Maasboulevard in de jaren '60 is het contact van deze wijk met de rivier grotendeels verloren gegaan.

Kralingen-West

De oudere bebouwing is grotendeels vernietigd in W.O. II en door de stadsvernieuwing. Oorspronkelijk stonden er overwegend arbeiderswoningen, waarvan nog een enkel rijtje resteert. De Jericholaan, genoemd naar de v.m. buitenplaats Jericho, is een laan met betere woonhuizen, sommige in Jugendstil trant. Langs de Kralingse Plaslaan staan enkele voorbeelden van het Nieuwe Bouwen. Ten zuiden van de Oudedijk zijn nog restanten van de oude gasfabriek terug te vinden, waarvan enkele gebouwen onlangs gerestaureerd zijn.

Kralingen-Oost

De vele buitenplaatsen in deze wijk zijn vrijwel allemaal verdwenen. De meeste leven nog slechts voort in de namen van straten. Langs de 's-Gravenweg staan nog enkele 18e-eeuwse buitenhuizen. Enkele buitenplaatsen bestaan nog als privé tuinen (Ypenhof) of zijn omgevormd tot openbaar park (Rozenburg, Honingen). Aan de Honingerdijk, bij het Park Honingen, staat nog het 19e-eeuwse buitenhuis Trompenburg.

Vermeldenswaard zijn verder de Voorschoterlaan en de Avenue Concordia: twee met bomen beplante lanen, waarvan vooral de laatste een bebouwing heeft van woonhuizen met rijke Neo-Renaissance decoraties of Jugendstil motieven.

Hoflaan, Vijverlaan e.o.: herenhuizen en villa's vanaf ca. 1870, overwegend in eclectische stijl. De villa's hebben vaak een veranda of serre aan de voorzijde en de ingang in de zijgevel.

De gebieden rond Park Rozenburg en ten noorden van de Groene Wetering bestaan uit villaparken, die grotendeels bebouwd zijn in de eerste helft van deze eeuw.

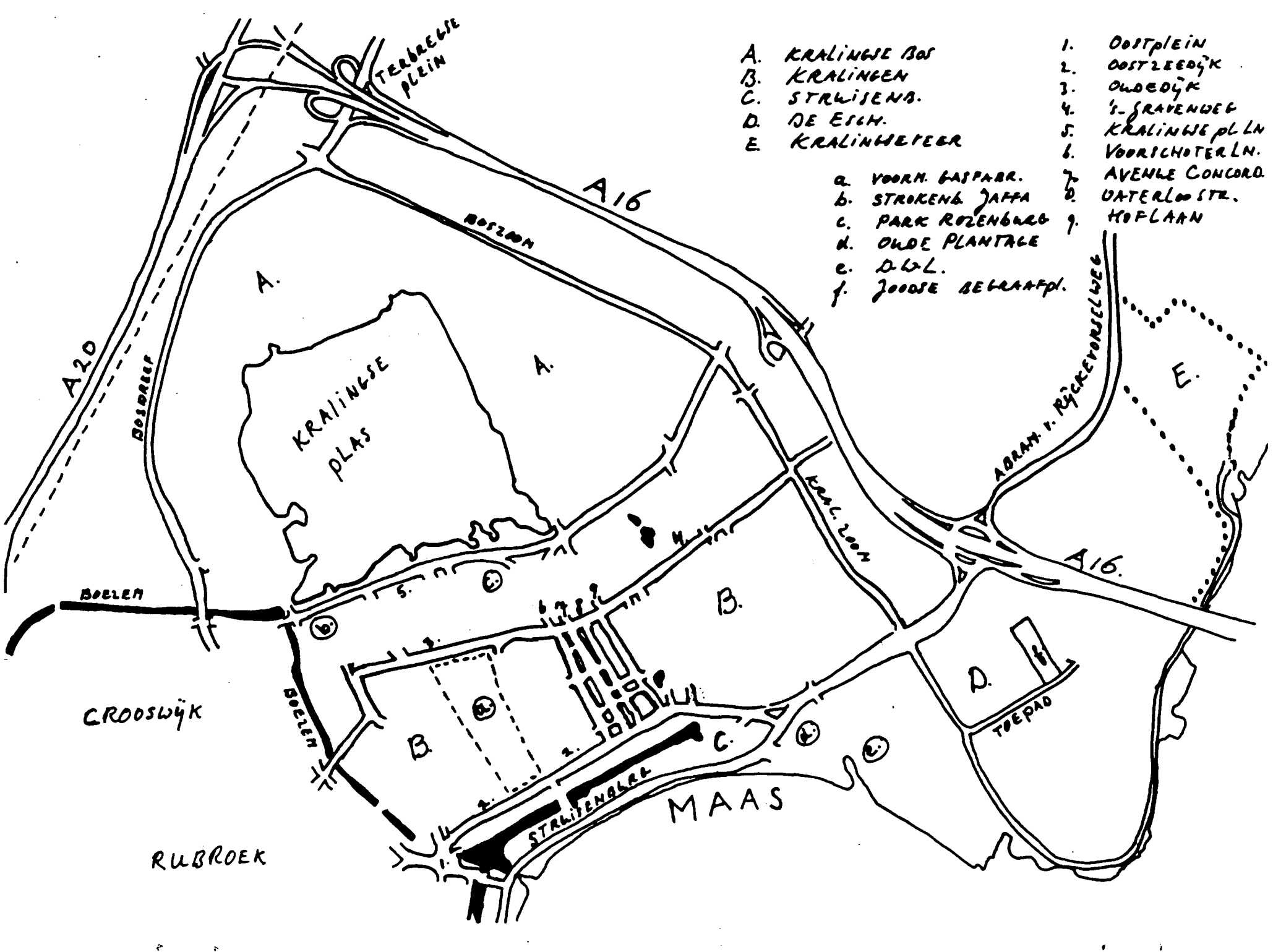
De Esch

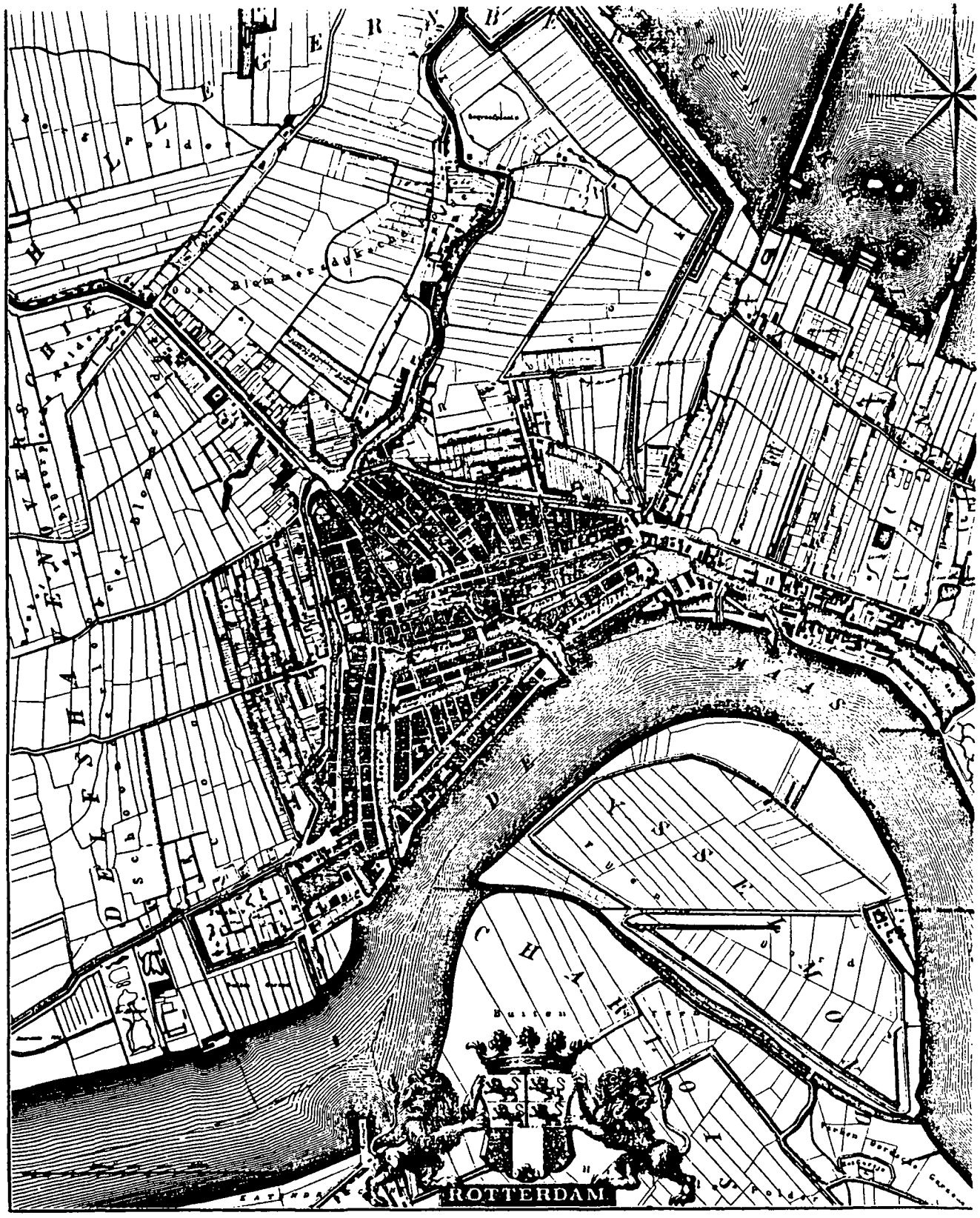
Het gebied wordt voor een groot deel ingenomen door oude en nieuwe D.W.L.-terreinen. Het oude D.W.L.-terrein wordt grotendeels gerestaureerd; de gebouwen hebben of krijgen overwegend een woonbestemming. Direct ten noorden van dit terrein is nog een restant van de Oude Plantage te vinden. In 1959 verdween het park vrijwel geheel door de aanleg van de Maasboulevard.

Langs het Toepad bevindt zich nog een enkele, eind 19e eeuwse boerderij en de toegang tot de Israëlitische begraafplaats.

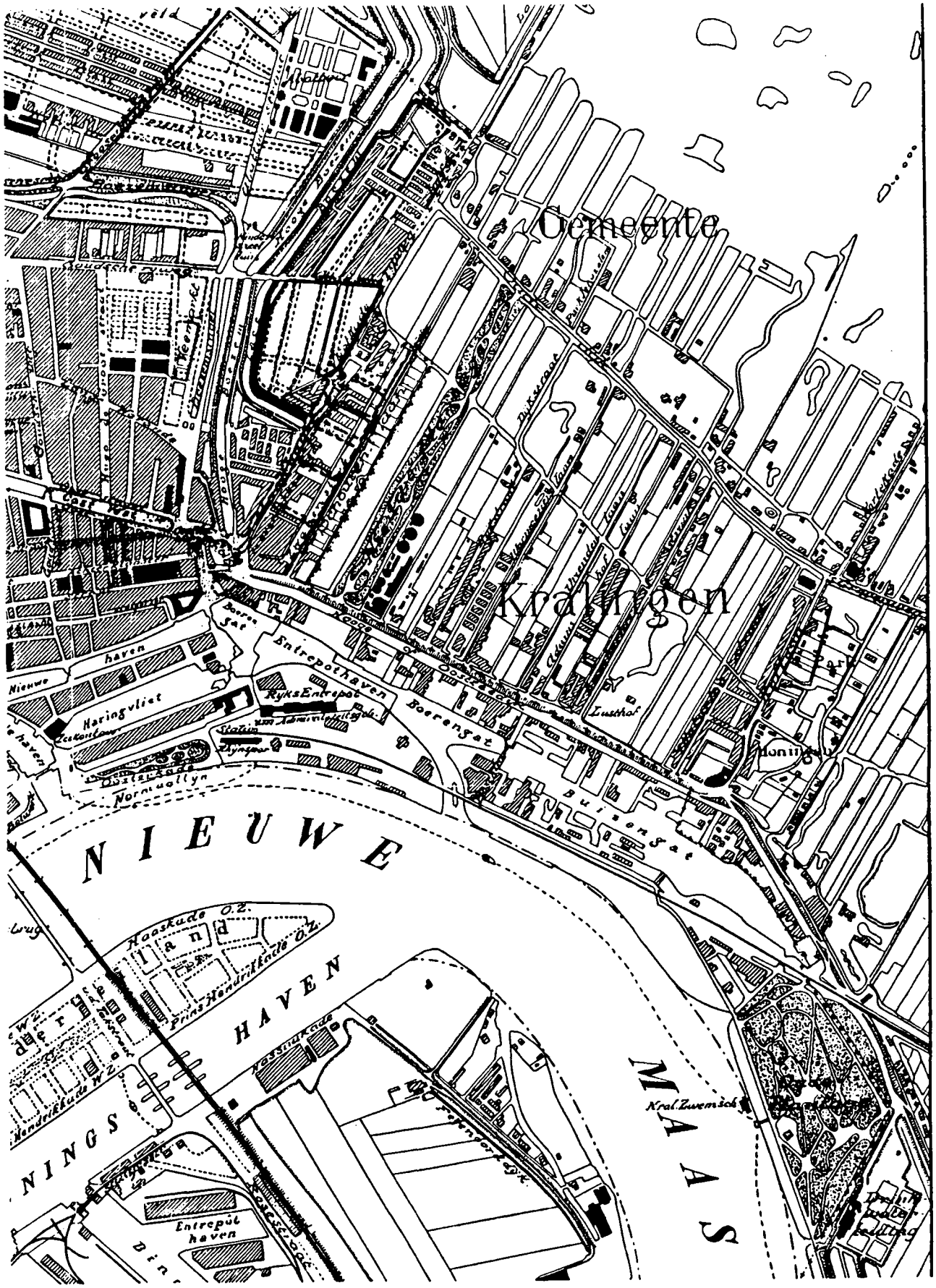
Kralingseveer

Een bebouwing van kleine eenvoudige huisjes. Midden in het dorp staat een school van Hooykaas en Lockhorst. De oorspronkelijke dorpskern is verloren gegaan door de dijkophogingen in de jaren '60.


A. KRALINGSE BOS
B. KRALINGEN
C. STRUISENB.
D. DE ESCH.
E. KRALINGSEVEER
a. VOORM. GASFABR.
b. STROKENB. JAFFA
c. PARK ROZENBURG
d. OUDE PLANTAGE
e. D.W.L.
f. JOODSE BEGRAAFPL.
1. OOSTPLEIN
2. OOSTZEEDIJK
3. OUDEDIJK
4. 's-GRAVENWEG
5. KRALINGSE PL LN
6. VOORSCHOTERLN.
7. AVENUE CONCORD.
8. WATERLOOSTR.
9. HOFLAAN
TERBREGSE PLEIN
A16
BOSZOOM
A20
BOSDREEF
KRALINGSE PLAS
KRAL. ZOOM
ABRAM. v. RIJCKEVORSELWEG
A16.
BOEZEM
CROOSWIJK
RUBROEK
STRUISENBURG
MAAS
TOEPAD



1839 (Temminck): havens en kleine industrie langs de Maasoever; het oude dorp Kralingen bij de kruising van Hoflaan en Oudedijk; veenplassen in het gebied waar ná 1924 de Kralingseplas en het Kralingsebos tot stand zouden komen



1881: op Struissenburg het Rijksentrepôt en het eindstation van de RijnspoorwegMij. (1876); stroomopwaarts langs de Maas de Oude Plantage en de Drinkwaterleiding; straataanleg tussen de Oudedijk en de Oostzeedijk; direct naast de Nieuwe Plantage aan de Oostzeedijk ligt de in 1852 gestichte Gasfabriek

4, 10, 15 Noordereiland, Feijenoord, Katendrecht, Afrikaanderbuurt, Hillesluis, Bloemhof, Vreewijk, Tarwewijk, Carnissebuurt, Charlois, Lombardijen, Zuidwijk, Zuiderpark, Wielewaal, Pendrecht

Inhoud

Inleiding

Het gebied tot aan 1850

Periode 1850-1940

- Planvorming Feijenoord en Noordereiland (tot ca. 1880)
- Havenaanleg en bebouwing Feijenoord en Noordereiland
- Rijn-, Maas- en Waalhaven
- Planvorming vanaf ca. 1910
- Bebouwing vanaf ca. 1910

Huidige situatie

INLEIDING

Het deelgebied wordt begrensd door in het noorden de Nieuwe Maas, in het oosten de spoorlijn naar Dordrecht (vanaf station Zuid), in het zuiden de gemeentegrens, en in het westen de Waalhaven o.z.

De deelgebieden 4 en 10, die in het navolgende niet meer onderscheiden worden, zijn vrijwel geheel bebouwd in de periode 1880-1940, met uitzondering van enkele restanten van de oude dorpskern van Charlois en oudere bebouwing langs de oude dijken en wegen. Het gebied bestaat uit haven- en industriegebieden met daaromheen uitgestrekte arbeiders- en middenstandswijken. Het gebied wordt in het zuiden begrensd door Kromme Zandweg, Carnissesingel, Vaanweg, Smeetslandsedijk. Deelgebied 15 ligt ten zuiden van deze grens. De bebouwing van dit gebied is grotendeels na-oorlogs, ook weer uitgezonderd de bebouwing langs de oude dijken en wegen. Het gebied bestaat uit een centrumgebied (Zuidplein), een groot parkgebied met woonwijken daaromheen. "Zuid" is als uitbreidingsgebied van Rotterdam pas aan het einde van de 19e eeuw tot ontwikkeling gekomen, na de annexatie van delen van de gemeenten IJsselmonde, Charlois en Katendrecht in 1869. Andere annexaties volgden in 1894 (Charlois geheel, IJsselmonde gedeeltelijk) en in 1941 (IJsselmonde geheel, Barendrecht een klein deel).

HET GEBIED TOT AAN 1850

Vóór de annexaties behoorde het gebied vrijwel geheel tot de gemeente Charlois, die behalve een kleine dorpskern een omvangrijk gebied omvatte. Naast Charlois was er nog het dorp Katendrecht, dat tot 1873 een zelfstandige gemeente was. Geheel in het noordoosten lag het eiland Feijenoord, dat toebehoorde aan de gemeente IJsselmonde. Het was door het Zwanegat (ongeveer de huidige Spoorweghaven) gescheiden van het vasteland. Het gebied direct ten westen van de spoorlijn behoorde eveneens tot IJsselmonde.

De structuur van het landschap op Zuid was afwijkend van die op Noord. De bodem bestaat hier uit kleigrond (Noord: veenachtig) en werd doorsneden door betrekkelijk wijd uit elkaar liggende sloten. Het polderlandschap bestond uit verschillende door bedijking gevormde "kommen", met alle een verschillende richting van kavelsloten. De dijken rondom deze "kommen", die voor een deel als verbindingswegen tussen de dorpen fungeerden hadden een grillig verloop, zoals de nog gedeeltelijk bestaande Katendrechtse Lagedijk, de Charloisse Lagedijk en de Smeetslandsedijk. Langs de verbindingswegen tussen de dorpen en de doorgaande wegen naar het zuiden, die deels over de dijken liepen en deels de polders doorsneden, ontstond lintbebouwing.

Vanaf het dorp Katendrecht liepen twee belangrijke doorgaande wegen naar het zuiden: één richting Antwerpen via de Katendrechtse Dijk, Grondherendijk en Zuidhoek naar het veer van Rhoon en één naar Dordrecht via de Dordtsestraatweg. Katendrecht was pleisterplaats voor reizigers van en naar Rotterdam. Vandaar was er een veerdienst naar de overkant van de Maas. Op Katendrecht vond men ook enkele buitenhuizen.

PERIODE 1850-1940

Planvorming Feyenoord en Noordereiland (tot ca. 1880)

Rond 1850 ontstonden er de eerste plannen voor haven- en industrieterreinen op het eiland Feijenoord. In 1858 nam Rose een ontwerp voor het eiland op in zijn plan voor de Coolpolder. Het was nog geheel gericht op de vermeerdering van kades, pakhuizen en woningen volgens het model van de oude havens. Maar het plan, dat in 1863 door de gemeenteraad aanvaard werd, bevond zich op het keerpunt van de ontwikkeling van stapelmarkt naar transito-haven. Nadat onder druk van de regering Thorbecke het plan voor overbrugging van de Maas voor het gewone verkeer en het spoor door Rotterdam aanvaard was, gingen het spoor en de havenplannen een hoofdrol spelen. In 1868 werd Roses plan voor Feijenoord omgewerkt in samenwerking met de ingenieurs Van der Tak en De Michaelis (ingenieur staatsspoorwegen), dat inhield dat het spoor met de havens verbonden werd. In deze fase ontstonden het Noordereiland met de Noorderhaven (Koningshaven) als belangrijkste doorvaartroute en de Spoorweghaven met goederenstation. Toen Lodewijk Pincoffs zich in 1872 opwierp met zijn R.H.V. de exploitatie van de gronden van het Noordereiland en Feijenoord ter hand te nemen, werden de plannen omgewerkt en aangevuld met Binnenhaven en Entrepothaven. De gemeente en de R.H.V. kwamen overeen dat aan de R.H.V. het grootste deel van de gronden op het Noordereiland (voor woningbouw) en de gronden van Feijenoord tussen spoor en Spoorweghaven (voor handelsrichtingen) en de strook ten zuiden van de Noorderhaven zouden overgaan.

De gemeente verplichtte zich tot het verzorgen van de toegangen tot het terrein - en de bruggen over Noorderhaven, Maas en Spuikanaal, het voltooien van de Noorderhaven, het bestraten en rioleren van het Noordereiland en het graven van de Spoorweghaven. Het oostelijk van de spoorlijn gelegen terrein bleef grotendeels eigendom van de gemeente en werd deels bestemd voor industrievestigingen, deels voor woningbouw.

Een jaar na het gereedkomen van de Maasoverbrugging (1878) ging de R.H.V. failliet en kwam heel het bebouwde en onbebouwde terrein voor een zeer lage prijs in handen van de gemeente. Dat was het begin van een grootscheepse grondexploitatie op Zuid onder leiding van de gemeente.

Havenaanleg en bebouwing Feijenoord, Noordereiland en Hillebuurt (tot ca. 1910)

Toen de R.H.V. failliet ging waren er enkele belangrijke werken onder leiding van de vereniging uitgevoerd. De Binnen- en Entrepothaven waren gegraven en aan de toegang tot de havens was het Poortgebouw gereedgekomen, waarin enige tijd het kantoor van de R.H.V. gevestigd was. Het belangrijkste werk dat de R.H.V. tot stand gebracht had was entrepotgebouw "De Vijf Werelddelen", gelegen aan de Entrepothaven, dat destijds tot de modernste en best geoutilleerde in zijn soort gerekend kon worden.

Aan de verdere ontwikkeling van Zuid in de periode vanaf het faillissement van de R.H.V. in 1879 tot aan zijn aftreden (1910) is de naam verbonden van de nieuwe directeur van Plaatselijke Werken, G.J. de Jongh. Hij werkte het bebouwingsplan van het Noordereiland van de R.H.V.-architecten Stieltjes en Van der Wal om (1880) en ontwierp een bebouwingsplan voor het oostelijk deel van Feijenoord (1884) met de Nassauhaven en de Persoonshaven (resp. 1900/1901) en een industriegebied daaromheen. Het belangrijkste nieuwe stedebouwkundig element in deze en volgende plannen was de brede boulevard met in het midden een brede, met bomen beplant wandelpad, zoals de Oranjeboomstraat op Feijenoord.

Ook op het Noordereiland bracht De Jongh het groen in de straat. Hij projecteerde er twee pleinen, het Hoffmanplein en het Prins Frederikplein en maakte een plan voor de westpunt van het eiland met terrassen, bomen en aanlegplaatsen voor veerboten en luxejachten. Deze plannen zijn ten dele gerealiseerd, maar de westpunt heeft niet het bedoelde joyeuze karakter gekregen. Langs de Maaskade kwam vanaf 1882 een vrij luxe bebouwing tot stand van etagewoningen en kantoren in eclectische en Neo-Renessaincestijl. Van de hoogwaardige bebouwing op Feijenoord die de R.H.V.-architecten oorspronkelijk voor ogen stond is niet veel terecht gekomen, vooral omdat van het begin af aan de woonbebouwing ondergeschikt was aan de havenuitbreiding. Woonhuizen kwamen in de gebieden die overschoten, nadat de beste plaats voor havens, spoorlijn en wegen en handelsinrichtingen gekozen was.

Langs de Rosestraat op Feijenoord ontstond een langgerekte strook woonhuizen, ingeklemd tussen spoorlijn en handelsterrein. Ten oosten van de spoorlijn kwam een woonwijk tussen havens en industriegebieden en in het noordelijk deel van de Afrikaanderwijk (Hillebuurt) werden woonhuizen gebouwd op een driehoekig terrein, omgeven door spoorwegen. Anders dan op Noord waren het hier dus niet de kavelsloten die de structuur van de uitbreiding bepaalden, maar de havens en de spoorwegen. De woonhuizen zijn vrijwel alle gebouwd door particulieren, met uitzondering van de woningen aan de 1e en 2e Stampioendwarsstraat die tot de vroege verenigingsbouw behoren (1895).

Rijn-, Maas- en Waalhaven e.o. (tot ca. 1910)

De havens op Feijenoord waren nog alle kanaalhavens. De Jongh introduceerde met de Rijnhaven (1893) een nieuw soort haven, ingericht voor de transithandel van massagoederen. De haven is zoveel mogelijk parallel aan de rivier en breed genoeg gemaakt om in- en uitvaren van grote zeeschepen te vergemakkelijken. Na de Rijnhaven volgden de Maashaven (1905 gereed) en de Waalhaven (eerste deel gereed in 1910). Bij de uitvoering van deze havenplannen trad de gemeente - evenals op Feijenoord - op als grootgrondbezitter en kreeg daardoor een relatief grote groep op de stadsuitbreiding in dit gebied. Voor de uitvoering van het Maashavenplan kocht en onteigende de gemeente grond voor de havenaanleg en een groot gebied daaromheen dat bestemd was voor handelsterrein (langs de kaden) en woningbouw voor de havenarbeiders.

Het eerste plan van De Jongh voor de Maashaven en omstreken van 1895 werd in het zuiden begrensd door de Katendrechtse Lagedijk en een nieuwe aan te leggen weg ten zuiden van de huidige Brielselaan en Putselaan uitkomend op het Putseplein, de Hillevliet is als "aanhangsel" in het plan opgenomen. Het plan betrof alleen het gebied dat door onteigening en aankoop in handen van de gemeente zou komen. Het was een stratenplan met lange rechte straten, voor een groot deel volgens het patroon van de bestaande kavelsloten. Op een plattegrond van Rotterdam uit 1901 is te zien dat particulieren langs de grens van de gemeentegronden, stratenplannen ontwikkeld hebben op hun eigen terrein, dan nog gelegen midden in het boerenland, met straten die doodlopen op de kavelsloten. Voorbeelden daarvan zijn in de Carnissebuurt de blokken tussen Carnisselaan en Ebenhaëzerstraat, ten zuiden van de Strevelsweg een paar blokken tussen Spastraat en Reepstraat, langs de Lange Hilleweg de blokken tussen Koolzaadstraat en Meekrapstraat en in Hillesluis de Beukelaarstraat, Westerbeekstraat en Riederlaan.

Al in 1891 waren er in de Jacominastraat en Leeuwensteinstraat, (Afrikaanderbuurt), destijds nog grondgebied van de gemeente Charlois, eengezinswoningen op niet-opgehoogde grond gebouwd.

In het uitbreidingsplan dat De Jongh in 1903 voor het hele uitbreidingsgebied van de gemeente opstelt zijn al die particuliere stratenplannen tot een geheel gesmeed met een gewijzigd plan voor de omgeving van het Maashavengebied.

De belangrijkste gerealiseerde elementen volgens de plannen De Jongh waren de volgende: het oude dorp Katendrecht werd met de grond gelijk gemaakt en werd getransformeerd van pleister- en buitenplaats voor resp. reizigers en welgestelden tot geïsoleerd woongebied voor havenarbeiders en ontspanningskwartier voor zeelieden. Door de concentratie van Chinese zeelieden in deze buurt ontstond hier in de eerste decennia van de 20e eeuw een Rotterdams China Town.

Daarnaast zijn enkele belangrijke doorgaande wegen gerealiseerd volgens dit plan: de Maashaven-oost en -west, de Dordtselaan (in gewijzigde vorm), de Wolphaertsbocht, de Brielselaan en Putselaan. In het noordwesten werd het Karel de Stouteplein met de wegen ten noorden daarvan aangelegd en in het oosten de Polderlaan en de Slaghekstraat. Evenals op Noord werden er op Zuid singels aangelegd die gecombineerd met stoomgemalen voor de afwatering zorgden. De Hillevliet werd als eerste aangelegd (1900), later gevolgd door de Boergoensevliet op Charlois. Direct langs de Maas- en Rijnhaven werd een strook grond gereserveerd voor bedrijfsvestigingen. Op de Wilhelminapier en elders langs de Maashaven kwamen op deze strook voornamelijk pakhuizen. Op de Wilhelminapier werd in 1901 het hoofdkantoor van de Holland-Amerikalijn (H.A.L.) gevestigd en in de jaren daarna kwamen daar aankomst- en vertrekhallen, loodsen en pakhuizen bij. Aan de Brielselaan verrezen o.a. graansilo's en een meelfabriek.

Hoewel de bedrijvigheid op Zuid als gevolg van de havenuitbreiding en de uitbreiding van handels- en industrieterreinen toenam, vorderde de bebouwing van de woongebieden maar langzaam. Van particuliere zijde was er aanvankelijk maar weinig belangstelling voor Zuid.

Zuid was vooral door zijn geïsoleerde ligging ten opzichte van het oude stadscentrum een weinig geliefd woonoord. De verbindingen met de oude stad bleven lange tijd slecht. In 1883 kwam er een paardetramverbinding over de Maas die echter stopte op het Noordereiland. Pas in 1926 werd de lijn naar het zuiden doorgetrokken. Desondanks bleven ook toen nog de voor het scheepvaartverkeer regelmatig openstaande bruggen over de Koningshaven een obstakel.

Rond 1900, twintig jaar na de overbrugging van de Maas, was het Noordereiland - het minst geïsoleerde stadsdeel - nog niet geheel bebouwd. Feijenoord was nog niet "klaar", ten westen van de Spoorweghaven lag het geïsoleerde noordelijk deel van de Afrikaanderbuurt, en meer naar het westen het nog meer afgezonderde Katendrecht met zijn nieuwe bebouwing aan de oostkant van het nieuwe schiereiland en een restant oude bebouwing daaraan vast.

Tot aan 1910 zou nog ongeveer volgens het plan van De Jongh uit 1903, de Afrikaanderbuurt vol gebouwd worden en de omgeving van het Karel de Stouteplein (Charlois) en het oostelijk deel van de Hillesluis. De bebouwing bestond voornamelijk uit door particuliere ondernemers gebouwde sobere etagewoningen.

Planvorming vanaf ca. 1910

Vanaf 1910 stond de stadsuitbreiding op zuid niet meer exclusief in het teken van de havenuitbreiding. In de planvorming ging het om de wegenstructuur, de tunnelverbinding tussen de Maasoevers en de uitbreiding van de woonwijken.

Daarbij werd de vraag gesteld naar de mate van zelfstandigheid van "Zuid" als stadsdeel. Ook kwam de relatie met het omliggende gebied aan de orde. In het plan van Burgdorffer voor Zuid, dat in 1920 voorlopig door de Raad goedgekeurd werd, werden de doorgaande oost-westverbindingen richting tunnel geïntroduceerd, zoals de Strevelsweg en de Pleinweg, met het Zuidplein als groot verkeersknooppunt. Een jaar later werd het plan omgewerkt door Granpré Molière die een waaiervormige wegenstructuur ontwierp en het plan inpaste in een alomvattend plan voor het hele eiland IJsselmonde. Die waaiervormige wegenstructuur is min of meer gehandhaafd in het plan dat Witteveen in 1926 aan de Raad voorlegde. Hierin kwam naast de Dordtselaan de Mijnsherenlaan als belangrijke noord-zuidverbinding voor. Belangrijk is de intentie van Witteveen het "Centraal Plein" (Zuidplein), niet alleen verkeersknooppunt te laten zijn, maar ook centrum van Zuid, met openbare diensten, hotels, restaurants, schouwburg, bioscoop en "allerlei andere inrichtingen van mondain leven". Een belangrijke wijziging van het plan kwam vlak voor de oorlog tot stand, in 1938, met de introductie van de Dorpsweg, in het verlengde van de Groene Kruisweg, als belangrijkste noord-zuidverbinding, aansluitend op het tunneltracé. Ten westen van de Dordtsestraatweg werd de Vaanweg geprojecteerd.

Bebouwing vanaf ca. 1910

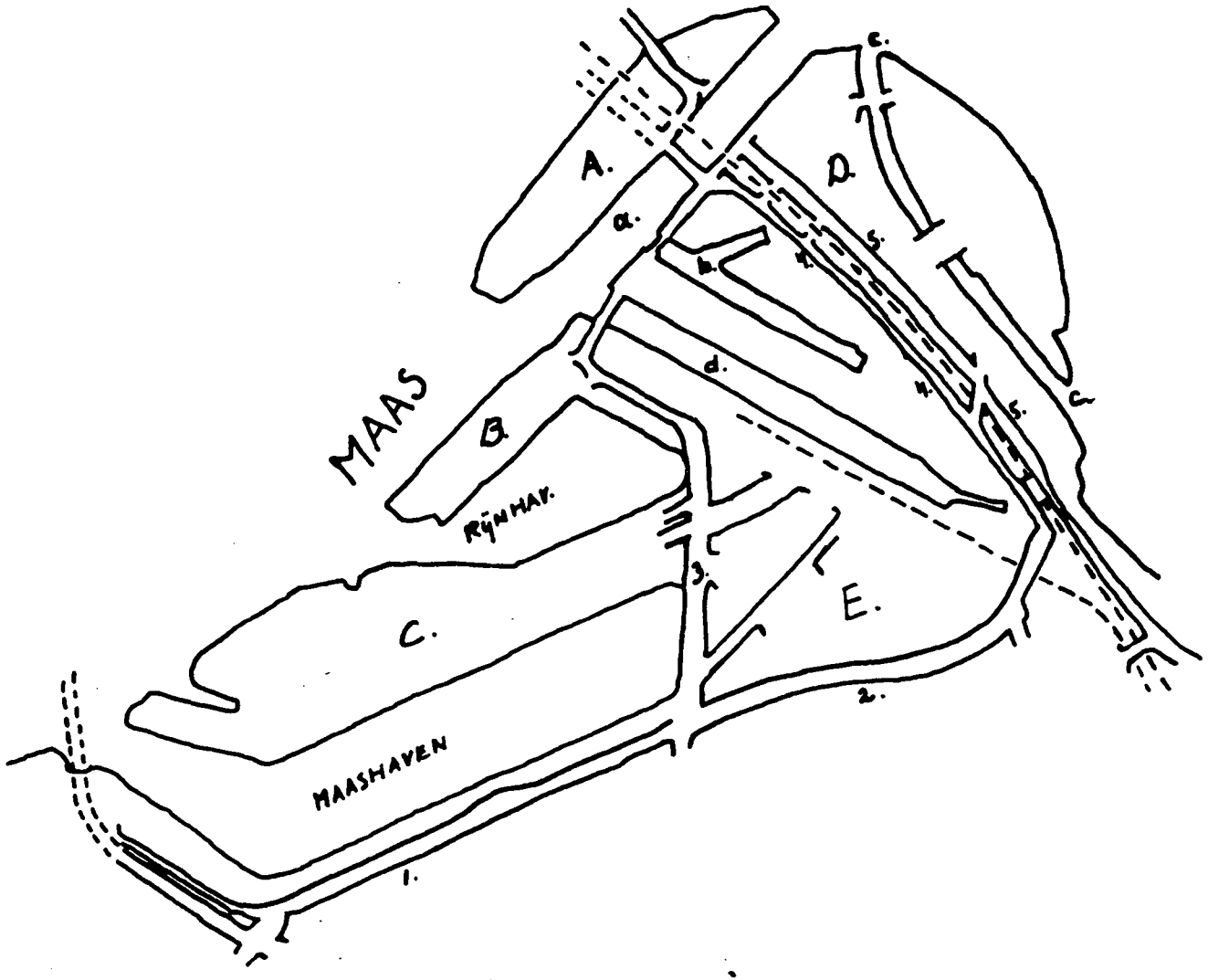
Hoewel een alomvattend stedebouwkundig plan tot in de jaren '20 ontbrak werd er op Zuid na 1910 zowel door particulieren als door woningbouwverenigingen en de gemeente een aantal belangrijke initiatieven genomen op het gebied van volkshuisvesting en stedebouw. Vanaf 1916 tot in de jaren '30 werd tuindorp Vreewijk gebouwd volgens een stratenplan van Berlage (westelijk deel) en Granpré Molière (oostelijk deel). De opzet van de wijk was ruim, met overwegend eengezinswoningen in traditionele stijl. Met voorzieningen, zoals een Volkshuis, scholen en kerken werd geprobeerd de gemeenschapszin te versterken. In de wijken Bloemhof en Hillesluis werd vanaf 1920 geëxperimenteerd met gemeentelijke woningbouw in beton. In de omgeving van de Hyacintstraat (Bloemhof) werd een complex betonwoningen gebouwd, genaamd De Kossel met eengezinshuizen en vrije boven- en benedenhuizen deels in traditionele stijl met rode pannendaken, deels in meer kubistische stijl. De andere twee complexen, beide Stuhlemeijer genaamd, kwamen tot stand langs de Dortsmondstraat e.o. (Bloemhof) resp. Croesinckstraat (Hillesluis) e.o. en kregen 2 resp. 3 bouwlagen en een kubistisch uiterlijk.
Een belangrijk complex gemeentewoningen, eveneens in Bloemhof was de Kiefhoek (1928-30) naar een ontwerp van J.J.P. Oud, destijds gemeente-architect. Het complex is gebouwd in 2 lagen met witgepleisterde gevels en platte daken.

In de jaren 30 en voor een deel ook pas na de oorlog werden Charlois, Tarwewijk en Carnissebuurt volgebouwd. Op een aantal plaatsen in de Carnissebuurt (rond het Amelandseplein) en Charlois (Voornsevliet) kwam strokenbouw tot stand in de trant van het Nieuwe Bouwen.

De stedebouwkundige structuur en de bebouwing op Zuid verschillen in een aantal opzichten van die op Noord. Op zuid is de grond maar ten dele opgehoogd. Het was gebruikelijk alleen de wegen op te hogen om hoogteverschillen op te heffen, b.v. vanaf de havenkade en de oude dijken naar de lager gelegen gebieden. Langs de brede doorgaande wegen kwam een bebouwing van meerdere verdiepingen. Het gebied tussen de doorgaande wegen werd niet opgehoogd, terwijl daar overwegend een lage bebouwing kwam met meest eengezinshuisjes of vrije boven- en benedenhuizen. Deze meer dorpse woonbuurten vormen, verscholen achter de hoge stadsbebouwing, een "wereld op zich". Het aandeel van door corporaties en de gemeente gebouwde woningen was op Zuid groter dan op Noord met als gevolg: grotere eenheid in bebouwing, meer vernieuwende ontwikkelingen zowel op het gebied van de volkshuisvesting als de stedebouw.

HUIDIGE SITUATIE

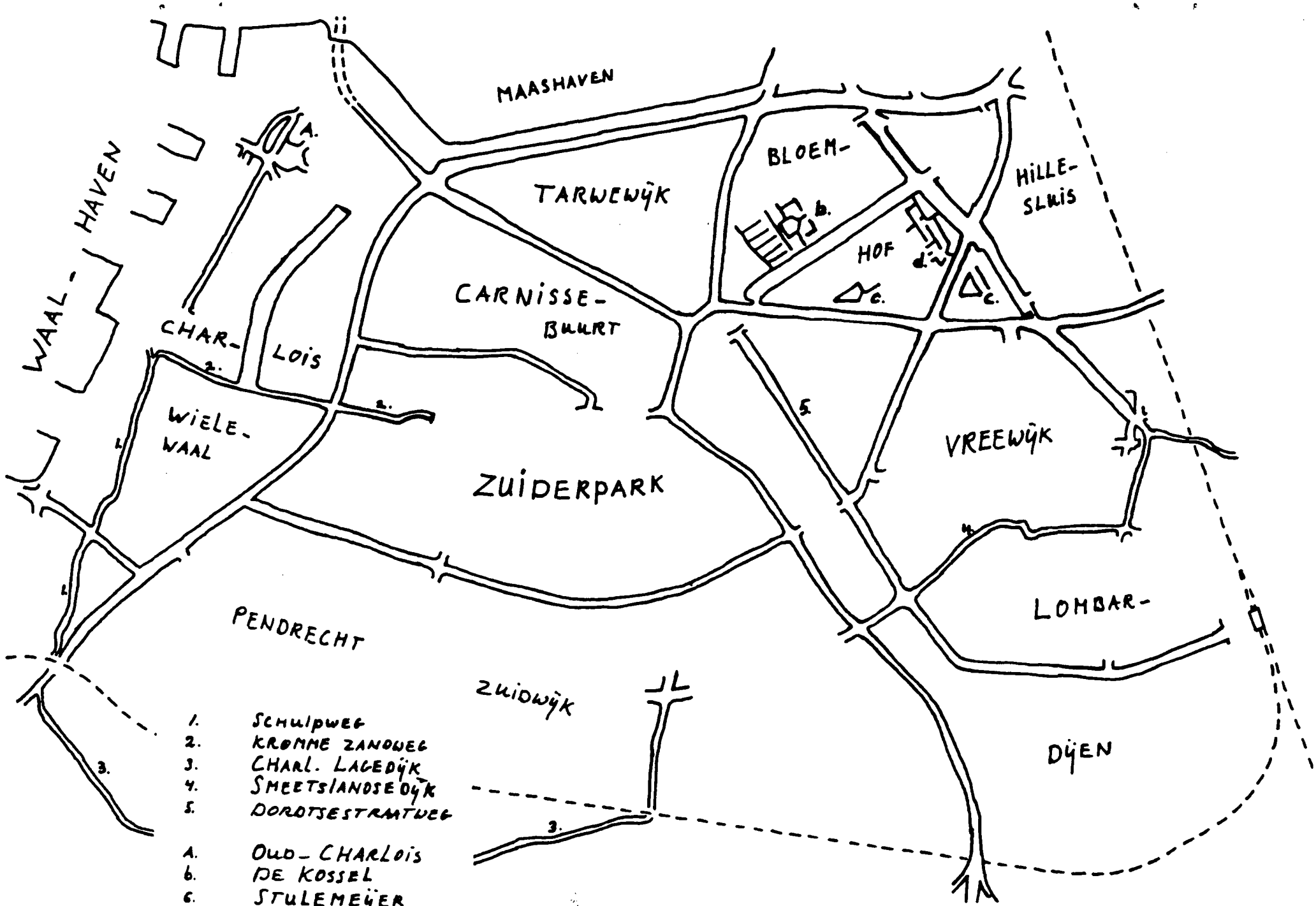
Enige 19e eeuwse bebouwing is nog te vinden in Charlois (Charloisse Kerksingel, Kaatsbaan, Grondherendijk en Zuidhoek) en daarbuiten langs de oude wegen en dijken (Charloisse Lagedijk, Kromme Zandweg, Smeetslandsedijk en Dordtsestraatweg). De jongere bebouwing van na de annexaties heeft sinds 1940 wijzigingen ondergaan, eerst in de oorlogsjaren, later in het recente verleden door de stadsvernieuwing. In de oorlog werd het oostelijk deel van het Noordereiland verwoest en een deel van het havengebied op Zuid, waarbij vooral kademuren, kranen, loodsen en pakhuizen getroffen werden. Door de verschuiving van handels- en industrieactiviteiten naar het uitdijende westelijk havengebied komt op Zuid terrein vrij voor woningbouw. Enkele kleine havens zijn of worden gedempt (b.v. Katendrechtse havens en Dokhaven) en een deel van de bedrijfspanden is of wordt gesloopt om plaats te maken voor woningbouw. Dit laatste is te zien in het gebied direct ten westen van de Persoons- en Nassauhaven op Feijenoord. Inmiddels zijn voor het gebied rond de Wilhelminapier, de "kop van Zuid" ingrijpende plannen ontwikkeld, waarin kantoren en woningen een deel van de pakhuizen en loodsen vervangen hebben. Een nieuwe brug, vlak langs de westpunt van het Noordereiland, moet de afstand tussen het nieuwe woon- en werkgebied en het stadscentrum verkleinen.

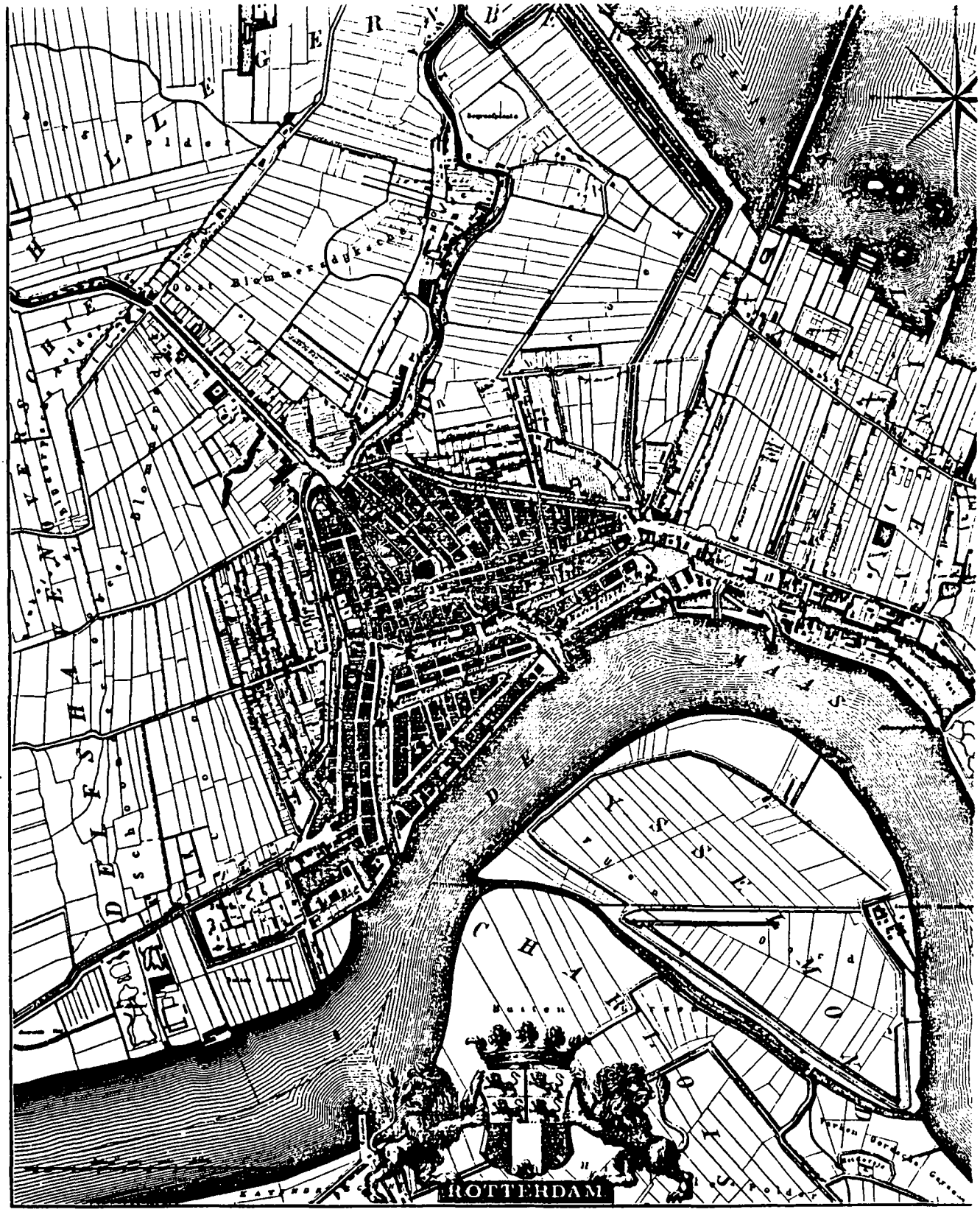


A. NOORDEREILAND
B. WILHELMINAPIER
C. KATENDRECHT.
D. FEYENOORD
E. AFRIKAANDERWIJK

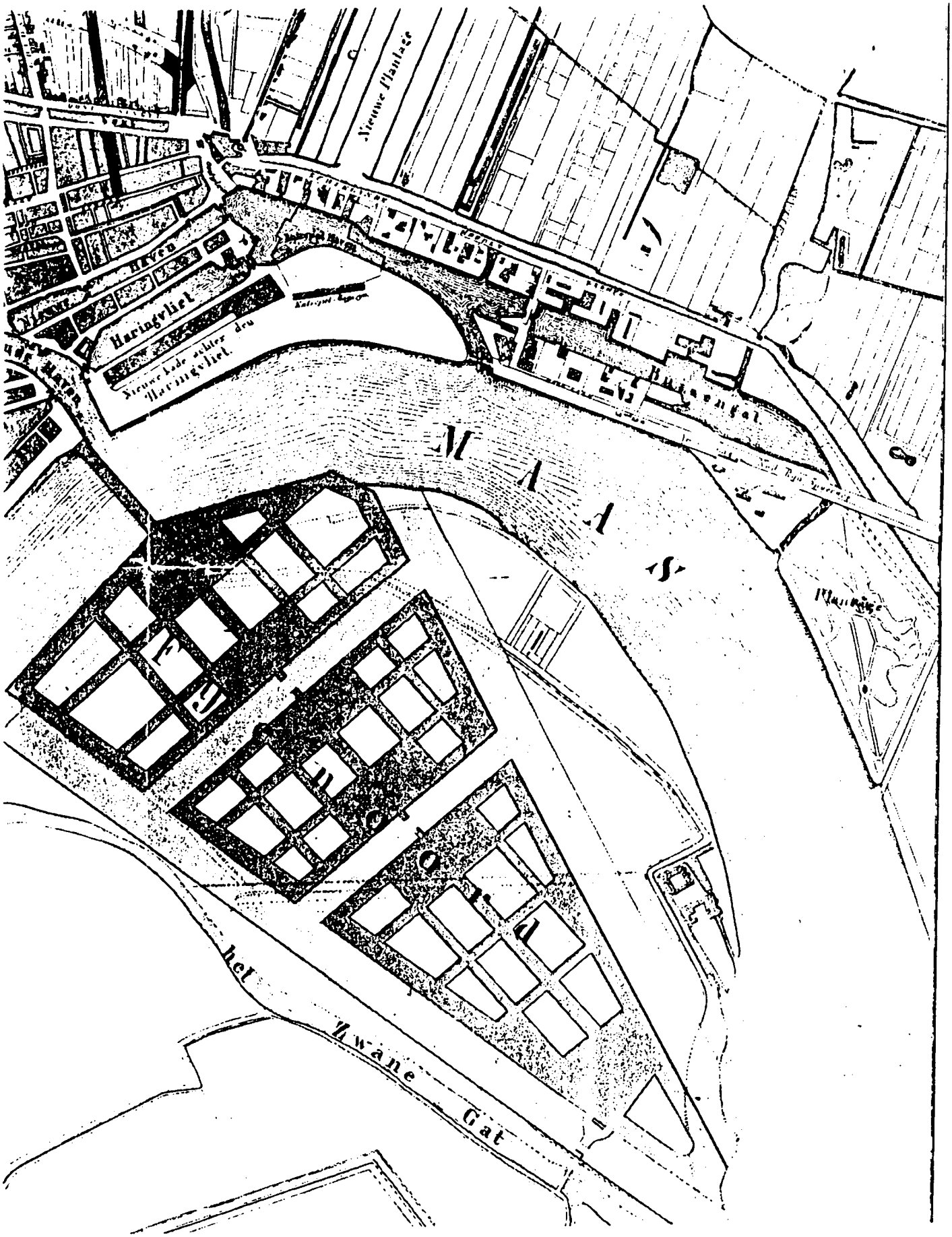
1. BRIELSELAAN
2. PUTSELAAN
3. MAASHAVEN O.ZIJDE
4. ROSESTRAAT
5. ORANJEBOOMSTRAAT

a. KONINGSHAVEN
b. BINNENH. - ENTREPÔT H.
c. NASSAUH. - PERSOONSH.
d SPOORWEGHAVEN

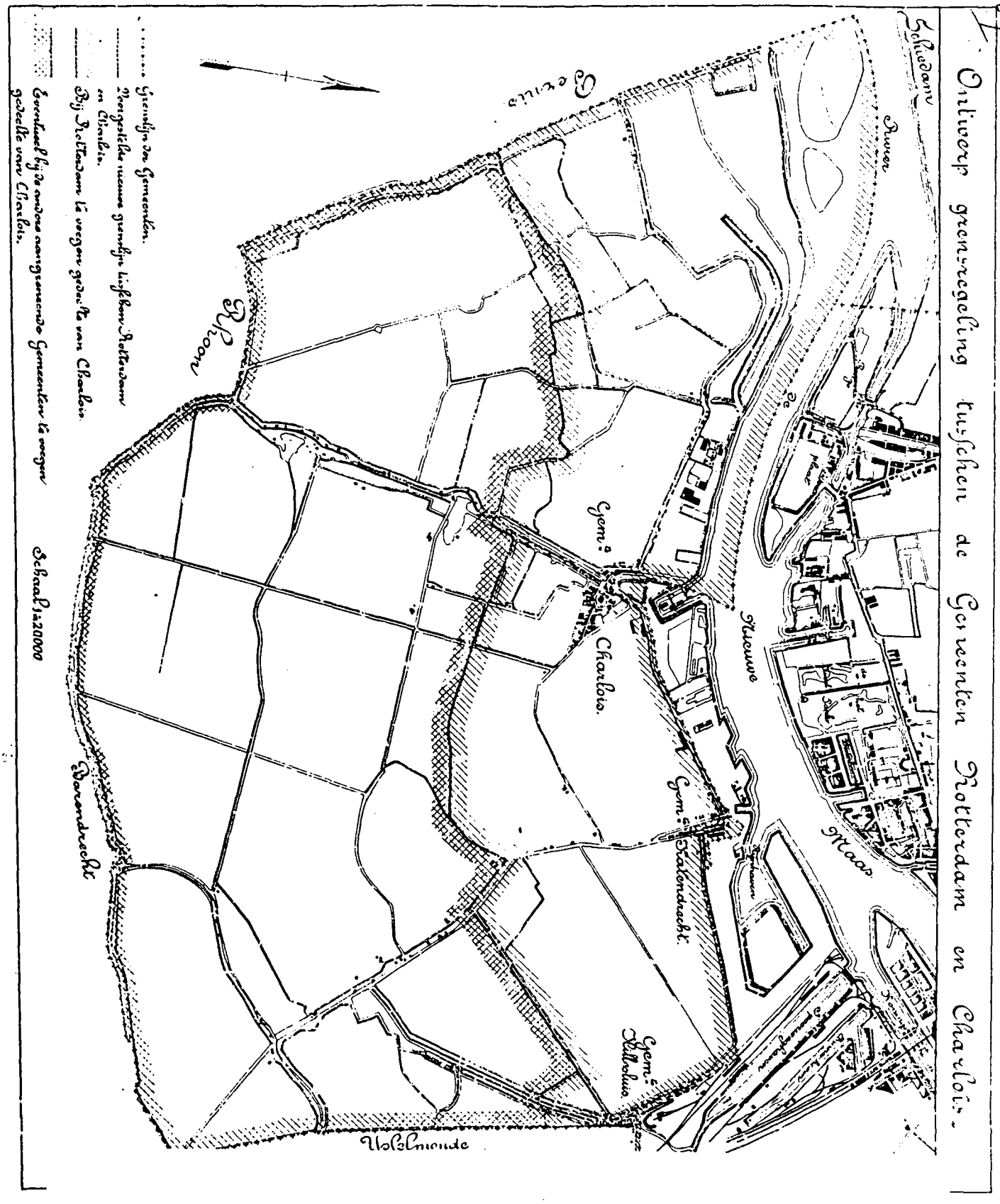

MAASHAVEN
WAAL-HAVEN
A.
TARWEWYK
BLOEM-
HILLE-SLUIS
b.
HOF
d.
c.
c.
CARNISSE-BUURT
CHAR-LOIS
2.
2.
WIELE-WAAL
ZUIDERPARK
5.
VREEWYK
4.
LOMBAR-
PENDRECHT
ZUIDWYK
DYEN
3.
3.
1. SCHULPWEG
2. KROMME ZANDWEG
3. CHARL. LAGEDYK
4. SMEETSLANDSEDYK
5. DOROTHEASTRAATWEG
A. OUD-CHARLOIS
b. DE KOSSEL
c. STULEMEYER
d. DE KIEFHOEK



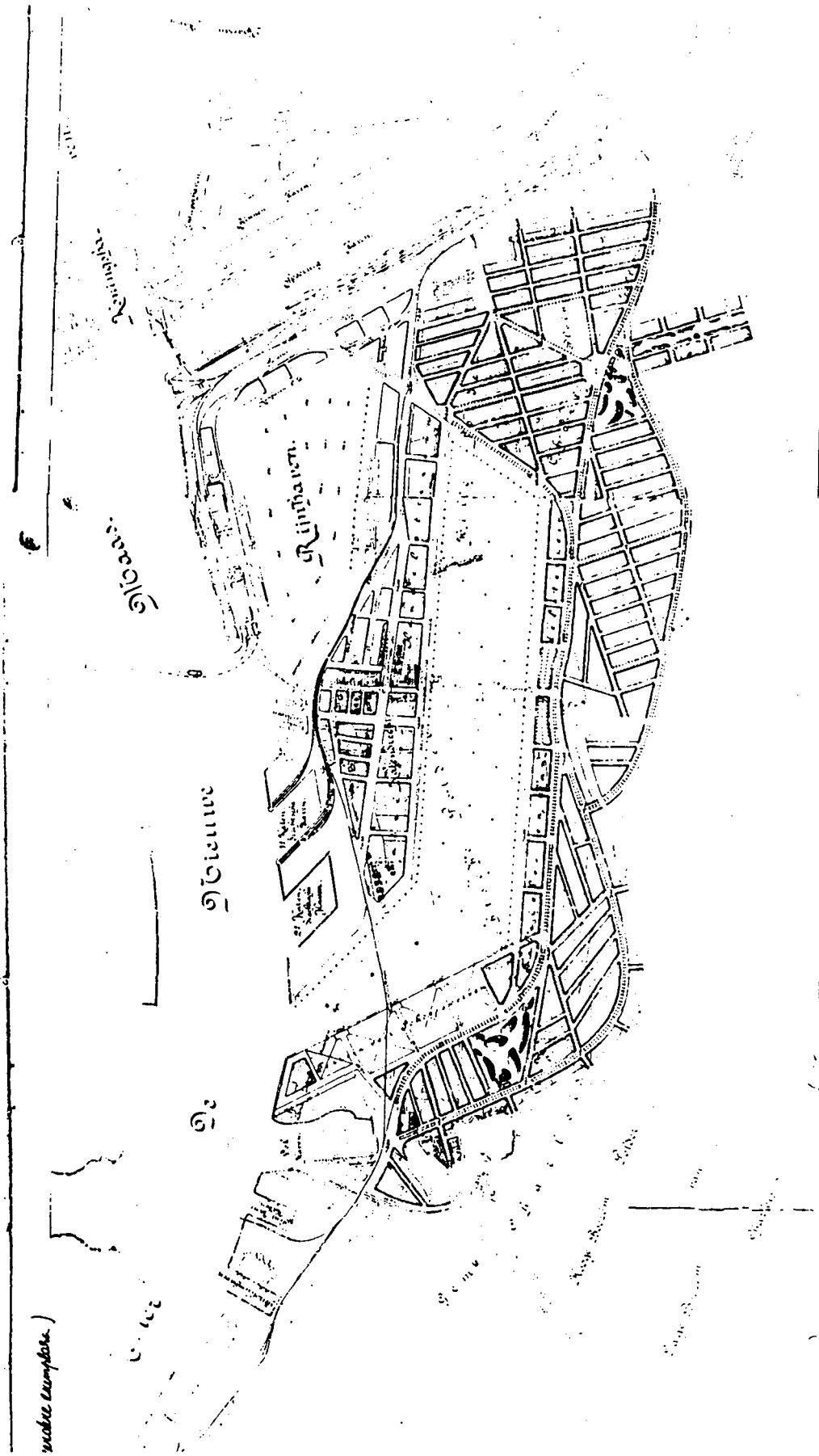
1839 (Temminck): op Zuid de polders van Charlois en IJsselmonde;
aan de Maasoever het "Etablissement Feijenoord", de eerste vestiging
van de Nederlandse StoombootMij. (1825)



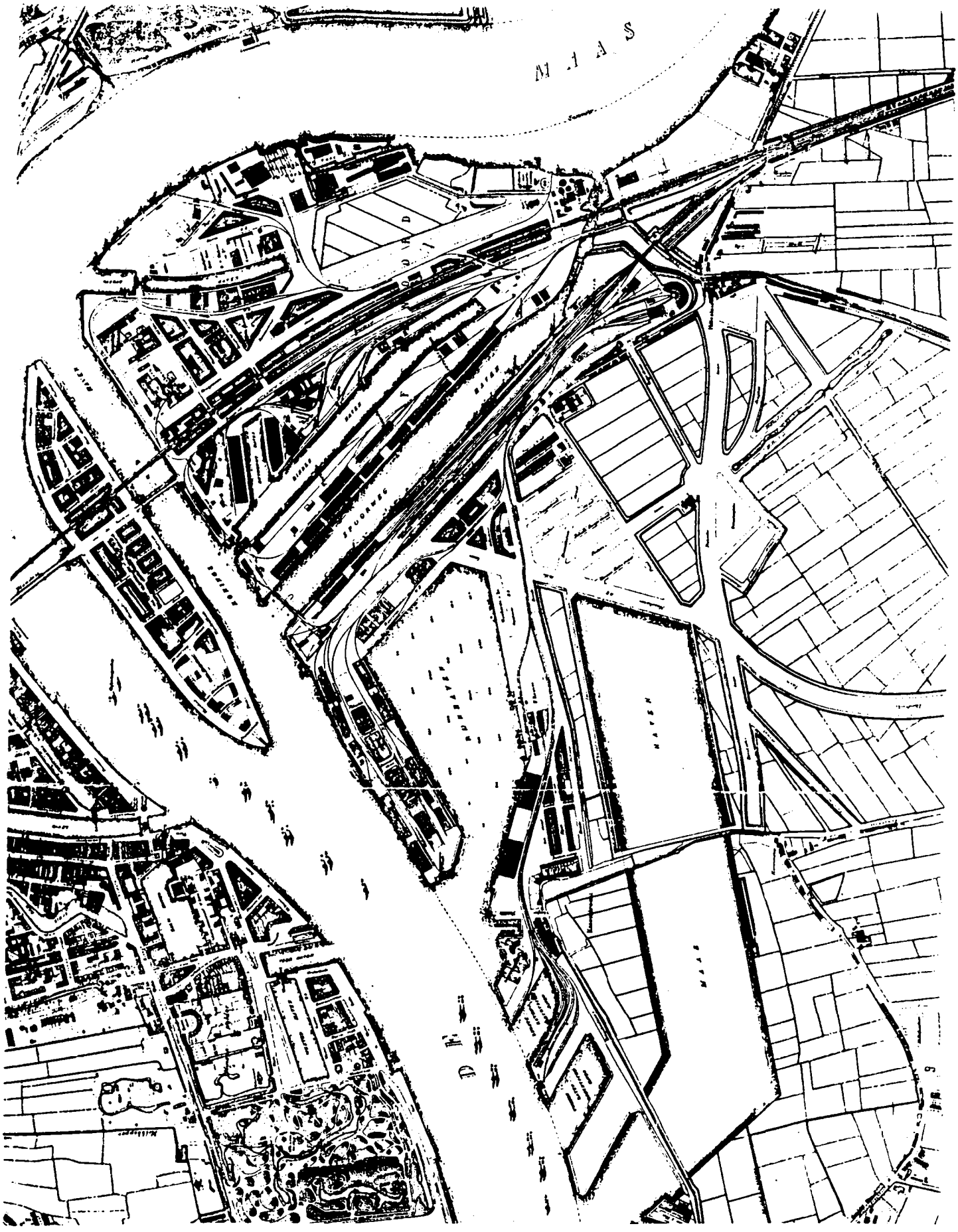
1858: plan van W.N. Rose voor stads- en havenaanleg op Feijenoord



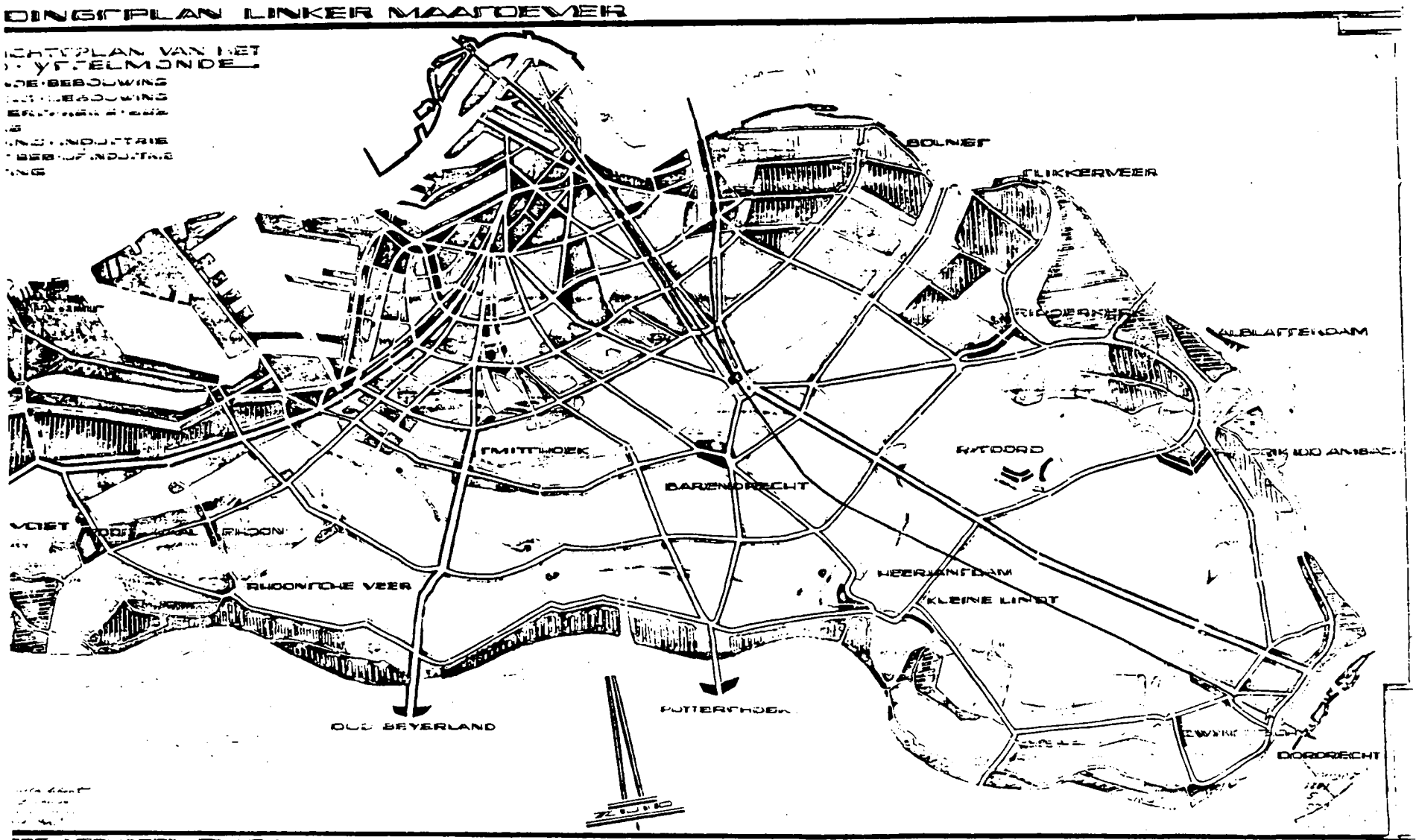
Plattegrond circa 1890: de Rijnhaven is in aanleg; aangegeven zijn de gemeente Charlois en de voormalige gemeenten Katendrecht en Hillesluis



1895: ontwerp van G.J. de Jongh voor de aanleg van de Maashaven en omgeving



Situatie in 1900: de Maashaven is gegraven (volt. 1905), verkeerswegen zijn in aanleg, huizenbouw vindt plaats op Katendrecht en in de Afrikaanderwijk



1921: plan van ir. Granpré Molière voor het eiland IJsselmonde

1924 (De Roode ?): stedebouwkundige invulling van het plan van Granpré Molière

5. Havens, Heijplaat

Inhoud:

Inleiding

Voor 1850

Na 1850

INLEIDING

Deelgebied 5 omvat het tuindorp Heijplaat en de na 1900 tot stand gekomen havens, te weten op noord de Parkhaven, Sint-Jobshaven, Schiehaven, IJselhaven, Lekhaven, Keilehaven en Merwehaven, en op zuid de Waalhaven, Eemhaven, 1ste en 2de Petroleumhaven en de na-oorlogse havens in het Botlek-Europoortgebied. Voor een beschrijving van de havenontwikkeling wordt verwezen naar hoofdstuk 4 van de Algemene Gebiedsbeschrijving. Aan de geschiedenis van het Tuindorp Heijplaat, die in de A.G. niet aan bod komt, zal hier een enkel woord worden gewijd.

VOOR 1850

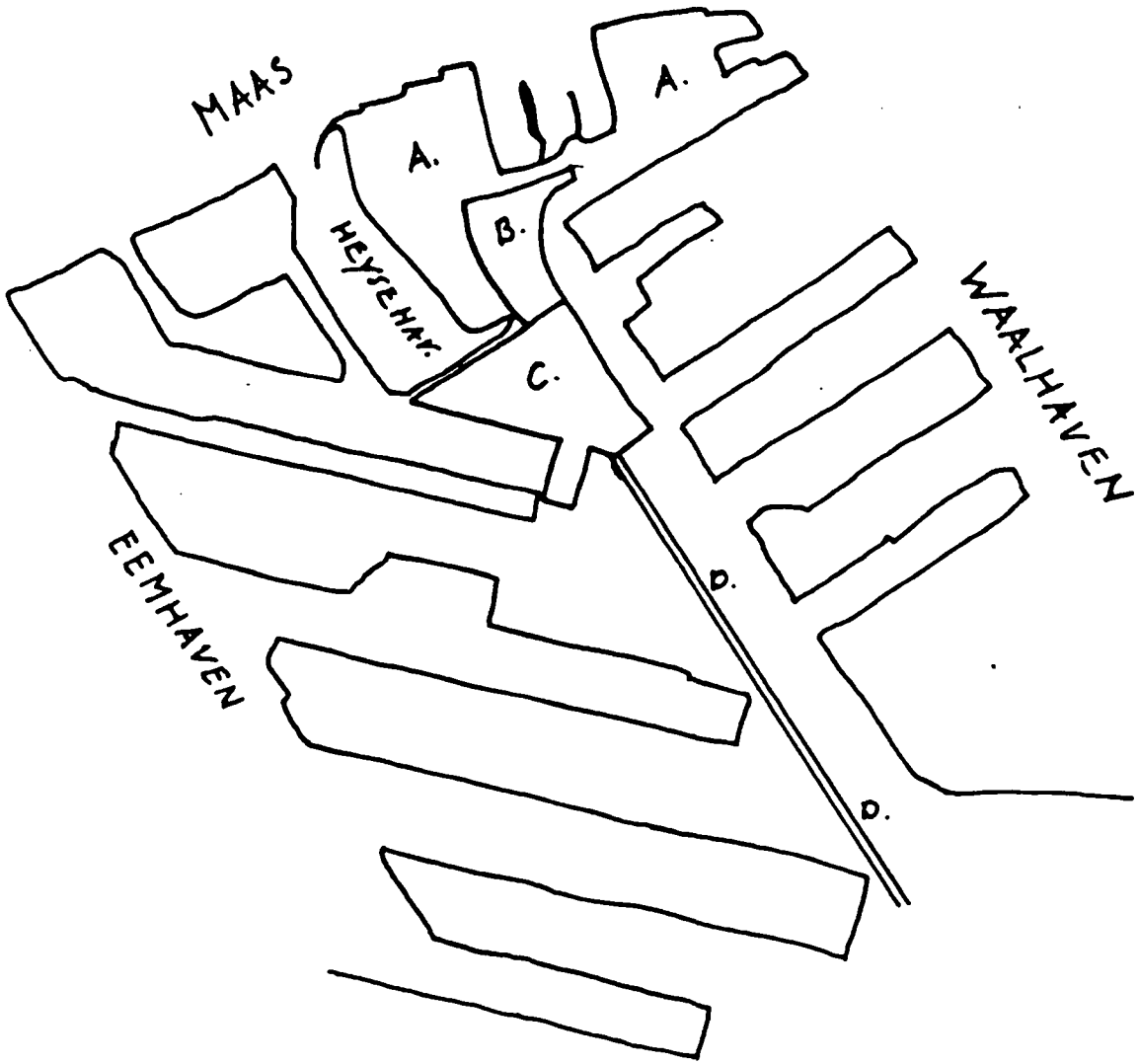
Het Tuindorp Heijplaat ligt nu op een "schiereiland" tussen de Waal- en Eemhaven. Een topografische kaart uit 1857 toont de toestand in het gebied, zoals die was omstreeks het midden van de negentiende eeuw: het hele gebied is polderland. De polders "Kieschheid" en "Plompert" worden van elkaar gescheiden door een polderboezem genaamd "Oude Koedood". Deze volgt het tracé van de huidige Courzandseweg-Waalhavenweg en vormt de grens tussen de gemeenten Pernis en Charlois. De Koedood watert via een sluisje af op de Maas. In oost-westrichting loopt op enige afstand van de rivier de Heijschedijk. Deze fungeert als verbindingsweg tussen Pernis en Charlois. Op de plaats waar de dijk de Koedood kruist, wordt het buurtschap de Heij vermeld. In het gebied ten noorden van de dijk liggen de Buitenpolder, de Buitengorzen en de zandplaat Courzand.

NA 1850

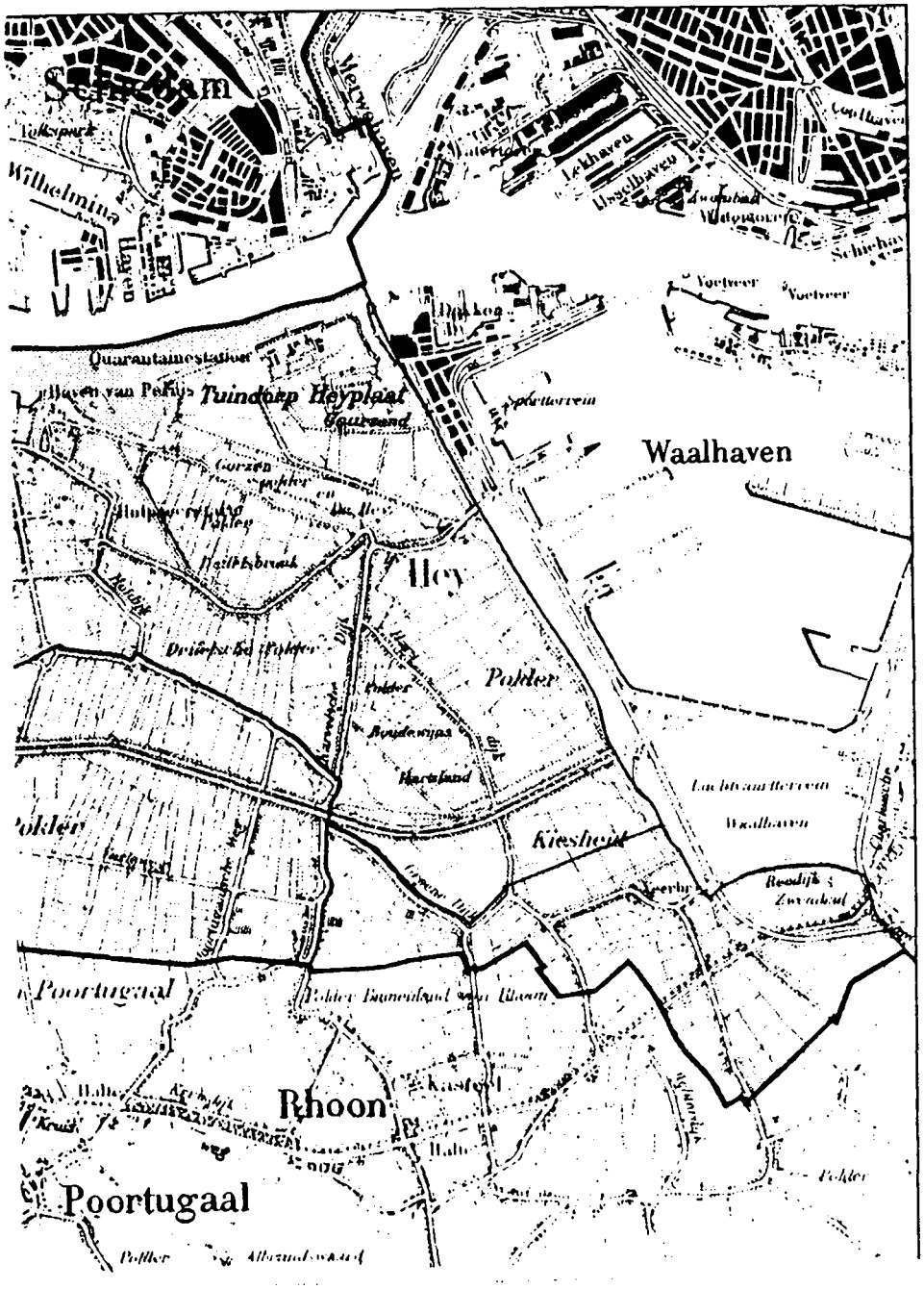
In 1902 werd de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij opgericht. Zij vestigde zich op een tien ha groot terrein aan de Maasoever, direct ten westen van de te graven toegang tot de Waalhaven. De Waalhaven kwam tussen 1906 en 1930 tot stand op voormalig grondgebied van de gemeente Charlois, dat in 1894 bij Rotterdam was gevoegd. Het meest noordelijke deel van dit immense havenbekken was al gereed in 1910. De R.D.M. ontwikkelde zich voorspoedig. In 1904 werd ten behoeve van de reparatie van zeeschepen een dokhaven uitgegraven op de zandplaat Courzand aan de Maasoever. In 1906 ging de werf over tot de nieuwbouw van zeeschepen, waarna de maatschappij in korte tijd uitgroeide tot een toonaangevende firma op dit gebied. De groei van het bedrijf bracht een stijgende behoefte aan nieuwe terreinen en aan arbeidskrachten met zich mee. Terreinen konden worden aangekocht oostelijk en westelijk van de bestaande Dokhaven. Het vinden van arbeidskrachten was een groter probleem: door de geïsoleerde ligging van de werf moesten de werklieden grote afstanden afleggen tussen woonplaats en werk. Daarom besloot de directie van R.D.M. al snel tot de stichting van een arbeiderswoonwijk in de directe nabijheid van de werf.

In 1913 werd grond in erfpacht verkregen van de gemeente Rotterdam. In 1914-1915 kwam het eerste deel van de wijk, omsloten door Heijplaatstraat-Rondolaan-Sirrahstraat en Courzandseweg, tot stand naar ontwerp van architect H.A.J. Baanders. De wijk werd, uitgaande van de gedachte dat ruimte, rust en groen een gunstige invloed hebben op het geestelijk en lichamelijk welbevinden van de arbeider opgezet als een tuindorp: op een afwisselend stratenpatroon verrezen 259 panden van één tot twee bouwlagen. Dit waren grotendeels ééngezinswoningen en voor een deel gecombineerde boven- en benedenwoningen. Voor hoger personeel van de werf werd een twaalftal vrijstaande villa's gebouwd. Alle huizen waren voorzien van tuintjes. In de wijk werd een groot aantal openbare voorzieningen opgenomen: een openbare en een bijzondere school, een warenhuis met acht gecombineerde winkels, een was- en badinrichting en een ontspanningsgebouw met feestzaal, kegelbanen en toneel. Voor de jongemannen die bij het bedrijf nog in opleiding waren en niet in gezinsvorm waren te huisvesten, werd - om onderverhuur te voorkomen - een apart Vrijgezellenhuis ingericht. Dit pand is architectonisch uitgewerkt tot een poortgebouw tussen het brede en smallere deel van de centrale Vestastraat. In het schaftgebouw op het fabrieksterrein waren een koffiehuis en een bibliotheek ondergebracht. Kerkdiensten vonden aanvankelijk plaats in het "vergadergebouw" aan het Vestaplein. In de jaren '20 verrezen aparte kerkgebouwen zowel voor katholieken, gereformeerden als hervormden.

In de jaren '20 werd het tuindorp uitgebreid tot zijn huidige omvang. Architect van het tweede deel was S. de Clercq die ook de karakteristieke katholieke kerk aan het Alcorplein ontwierp. Ten westen van het tuindorp kwam, nadat in 1934 Pernis door Rotterdam was geannexeerd, tussen 1938 en 1955 de Eemhaven tot stand. Heijplaat is sindsdien aan drie zijden door havenwerken ingesloten.



A. ROTTERDAMSCHE DROOGDOK Mij.
B. TWINOORD HEIJPLAAT 1e DEEL
C. TWINOORD HEIJPLAAT 2e DEEL
D. WAALHAVENDEEG



Heijplaat in circa 1935: de Eemhaven is nog niet gegraven; ten zuiden van het Tuindorp ligt nog het oude buurtschap Heij

III B.k./36

Plattegrond van het Tuindorp Heijplaat in 1915 (arch. H.A.J. Baanders)
(uit M.G. de Gelder, "Korte beschrijving van het tuindorp Heijplaat",
zp. 1916)

6. Hoek van Holland

Inhoud

- Inleiding
- Voor 1850, landschappelijke ontwikkeling
- Na 1850
- Na 1940

INLEIDING

Hoek van Holland ligt aan de Noordzeekust, iets ten noorden van de plaats waar de Nieuwe Waterweg de zee bereikt. Het deelgebied grenst aan de noord- en oostzijde aan de gemeenten 's-Gravenzande, Naaldwijk en Maassluis. Het gebied is in te delen in drie delen: het duingebied en strand langs de Noordzeekust, het dorp Hoek van Holland met station en Berghaven en het agrarische land ten oosten daarvan dat met zijn glastuinbouw tot het Westland behoort.
Het gebied is geologisch gezien van recente datum. De "Hoek van Holland" ontstond tussen 1300 en 1800 door aanslibbing van grond langs de noordoever van de Maas en verzanding van de oude Rijn en Maasdelta. Van een dorp Hoek van Holland is eerst sprake na de aanleg van de Nieuwe Waterweg in 1866-1872.
Hoek van Holland maakte deel uit van de gemeente 's-Gravenzande. In 1914 werd het dorp, met het oog op te verwachten havenontwikkeling aan de monding van de Nieuwe Waterweg, te zamen met een langs de Maas ge- legen deel van de gemeente Naaldwijk, door Rotterdam geannexeerd.

VOOR 1850, LANDSCHAPPELIJKE ONTWIKKELING

Deelgebied 6 wijkt door zijn ligging aan de Noordzeekust in geologisch opzicht af van de andere deelgebieden binnen de gemeente Rotterdam. De kuststrook van Holland bestond tot in de twaalfde eeuw uit na het pleistoceen gevormde strandwallen met strandvlaktes en veenmoerassen daarachter. Op de plaats waar nu Hoek van Holland ligt, stroomden Rijn en Maas in zee uit. De delta dezer beide rivieren besloeg de kuststrook tussen Monster en Brielle.
Holland had herhaaldelijk van overstromingen te lijden. Alleen de hoger gelegen kuststrook met zeer oude vestigingsplaatsen ter hoogte van Monster en 's-Gravenhage was voor bewoning geschikt. In de dertiende eeuw begon men het land te beschermen door de aanleg van rivierdijken. Dit werk werd omstreeks 1300 voorlopig voltooid met de bouw van de Maasdijk. Deze volgde het tracé van de huidige Rijksweg 20.
De Sint-Elizabethsvloed van 1421 bracht wijzigingen teweeg die hun invloed zouden doen gelden tot in de negentiende eeuw. Door de overstroming werden de mondingen van Maas en Rijn naar het zuiden verlegd. De oude delta verzandde sterk, zodat op den duur in het verlengde van de Hollandse duinenrij een zandplaat ontstond. Deze plaat, die in de zeventiende eeuw reeds werd aangeduid als de "Hoek van Holland", breidde zich in navolgende eeuwen sterk uit in zuidwaartse richting, totdat zij in de achttiende eeuw tenslotte de monding van de Maas bijna geheel afsloot voor de scheepvaart.
Tegelijk met de vorming van de zandplaat was er ook sprake van het aanslibben van land langs de noordoever van de Maas. Ten zuiden van de Maasdijk ontstond een landschap van opgewaaide rivierduinen en haakwallen, afgewisseld met lager gelegen kleigronden. De kleigronden werden bedijkt, waardoor nieuwe polders ontstonden. Op deze wijze realiseerde men voor 1540 de Nieuwlandse polder, direct ten zuiden van de oude Maasdijk.

In de zeventiende en achttiende eeuw volgden de Oranjepolder en de Bonnenpolder, waarmee het deelgebied zijn huidige omvang bereikte. In het land ten oosten van de Krimsloot is de oude structuur van haakwallen, polders en rivierduinen (de Staelduinen) nog herkenbaar. In de polders bevinden zich tevens de oudste gebouwen die in het deelgebied zijn aan te treffen, de "Nieuwlandse Molen" daterend uit de zestiende of zeventiende eeuw en een achttiende-eeuwse boerderij aan de Nieuwlandse dijk.

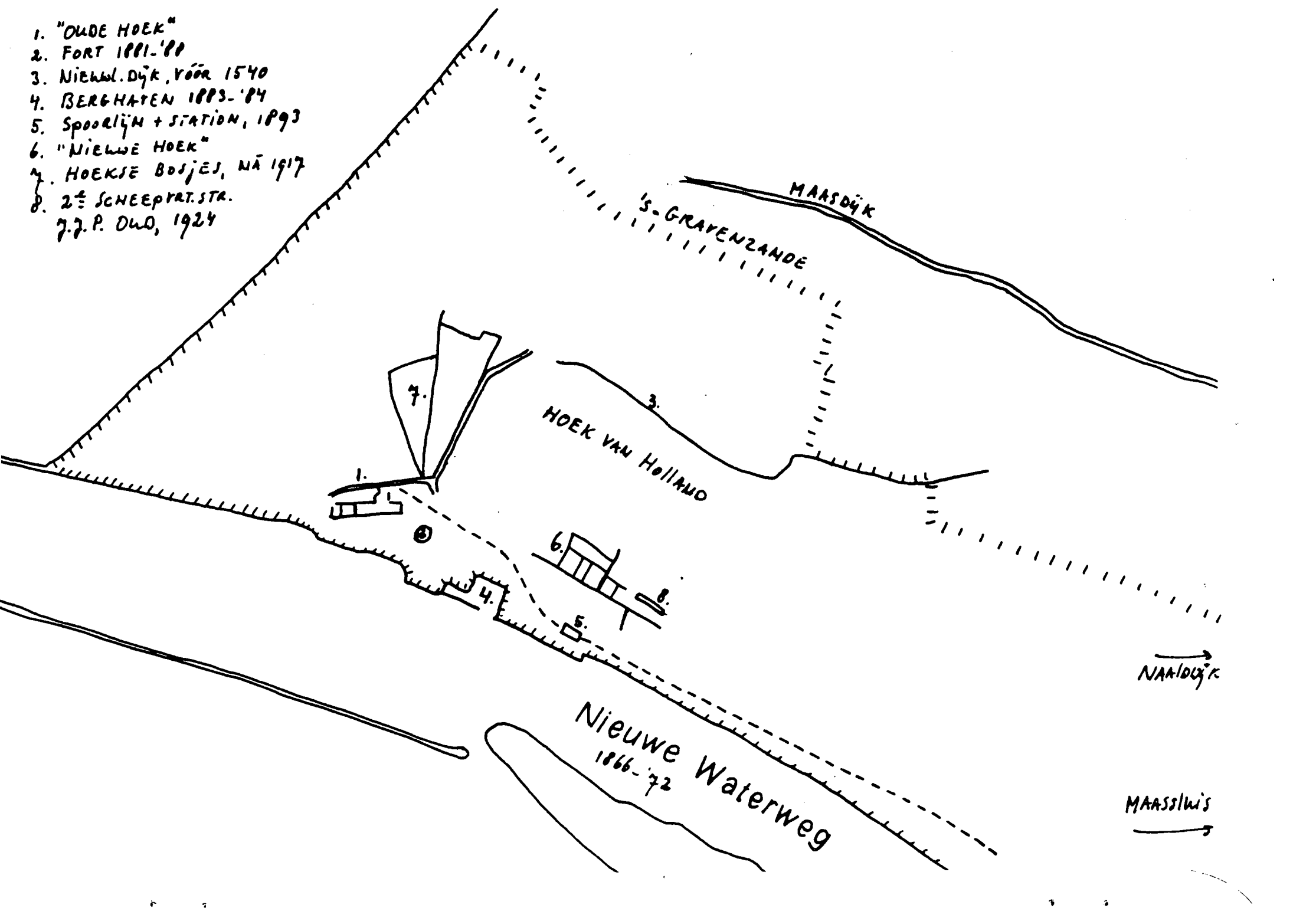
NA 1850

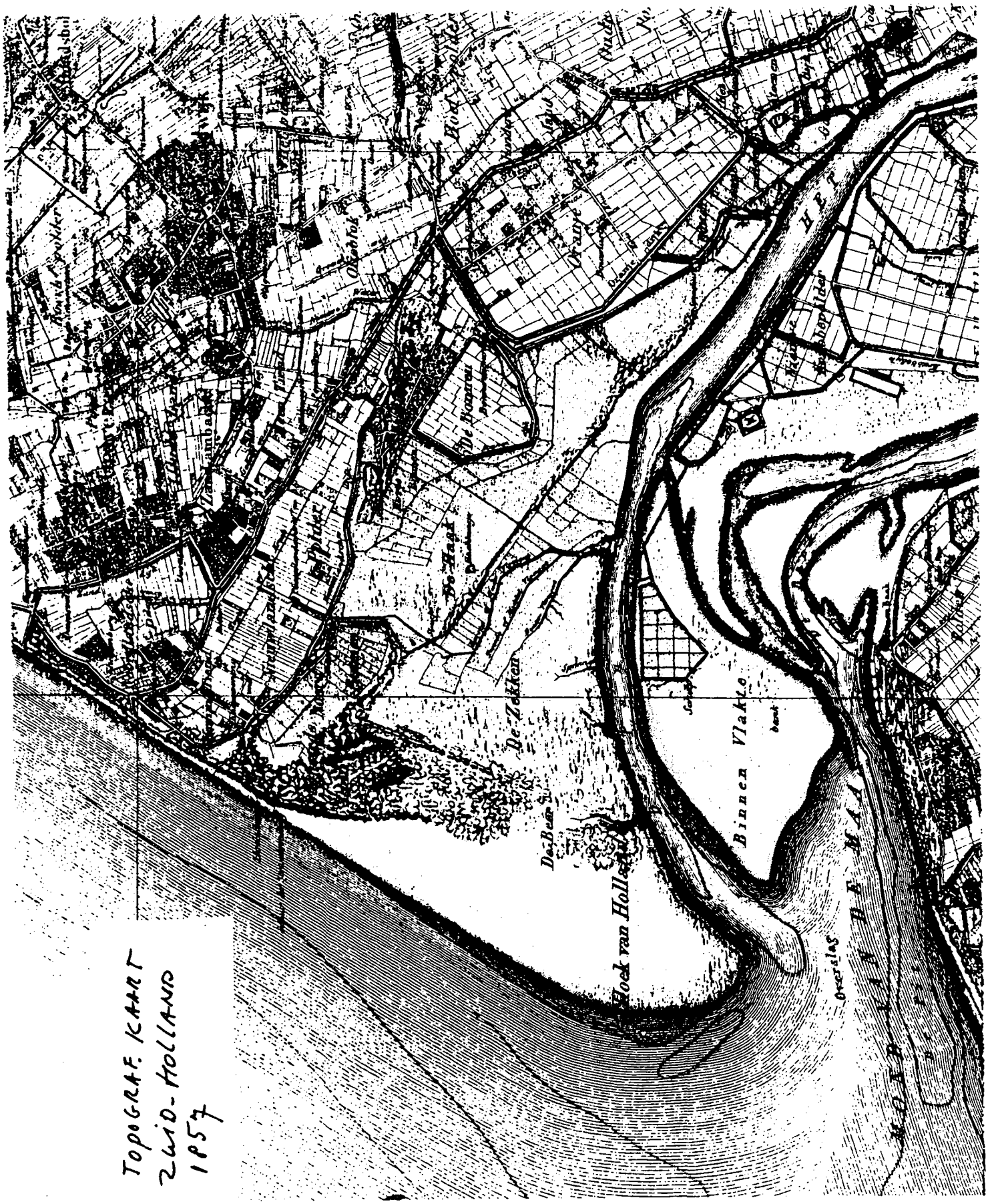
De "Hoek van Holland" was tot 1866 - naast een ernstige belemmering voor de scheepvaart - een verstild natuurgebied dat vanuit 's-Graven- zande door wandelaars werd bezocht. Het graven van de Nieuwe Waterweg bracht verandering. In verband met de uitvoering van het werk werd vanuit 's-Gravenzande een weg aangelegd (de 's-Gravenzandseweg) en werden tijdelijke onderkomens gebouwd voor arbeiders. Vanuit deze eerste stichting ontwikkelde zich aan weerszijden van de huidige Strandweg het dorp Hoek van Holland. Een belangrijke impuls voor het dorp in wording betekende de komst van militairen. In 1881-1888 bouwde de genie een zwaar bewapend pantserfort voor 272 manschappen dat de toegang tot de Nieuwe Waterweg moest bewaken. Tegelijk werd in 1883-1884 de Berghaven aangelegd, die bestemd was voor militaire doeleinden, douane en Rijkswaterstaat.
De bouw van het fort bracht werkgelegenheid en bevolkingsaanwas, maar was tegelijk een ernstige belemmering voor de groei van het dorp. Rond het fort mocht binnen een straal van 1 kilometer niet worden gebouwd, zodat het dorp spoedig zat ingeklemd tussen militair terrein en de duinenrij. De bouw van een station aan de in 1893 aangelegde spoorlijn naar Rotterdam, de daarmee samenhangende stichting van nieuwe woningen en de bouw van een aanlegsteiger voor de Harwichboten van de Stoomvaartmij. Zeeland vonden dan ook meer naar het oosten plaats, zodat ter hoogte van de huidige Prins Hendrikstraat een tweede kern - de "Nieuwe Hoek" - ontstond. Na 1900 verrezen enige villa's aan de rand van het duingebied (Duinweg) en ontstond lintbebouwing langs de 's-Gravenzandseweg. Al met al was aan het begin van de twintigste eeuw, door de aanwezigheid van twee dorpskernen en de invloed van militaire en waterstaatkundige belangen op de bebouwing, een nogal rommelig geheel ontstaan. Het dorp ontbeerde een riolering, waterleiding en reinigingsdienst zodat met name in de Oude Hoek sprake was van erbarmelijke hygiënische om- standigheden. De gemeente 's-Gravenzande, waartoe Hoek van Holland be hoorde, beschikte niet over de middelen om in deze toestand verbetering te brengen.
In 1907 richtten vertegenwoordigers van de buurtschap Hoek van Holland zich tot de kroon met het verzoek te worden afgescheiden van 's-Gravenzande. Als argumenten werden aangevoerd dat het dorp door zijn moedergemeente schromelijk werd achtergesteld en verwaarloosd en dat Hoek van Holland met zijn gemelleerde bevolking van arbeiders, militairen, spoorwegpersoneel en ambtenaren van waterstaat, loodswezen en douane qua karakter niet paste bij de agrarische gemeenschap die 's-Gravenzande uitmaakte. Kort na 1907 deed in Rotterdam echter het plan opgeld Hoek van Holland vanwege zijn "strategische" ligging aan de Nieuwe Waterweg bij Rotterdam te voegen.

Mede in verband met een positief advies van de Kamer van Koophandel, die voor de toekomst de noodzakelijkheid van de stichting van een voorhaven van Rotterdam aan de monding van de waterweg verwachtte, kon een en ander relatief snel zijn beslag krijgen. De annexatie was in 1914 een feit. Tegelijk met Hoek van Holland werd een langs de Maasoever gelegen deel van de gemeente Naaldwijk bij Rotterdam gevoegd.
Rotterdam nam direct met kracht de verbetering van leefomstandigheden ter hand. In 1914 nog werd een riolering aangelegd. In 1917 kocht men een duin aan voor de aanleg van het recreatiepark de Hoekse Bosjes. In aansluiting op bestaande bebouwing in de Nieuwe Hoek (tussen eerste Scheepvaartstraat en Prins Hendrikstraat), verrees in de jaren 1920 en 1930 woningbouw. Daaronder is het in 1924 ontworpen rijtje gemeentelijke woningen van J.J.P. Oud aan de tweede Scheepvaartstraat. Een tweetal scholen werd gebouwd aan de Midden Scheepvaartstraat en Schoolstraat. De Prins Hendrikstraat ontwikkelde zich tot de hoofdstraat van het dorp. Daarlangs kwamen een gereformeerde kerk en een hulpgemeentesecretarie tot stand. De Oude Hoek werd in de jaren 1930 uitgebreid met de sindsdien weer verdwenen Blikkebuurt en Pannebuurt.

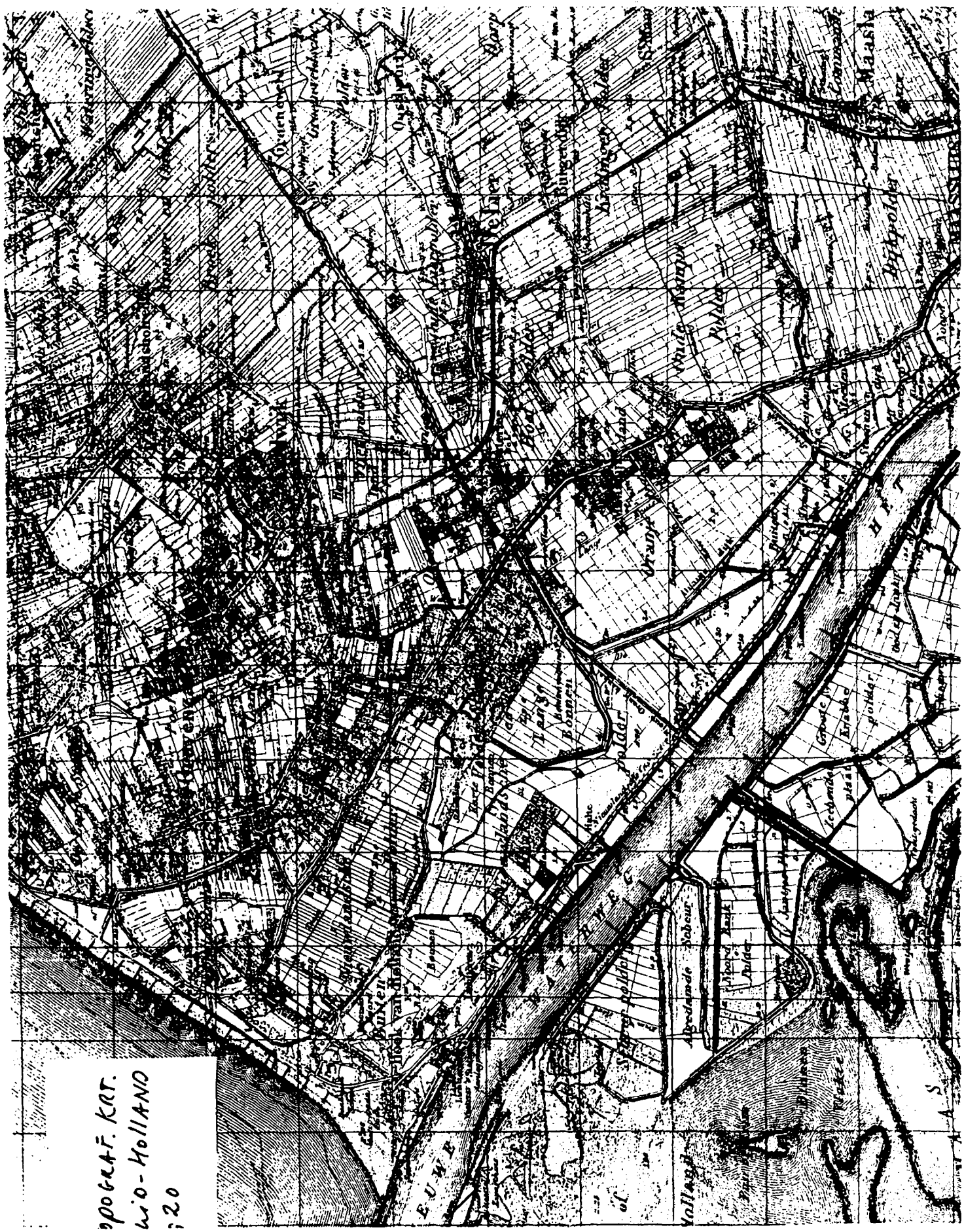
NA 1940

Hoek van Holland had door zijn strategische ligging veel te lijden van oorlogsgeweld en bezetting. In de meidagen van 1940 werd het dorp dat deel uitmaakte van de stelling van Hoek van Holland door luchtlandingstroepen veroverd. In de daaropvolgende jaren volgden ingrepen ten behoeve van de aanleg van de "Atlanticwall": de Oude Hoek werd geëvacueerd en grotendeels met de grond gelijk gemaakt; bewaard bleef slechts een rijtje huizen langs het Seinpad. Het fort, waar de ministerraad voor haar vlucht naar Engeland voor de laatste maal bijeen was geweest, werd van zijn bewapening ontdaan. In de duinen werden moderne bunkers gebouwd.
Na 1945 werd de Oude Hoek niet herbouwd. Woningbouw verrees rond 1960 op grote schaal tussen de Nieuwe Hoek en de Nieuwlandsedijk. De flats en eengezinswoningen zijn afgewisseld met groenvoorzieningen zoals het Roomse Duin en het Nieuwlandse Park, sportvelden en campings. Ondertussen vond de in 1914 voorziene havenuitbreiding aan de monding van de Nieuwe Waterweg, waar de annexatie van Hoek van Holland om be- gonnen was, niet plaats op de noordoever, maar daartegenover op Rozen- burg en op de Maasvlakte. Het land ten oosten van het dorp Hoek van Holland behield daardoor zijn agrarische functie. Toch was de annexa- tie van 1914 achteraf gezien niet overbodig. Vooral na de Tweede Wereldoorlog kwam het dagtoerisme naar strand en duin op gang, waardoor Hoek van Holland uitgroeide tot badplaats voor Rotterdam. Badweg en Strandboulevard werden aangelegd. De spoorlijn werd in de richting van de kust met een halte doorgetrokken.
In 1970 vond om waterstaatkundige redenen kustuitbreiding plaats. In de nieuwe, kunstmatig opgeworpen duinenstrook werden in de vorm van parkeerplaatsen voorzieningen voor het dagtoerisme opgenomen.

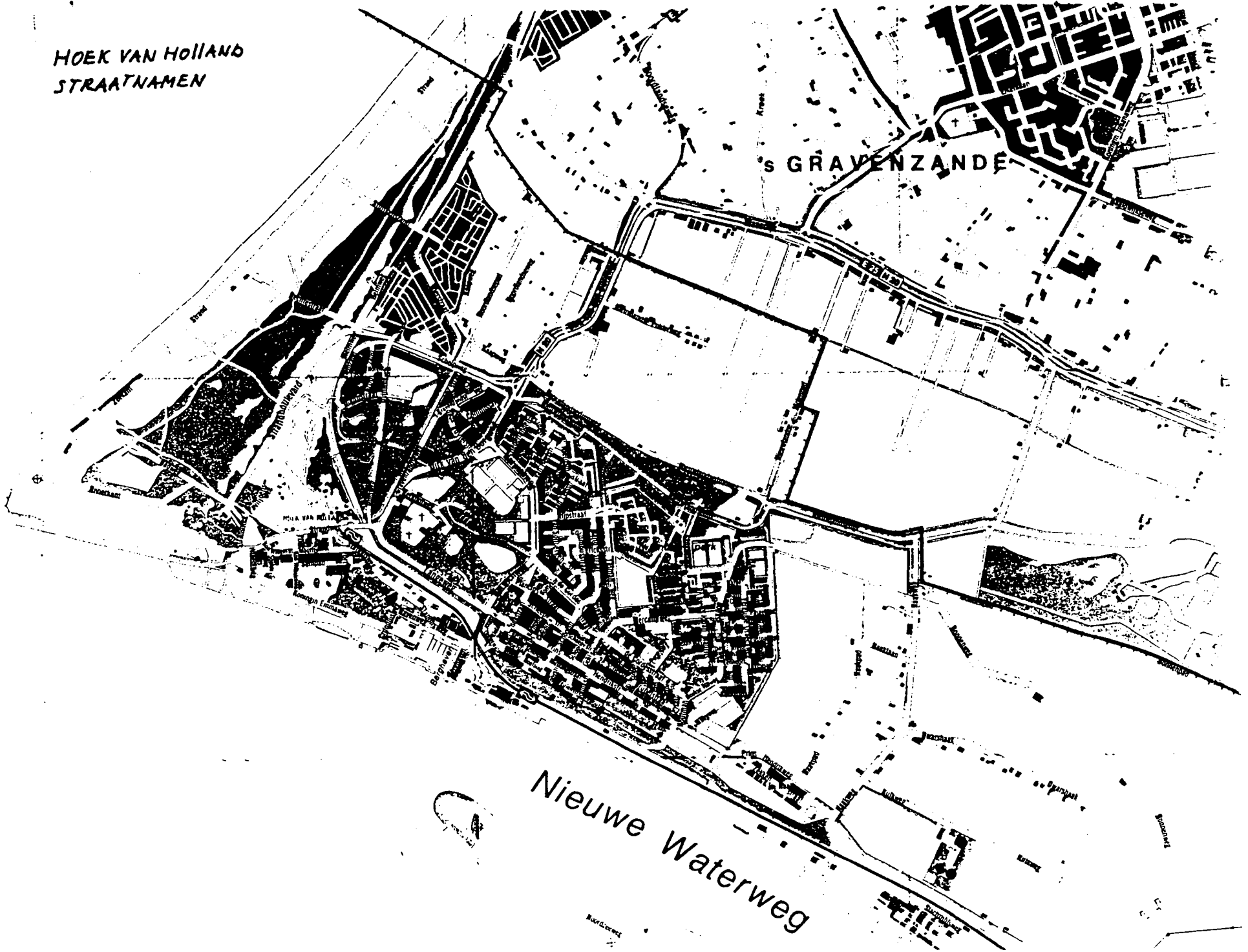

1. "OUDE HOEK"
2. FORT 1881-'88
3. NIEUWL. DIJK, VÓÓR 1540
4. BERGHAVEN 1883-'84
5. SPOORLIJN + STATION, 1893
6. "NIEUWE HOEK"
7. HOEKSE BOSJES, NÁ 1917
8. 2E SCHEEPVRT. STR.
J.J.P. OUD, 1924
MAASDIJK
'S-GRAVENZANDE
HOEK VAN HOLLAND
NAALDIJK
Nieuwe Waterweg
1866-'72
MAASSLUIS



1857 (topografische kaart van een deel van Zuid-Holland): zandplaat voor de monding van de Maas vormt een ernstige belemmering voor de scheepvaart; ten zuiden van de Oude Maasdijk liggen de polders De Bonnen, De Haak, de Nieuwlandsepolder en de Oranjepolder



1920 (topografische kaart): situatie in het gebied na de aanleg van de Nieuwe Waterweg (1866-'72); het oude dorp Hoek van Holland ligt direct naast de monding van het nieuw gegraven kanaal


HOEK VAN HOLLAND
STRAATNAMEN
's GRAVENZANDE
Nieuwe Waterweg

7. Delfshaven, Schiemond

Inhoud

Inleiding

Het ontstaan en de groei van Delfshaven tot 1850

Periode 1850-1940

- aanloop tot annexatie
- nieuwe havens rond Delfshaven
- Delfshaven als stadswijk

Ontwikkelingen na 1940

INLEIDING

Het deelgebied valt vrijwel geheel samen met de huidige wijken Delfshaven en Schiemond en wordt begrensd door in het westen: IJselstraat, Westzeedijk en Schans; in het noorden: Schiedamseweg en Coolhaven; in het oosten: Parkhaven; in het zuiden: Nieuwe Maas.

Het gebied bestaat uit het oude voormalige havenstadje Delfshaven en een gebied direct ten oosten daarvan, dat tegenwoordig deel uitmaakt van de wijk Delfshaven.
Delfshaven was ontstaan als voorhaven van Delft, onder bestuur van Delft en werd in 1817 een zelfstandige gemeente. In 1886 werd het stadje door Rotterdam geannexeerd. De oppervlakte van de oorspronkelijke gemeente was aanzienlijk groter dan die van de huidige wijk en bevatte in het westen een groot deel van de huidige wijken Bospolder-Tussendijken en Nieuw-Mathenesse en in het oosten liep de grens ter hoogte van de huidige Coolsestraat, Gouvernestraat en Kievitslaan in het Oude Westen. In het noorden grensde de gemeente aan de Beukelsdijk.

Hoewel het Rotterdam er voornamelijk om ging de beschikking te hebben over het gebied tussen het stadje Delfshaven en Rotterdam - de Coolpolder - en het stadje zelf dus vrijwel ongeschonden bleef, werden de stedebouwkundige ontwikkelingen van dit gebied natuurlijk wel van belang voor de verdere ontwikkeling van het stadje, waar het de havenuitbreiding naar het westen, nieuwe scheepvaartverbindingen en (spoor)wegen betrof.
Het is daarom moeilijk de stedebouwkundige geschiedenis van dit deelgebied los te zien van deelgebied 8 (Oude Westen, Nieuwe Westen, Middelland, Dijkzigt). Overlapping tussen beide gebiedsbeschrijvingen zijn dan ook onvermijdelijk, hoewel in het navolgende slechts summier op de betreffende plannen zal worden ingegaan.

HET ONTSTAAN EN DE GROEI VAN DELFSHAVEN (TOT 1850)

Delfshaven is ontstaan rond 1400, nadat de Graaf van Holland, Aelbrecht, aan Delft in 1389 toestemming had gegeven voor het graven van een kanaal van de Oude (of Delftsche) Schie naar de Maas. De loop van het kanaal volgde een deel van Schielands Hoge Zeedijk, de tegenwoordige Mathenesserdijk, om ter hoogte van de tegenwoordige Nieuwe Binnenweg via een sluis in de dijk en een kolk met schutsluis (Aelbrechtskolk) uit te monden in de haven (Oude Haven, Voorhaven). De haven was gesitueerd ten westen van het dorpje Schoonderloo, dat al in de 12e eeuw ontstaan was langs de Westzeedijk, even voor het punt waarop de dijk naar het noorden boog (Havenstraat). Rond de haven kwamen de eerste vestigingen van kooplieden, maar de groei bleef beperkt op last van Aelbrecht, die in het belang van Delft handelde: Delft wilde alleen een toegang tot de Maas voor zijn bierexport, maar had geen behoefte aan een concurrent.

Toen nog in de eerste helft van de 15e eeuw de vestigingsvoorwaarden enigszins versoepelden en een uitbreiding toegestaan werd, werd de Nieuwe Haven (Achterhaven) gegraven en vestigden zich naast kooplui ook vissers aan de haven.

In de 16e eeuw werd aan de westzijde van de Oude Haven de Schans aangelegd, een gracht als onderdeel van het eerste verdedigingswerk van de stad.

Inmiddels was het aandeel van de visserij toegenomen, waardoor behoefte ontstaan was aan een aanlegplaats voor haringschepen. In 1602 werd daartoe, uitkomend op de havenmond in het oosten, de Buizenwaal gegraven met ten zuiden daarvan de Waaldijk in het verlengde van de Hoge Zeedijk.

Toch zou de visserij niet lang daarna weer sterk teruglopen nadat de belangrijkste haringreders, uit woede over de nog steeds aanwezige Delftse "dictatuur", het stadje hadden verlaten. Het resultaat van die daad was wel, dat het Delftse bestuur plotseling een grotere vrijheid ten aanzien van bedrijfsvestigingen toestond en zo een ontwikkeling van de industrie in Delfshaven mogelijk maakte.

In de loop van de 17e eeuw kwamen er in het stadje scheepswerven, kuiperijen, taanderijen, zoutketen en een lijnbaan. Aan het eind van de 17e eeuw ontstond in het stadje de jenever- en brandewijnindustrie en een bottel- en glasblazerij. Deze industrie werd in de 18e eeuw zeer belangrijk en zou met zijn molens het stadsbeeld tot in de 19e eeuw bepalen. Terwijl de jenever- en brandewijnindustrie opkwam, liep de scheepvaart - en dus ook de bedrijvigheid, die daarmee samenhing - terug. De 17e en begin 18e eeuw is de bloeiperiode voor de Delfshavense scheepvaart geweest. Er waren vestigingen gekomen van de V.O.C. en W.I.C., die te zamen met de vestigingen van aan de scheepvaart verwante bedrijven het stadje tot bloei hadden gebracht.

De teruggang van de scheepvaart aan het eind van de 18e eeuw had een duidelijke oorzaak: precies voor de havenmond was een zandplaat (Ruigeplaat) gevormd, die in de loop van de 18e eeuw uitgroeide tot een eiland en de Kous deed ontstaan als een zijarm van de Maas.

De teruggang in de scheepvaart kon slechts ten dele gecompenseerd worden door de opkomst van de industrie. En omdat ook Delft leed onder een economisch verval, werd er niets gedaan aan een verbetering van de toegang tot de haven. De situatie verergerde in de Franse tijd, toen handel en industrie vrijwel geheel stil kwamen te liggen. Toen het stadje in 1817 zelfstandig werd, was het al sterk verarmd en bezat het niet zelf de middelen om de zandplaat door te graven. Daarom drong Delfshaven rond 1840 aan op een vereniging met Rotterdam, dat er toen echter nog niet het belang voor zichzelf in zag en zich alleen geplaatst zag voor hoge kosten van armenzorg en waterwerken.

In 1850 had Delfshaven, dat zich pas sinds 1825 formeel "stad" mocht noemen, nog ongeveer dezelfde omvang als in de 17e eeuw, met de Schans en de Havenstraat als grenzen van de stadsdriehoek. Alleen langs de Schie was er enige bebouwing bijgekomen.

PERIODE 1850 - 1940

Aanloop tot annexatie

Delfshaven werd in de 2e helft van de 19e eeuw, toen Rotterdam plannen ontwikkelde voor het gebied tussen de twee steden, de Coolpolder, steeds minder voorstander van de vereniging met Rotterdam. Uit de eerste plannen (Rose (1863), De Jongh (1883)) bleek, dat Rotterdam naast een uitbreiding van zijn havengebied in westelijke richting een verbeterde noord-zuidverbinding tussen Maas en Schie wilde, dicht bij de stad met een zijtak naar de Delfshavense Schie, ver buiten de bebouwde kom van Delfshaven.

Delfshaven wenste een doorgang voor grote schepen met aanlegplaatsen vlak langs zijn bebouwde kom. Een tweede reden voor het afwijzen van een vereniging met Rotterdam was de relatieve opbloei in deze periode. De welvaart van het stadje nam toe, nadat in 1870 door het Rijk de Ruigeplaat doorgegraven was, waardoor de kleine scheepvaart door het stadje toegenomen was. In de doorgraving, de Schiemond, waren sluizen gebouwd en de zeedijk was verlengd vanaf de Havenstraat, over de Kous en het noordelijk deel van de plaat, weer over de Kous, eindigend ergens halverwege de Schans.

Zo was de Middenkous ontstaan, als een soort binnenhaven. Op de plaat, als ook op het meer oostelijk gelegen buitendijks gebied, werden bedrijven gevestigd, zoals een palmoliefabriek, een suikerraffinaderij, een gasfabriek, drinkwaterleiding, betonfabriek Van Waning, scheepswerf Wilton en vestigingen voor de zalmvisserij.

Nieuwe havens rond Delfshaven

Na de annexatie in 1886 werd onder druk van een Delfshavens raadslid het plan voor een nieuwe verbinding tussen Delfshavense Schie en Maas bijgesteld. In die zin, dat er ruime toegang, geschikt voor grote schepen langs de bebouwde kom van het stadje geprojecteerd werd, uitmondend in de Maas ten westen van het Park. In 1893 werd begonnen met de uitvoering van het plan van De Jongh door het graven van de Parkhaven, maar het zou nog tot 1933 duren voor de verbinding met de Schie tot stand kwam.

In dat jaar werden pas de sluizen in de Westzeedijk gerealiseerd, nadat tien jaar daarvoor de Coolhaven gegraven was, volgens het op De Jongh's plan gebaseerde Kanalenplan (1917). De vertraagde uitvoering was het gevolg van problemen rond het grondeigendom in de strook tussen de Westzeedijk en de Nieuw Binnenweg, waar elders (deelgebied 8) nader op ingegaan wordt.

Nog voordat de Coolhaven gegraven was, was het buitendijk gebied ten westen van de Parkhaven getransformeerd tot havengebied, volgens het door De Jongh in 1891 bijgestelde plan voor de Coolpolder.

Bij de situering van de eerste haven in dit gebied, de Schiehaven (1909), moest nog rekening gehouden worden met de daar aanwezige bedrijven, waarvan de erfpacht nog niet verlopen was. Aan deze haven, die bestemd was voor stukgoed, werd in 1918 de Rotterdamse Lloyd gevestigd. In 1908 werd de Sint-Jobshaven aangelegd, die vanaf 1914 gedomineerd werd door een groot pakhuis met silogebouw van het Blauwhoedenveem.

Evenals bij de havens op Zuid ging het goederenspoor hier een belangrijke rol spelen. In 1907 kwam de havenspoorweg gereed, zoals deze geprojecteerd was in het algemene uitbreidingsplan van De Jongh uit 1903. Bij de aanleg van de lijn heeft waarschijnlijk al de gedachte aan een verdere uitbreiding van het havengebied naar het westen een rol gespeeld. De lijn was in westelijke richting doorgetrokken over de onder Delfshaven "rechtgetrokken" Westzeedijk tot nabij de grens met Schiedam, waar de lijn naar het noorden afboog naar de hoofdader Schiedam-Rotterdam. Door de aanleg van de havens en het spoor werd de Westzeedijk een belangrijke verkeersader, waarlangs in de eerste decennia van de 20e eeuw enkele grote bedrijven gevestigd werden.

Delfshaven als stadswijk

In het noorden van het stadje Delfshaven vond kort na de eeuwwisseling ook een belangrijke ingreep plaats. In 1909 werd hier de Schiedamseweg aangelegd, die, aansluitend op de al eerder gereed gekomen Nieuwe Binnenweg (1879), gepland was (De Jongh, 1903) als een belangrijke verbindingsweg tussen Rotterdam en Schiedam.

De tram, die sinds ca. 1882 vanuit Rotterdam over de Mathenesserdijk naar Schiedam liep, zou ook over de nieuwe verbindingsweg gevoerd worden. Voor de aanleg van de nieuwe brede weg moesten in het noorden van Delfshaven verschillende oude panden gesloopt worden. Daarvoor in de plaats werden langs de nieuwe weg enkele panden gebouwd in een late Neo-Renaissancestijl, kennelijk als poging aan te sluiten bij de oude bebouwing van Delfshaven.

De aanleg van de Schiedamseweg betekende eveneens de ontsluiting van het gebied ten westen van Delfshaven, waar woonbuurten gepland werden. Delfshaven zou in de navolgende jaren aan de westzijde vastgroeien aan de nieuwe woonbuurten. In het stadje zelf werden in 1870 het Achterwater gedempt en een deel van de Achterhaven, dat werd omgedoopt in Piet Heijnsplein naar de in Delfshaven geboren zeeheld. Aan de oostzijde van het stadje, op het punt waar Havenstraat en Nieuwe Binnenweg kruisten, moesten in 1923 enkele oude panden gesloopt worden voor de aanleg van de Coolhaven. Het gebied ten oosten van de Havenstraat tussen Westzeedijk en Coolhaven bleef tot eind jaren twintig grotendeels onbebouwd.

In 1917 werd dit gebied met de Coolhaven en het oostelijk daarvan gelegen Land van Hoboken (Dijkzigt) opgenomen in een uitbreidingsplan van Burgdorffer, dat wegens de eerder genoemde perikelen met grondeigendom niet direct uitgevoerd kon worden.

De buurt was ruim opgezet, waarbij de al in de jaren tien aangelegde Pieter de Hooghweg met een brug over de Coolhaven als verbinding tussen de Westzeedijk en de Heemraadssingel opgenomen was. Overigens werd deze noord-zuidverbinding in de jaren twintig weer ter discussie gesteld, zodat de brug over de Coolhaven pas in 1932 gebouwd werd. Langs de weg kwamen enkele bedrijfsvestigingen, terwijl de buurt voor het overige hoofdzakelijk een woonbestemming kreeg.

De Willem Buytewechstraat was in het plan opgenomen als belangrijkste oost-westverbinding, die in het westen via een doorbraak door Oud-Delfshaven de nieuwe woonwijken in het westen moest ontsluiten. Die doorbraakplannen werden uiteindelijk weer ingetrokken, hoewel men door het aanhouden van de geplande breedte kennelijk de mogelijkheid nog niet wilde uitsluiten. Wel moesten enkele panden aan de noord-oostzijde van de Havenstraat voor de nieuwe weg wijken.

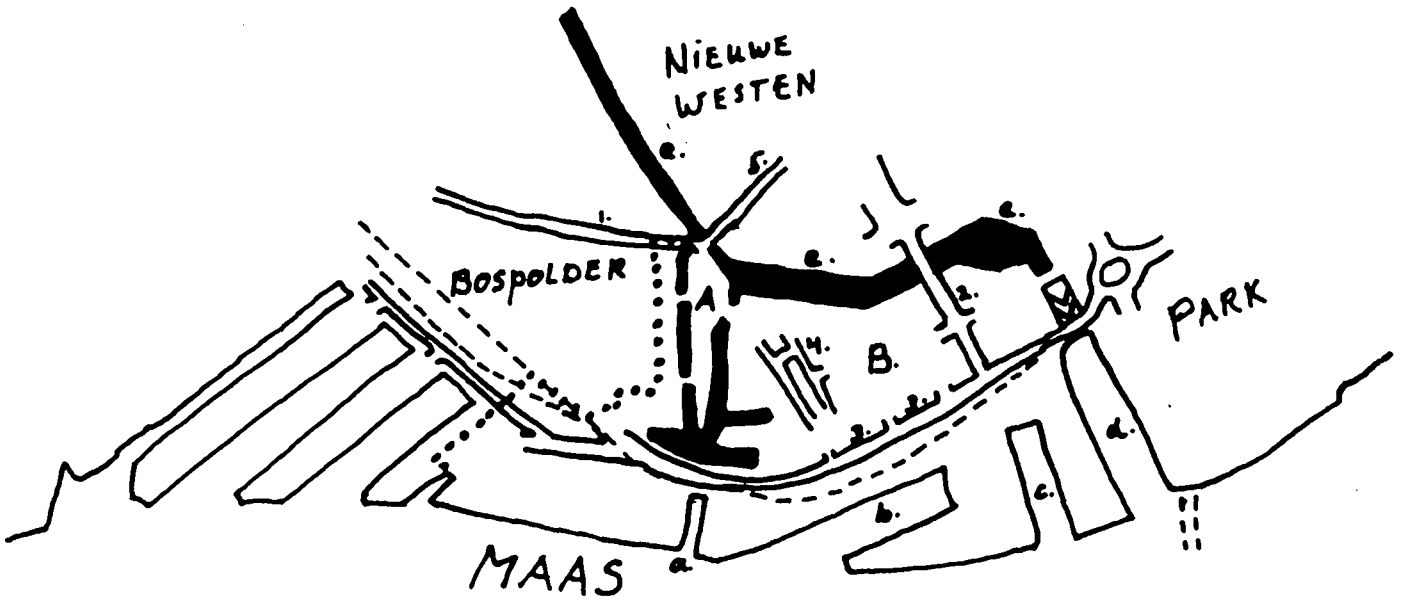
Eind jaren twintig werd in deze buurt begonnen met de bouw van arbeiders- en middenstandswoningen van twee en drie bouwlagen, nadat het terrein grotendeels opgehoogd was. Hierbij ontzag men de laag gelegen oude bebouwing van het oude dorp Schoonderloo, langs de Schoonderloostraat. De bebouwing langs de Coolhaven en de doorgaande wegen kreeg op last van de gemeente een betere architectonische verzorging, waarvoor architecten van naam werden ingeschakeld.

ONTWIKKELINGEN NA 1940

De oude kern van Delfshaven is nog voor een deel onaangetast gebleven en het deel rond de Aelbrechtskolk en de Voorhaven (gedeeltelijk) is sinds de Tweede Wereldoorlog het oudste stadsdeel van Rotterdam. Sinds 1969 geniet het stadsgezicht wettelijke bescherming.

Na 1940 is er nog wel het een en ander veranderd in het gebied. In de jaren zestig (?) werd de doorgang tussen Middenkous en Schiemond afgesloten. En in dezelfde periode werd de Achterhaven tot aan de Coolhaven doorgegraven. De havens van Delfshaven werden door deze ingrepen tot binnenhaven. Bedrijvigheid is er nog steeds in het stadje, zij het, dat deze in de loop der tijden veranderd is. De jenever- en brandewijnindustrie is er verdwenen. Een flink terrein tussen Havenstraat en Achterhaven wordt tegenwoordig ingenomen door de al voor de oorlog gestarte chemische fabriek van A.K.Z.O.

Het buitendijks gebied ten westen van de Schiemond is recentelijk omgevormd van bedrijfsterrein tot woongebied. In het gebied ten oosten van de Havenstraat zijn enkele oudere woningblokken vervangen door nieuwbouw. In 1988 is de silo Sint-Job aan de Sint-Jobshaven afgebroken.

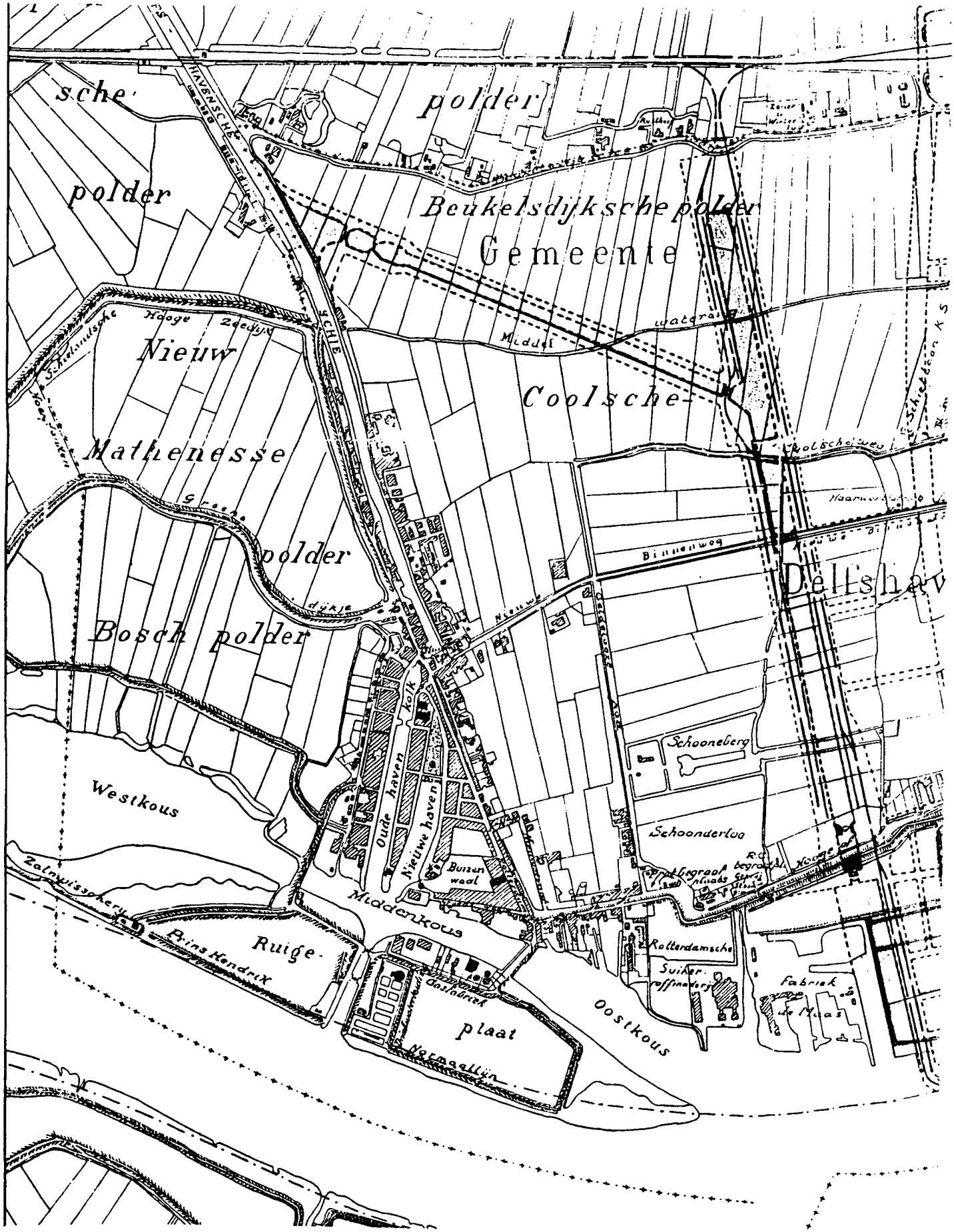


A. KERN DELFSHAVEN
B. UITBR. DELFSHAVEN

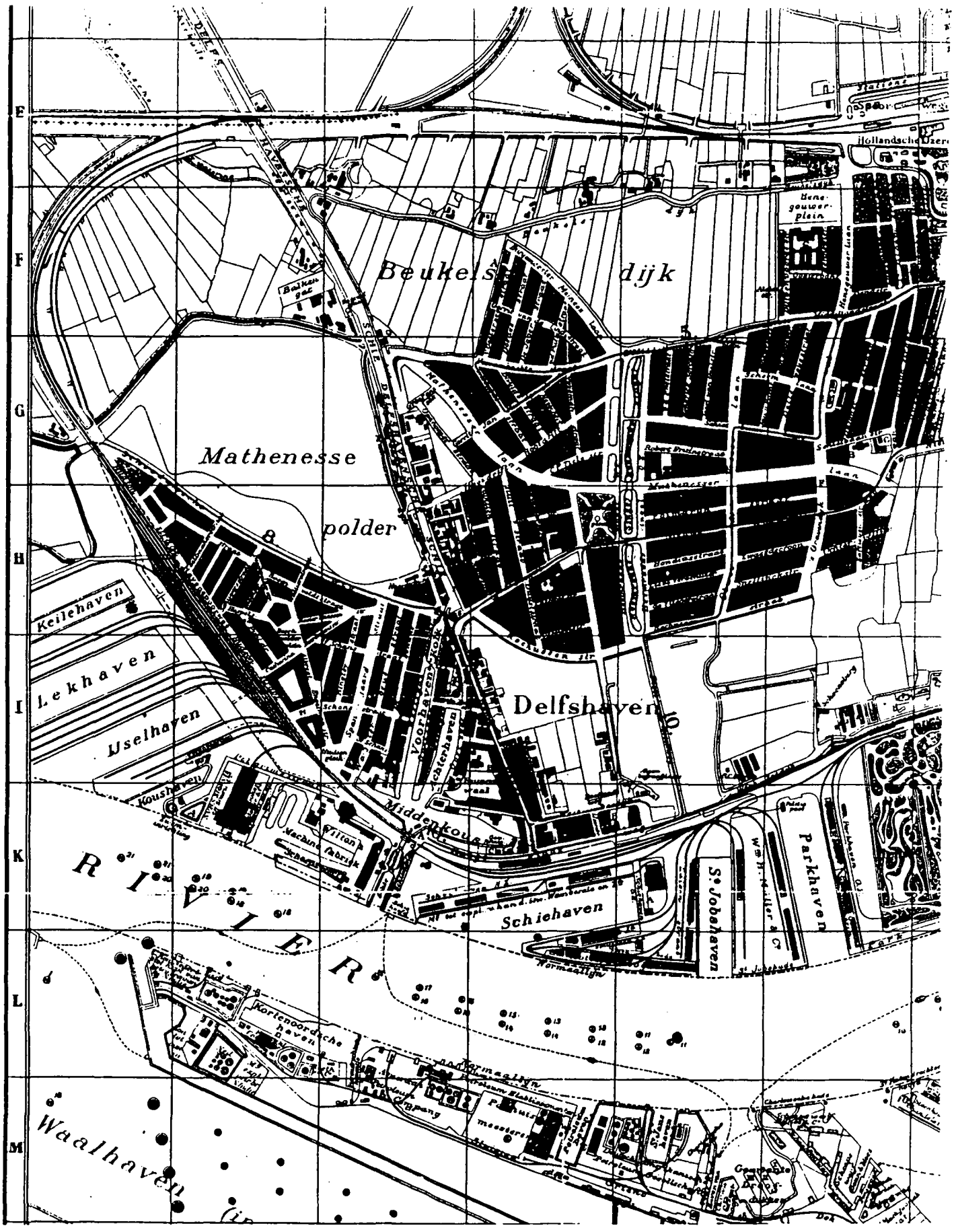
1. SCHIEDAMSEDEG
2. PIETER DE HOOCHDEG
3. WESTZEEDIJK
4. SCHOONDERLOOSTRAAT
5. NIEUWE BINNENDEG

a. SCHIEMOND
b. SCHIEHAVEN
c. St. JOBSHAVEN
d. PARKHAVEN
e. COOLHAVEN

---- HAVENSPOOR
••••• WESTGRENS DEELGEB.



Situatie 1881: het stadje Delfshaven heeft nog zijn 17de eeuwse omvang; door doorgraving van de Ruigeplaat (1870) is een nieuwe verbinding met de Maas ontstaan



Situatie 1913: Schiehaven en Jobshaven (1980-'09) zijn gegraven, de Schiedamseweg is aangelegd; ten westen van Delfshaven is als uitbreiding van Rotterdam de wijk Bospolder reeds tot stand gekomen; het gebied ten oosten van Delfshaven is nog onbebouwd

8. Oude Westen, Middelland, Nieuwe Westen, Dijkzigt

Inhoud

Inleiding

Voor 1850

1850-1940

- Uitbreidingsplannen: Rose 1858
- De Jongh 1883
- Verzet uit Delfshaven. Wijziging van het plan 1887-1889
- Bebouwing van de Coolpolder vanaf 1892
- Burgdorffer 1917
- Dijkzigt
- Aard van de bebouwing

Ontwikkelingen na 1940

INLEIDING

Deelgebied 8 omvat de wijken Oude Westen, Middelland, Nieuwe Westen en Dijkzigt. Het wordt begrensd door Delfshavense Schie in het westen, Essenburgsingel en Weena in het noorden, Kruisplein en Westersingel in het oosten en Westzeedijk en Coolhaven in het zuiden.
Het stadsdeel wordt van noord naar zuid doorsneden door de Heemraadssingel en de 's-Gravendijkwal/Henegouwerlaan. De belangrijkste verbindingswegen in oost-westrichting zijn de Beukelsdijk, Kruiskade/ Middellandstraat/Vierambachtsstraat, Mathenesserlaan en Nieuwe Binnenweg. Stedebouwkundige hoofdmomenten worden gevormd door het Mathenesserplein - in 1927 door J.H. van den Broek ontworpen als poort naar het nieuwe stadsdeel Spangen-Tussendijken -, het Henegouwerplein, het Heemraadsplein en het Museumpark, dat werd aangelegd op het voormalige land van de Rotterdamse magnaat Hoboken. Een belangrijk waterbouwkundig werk is de Coolhaven (1922). Deze staat via Parksluizen en Parkhaven in verbinding met de Maas en sluit aan de andere zijde aan op de Delfshavense Schie.
De uitleg van de stad aan deze zijde kwam tot stand op basis van een uitbreidingsplan van de directeur van Gemeentewerken G.J. de Jongh. Dit plan dateerde uit 1887 en werd in 1892 door de gemeenteraad goedgekeurd.

VOOR 1850

Het hele gebied waarop de stadswijken van deelgebied 8 tot stand kwamen, was oorspronkelijk polderland. De bodem was veenachtig en kende een rechthoekige verkaveling door middel van sloten.
Het grootste deel van dit gebied - de Coolse en Beukelsdijkse polder - behoorde tot de gemeente Delfshaven. De meest noordelijke strook van het land, tussen de Beukelsdijk en de spoorlijn, was gemeente Overschie. Van de situatie in het gebied, zoals die was voor 1850 is bijna niets bewaard. Reminiscenties vormen slechts het verloop van de Westzeedijk, de Beukelsdijk en de Middellandstraat/ Vierambachtsstraat. De eerste twee werden aangelegd op aanwezige dijken. De Middellandstraat/Vierambachtsstraat volgt het verloop van de oude Middelwatering, een vaart op de grens van de Coolse en Beukelsdijkse polder. Deze vaart strekte zich uit over de gehele breedte van het gebied en liep door tot aan de Delfshavense Schie.
De Coolse polder werd van oudsher doorsneden door de Coolse Binnenweg, een landweg tussen Rotterdam en Delfshaven. Nadat in 1879 op een iets gewijzigde tracé de Nieuwe Binnenweg was aangelegd, kwam de Coolse Binnenweg te vervallen in het uitbreidingsplan van De Jongh.

1850-1940

Uitbreidingsplannen: Rose 1858

Omstreeks het midden van de negentiende eeuw was het duidelijk dat een grootscheepse uitleg van de stad weldra noodzakelijk zou zijn. De toenemende handel eiste kades met los- en laadgelegenheid voor zeeschepen. De groeiende bevolking vroeg om de aanleg van nieuwe woonkwartieren. Als aangewezen gebied voor het tot stand brengen van nieuwe werken beschouwde Rose in de eerste plaats de Coolpolder, ten westen van de stad. Hier was op korte afstand van het centrum een gebied voor handen dat over een grote breedte grensde aan de rivier. Rose ontwierp in 1858 in overleg met de in 1857 benoemde Commissie voor de Plaatselijke Werken een "Coolpolderplan".

Dit bestond uit een "grid" van straten, kanalen en pleinen dat aan de westzijde aansloot bij Delfshaven en aan de oostzijde een voortzetting vormde van de in 1852 geprojecteerde wijk Cool, tussen Stadsdriehoek en Westersingel. Naar het zuiden toe was de "nieuwe stad" die het oude centrum in oppervlak ruimschoots overtrof en meer dan 40 km kanaal omvatte, met een brede strook van havenwerken voortgezet tot aan de Maasoever.
Om aansluiting te verkrijgen bij de havens van het Nieuwe Werk eiste het megalomane project de gehele Muizenpolder, het Park en de buitenplaats de Heuvel ten offer.
Rose's ontwerp voor de Coolpolder is nooit voor uitvoering in aanmerking gekomen. Dit is te wijten aan het feit dat de plannen zich afspeelden op Delfshavens grondgebied. Uitbreiding van de stad aan deze zijde zou annexatie van de gemeente Delfshaven noodzakelijk maken en hiertegen had het Rotterdamse gemeentebestuur grote bezwaren. Delfshaven was in het midden van de negentiende eeuw sterk verarmd. De haven, aan welks kaden in de zeventiende eeuw zeeschepen van de V.O.C. en W.I.C. hadden afgemeerd, was verzand, de stad verkeerde in staat van verval en de bevolking was deels zonder werk en armlastig. Een samenvoeging der gemeenten zou derhalve voor Rotterdam grote kosten met zich meebrengen. Ondanks aandringen van de zijde van Delfshaven werd voorlopig afgezien van annexatie. De stad richtte zich voor de aanleg van havenwerken op het eiland Feijenoord. De eerste nieuwe woonwijken ontstonden ten noorden en oosten van de stadsdriehoek.

De Jongh 1883

Omstreeks 1880 werd de aandacht van het gemeentebestuur opnieuw gericht op de Coolpolder. In de voorgaande twee decennia was op particulier initiatief bebouwing ontstaan langs de Westzeedijk en even buiten de Westersingel. Deze veroorzaakte door het ontbreken van riolering een sterke vervuiling van het polderwater en vormde voor Rotterdam, dat zich contractueel verplicht had tot bemaling van de Coolpolder een probleem van formaat. Van de kant van Delfshaven waren geen maatregelen te verwachten zodat het gemeentebestuur G.J. de Jongh om een oplossing verzocht. De Jongh adviseerde annexatie van Delfshaven en kwam in 1883 met een plan voor "stadsuitbreiding en riolering in de Coolpolder".
Het plan van De Jongh was kleiner van opzet en meer op de bestaande situatie aangepast dan Rose's project uit 1858. Als hoofdmoment ontwierp hij - teruggaand op een plan van Rose uit 1865 dat niet in kaart is vastgelegd - een buitenhaven aan de Maas, ten westen van de buitenplaats de Heuvel (Parkhaven). Deze was door schutsluizen in de Westzeedijk verbonden met een noord-zuid geprojecteerde binnenhaven die door middel van een aftakking aansloot op de Delfshavense Schie. Parallel aan de binnenhaven waren brede kaden gedacht die plaats boden aan een van het hoofdspoor van de HIJSMIJ aftakkende havenspoorlijn.
Oostelijk van de binnenhaven ontwierp De Jongh een stadswijk met stervormige stratenaanleg. De dwarswegen in het plan sloten aan op de bestaande Kortenaerstraat, Witte de Withstraat en Binnenweg. In noord-zuidrichting projecteerde De Jongh een 40 meter brede boulevard, de voorloper van de huidige 's-Gravendijkwal/Henegouwerlaan.
Het gemeentebestuur zag in het plan van De Jongh zowel een oplossing voor de ruimtenood in de stad als voor de sanitaire problemen in de Coolpolder. In 1884 werd besloten tot wijziging van de gemeentegrens waarna in 1886 de annexatie van Delfshaven een feit werd.

Verzet uit Delfshaven. Wijziging van het plan 1887-1889

Direct na het besluit tot vereniging van de gemeenten Rotterdam en Delfshaven rees er van de kant van Delfshaven oppositie tegen het uitbreidingsplan van De Jongh. De kritiek richtte zich vooral op de loop van de nieuwe binnenhaven en de aansluiting daarvan op de Delfshavense Schie.
Men constateerde dat de voorgestelde scheepvaartroute Delfshaven, geheel van de binnenvaart isoleerde en was bevreesd dat het brede kanaal midden door de Coolpolder, gecombineerd met de havenspoorlijn een innige versmelting der beide gemeenten in de weg zou staan.
Om aan de bezwaren tegemoet te komen bracht De Jongh ingrijpende wijzigingen aan in zijn ontwerp en presenteerde in 1887 het "Gewijzigd plan voor de Coolpolder". De noord-zuid gerichte binnenhaven was hierin vervangen door een oost-west geprojecteerde haven. Deze sloot vlak buiten de bebouwde kom van Delfshaven aan op de Delfshavense Schie en was niet als de oude haven door middel van schutsluizen verbonden met de "Parkhaven" en de Maas. Het havenspoor werd verlegd naar de 40 meter brede centrale boulevard van de wijk.
Ook de stedebouwkundige uitleg van het stadsdeel werd geheel gewijzigd en aangepast aan de behoeften van het moment. Het bebouwde oppervlak besloeg thans de gehele Coolpolder. De straten hadden een meest recht verloop en verdeelden de wijk in rechthoekige bouwblokken. Als nieuwe noord-zuidas was, ongeveer op de plaats van de binnenhaven uit het plan van 1883, een 80 meter brede singel gedacht, de latere Heemraadssingel. Voor het eerst verscheen in dit plan de Mathenesserlaan als hoofdverkeersweg tussen Rotterdam en Schiedam. Deze 40 meter brede slagader van het nieuwe stadsdeel mondde aan de oostzijde uit in een rechthoekig plein van 100 bij 200 meter.
De Jongh zag dit plein als de locatie voor een stedelijk museum en een nieuw te bouwen raadhuis voor Groot-Rotterdam. Na wijzigingen in het plan in 1889 en 1891 waarbij onder meer het havenspoor moest wijken naar de polders ten westen van Delfshaven, keurde in 1892 de gemeenteraad het uitbreidingsplan goed zodat de uitvoering der werken een aanvang kon nemen.

Bebouwing van de Coolpolder vanaf 1892

De Jongh had duidelijk omlijnde plannen over de opzet van het nieuwe stadsdeel. Veel belang werd door hem gehecht aan de nieuwe scheepvaartroute en de havenwerken. Daarnaast was aan de woonkwartieren een plaats toegedacht tussen de "betere" wijken van de stad. "West" werd doorsneden door boulevards van 40 meter en een singel van 80 meter breedte waarlangs gedeeltelijk een luxe bebouwing moest verrijzen. Anders dan Rose ca. 40 jaar eerder, die zijn denkbeelden bij de aanleg van het Eerste Nieuwe Werk in korte tijd vrijwel volledig kon verwezenlijken, slaagde De Jongh er slechts moeizaam en zeer ten dele in het nieuwe stadsdeel volgens zijn inzichten te laten ontstaan.
De gemeente was niet genegen het land ten zuiden van de Nieuwe Binnenweg, dat grotendeels eigendom was van de bankiersfamilie Van Hoboken, tegen hoge kosten te onteigenen. Zonder de beschikking over deze grond kon echter, nadat in 1890 de Parkhaven reeds was aangelegd, van een verdere uitvoer der havenwerken geen sprake zijn. De stratenaanleg in het gebied moest tot stand komen via onderhandelingen met particuliere bouwondernemingen. Deze hadden uit oogpunt van de opbrengst van de grond geen belang bij grotere straatbreedtes dan ca. 25 meter. De Jongh's boulevards konden dan ook slechts worden uitgevoerd doordat de gemeente aan de ondernemers een vergoeding betaalde voor iedere m2 gederfde bouwgrond.

Dan nog kon niet worden voorkomen dat direct achter de hoofdwegen "ter compensatie" straten van 11 meter breedte met arbeiderswoningen werden aangelegd. Voorbeelden hiervan zijn de 1e en 2e Volmarijnstraat achter de Mathenesserlaan.
Een goed beeld van de ontwikkeling van het stadsdeel geeft een plattegrond uit 1900:

- het zuidelijk deel van de Coolpolder is afgezien van de door J.F. Metzelaar gebouwde villa van de familie Van Hoboken en enige onregelmatige bebouwing langs de Westzeedijk, nog maagdelijk land;

- als hoofdstraten zien we de in 1879 reeds aangelegde Nieuwe Binnenweg en de noord-zuid lopende, secundaire boulevard Claes de Vrieselaan; Heemraadssingel, Mathenesserlaan en 's-Gravendijkwal zijn nog slechts zeer ten dele ontwikkeld;

- in het Oude Westen zijn enige nieuwe straten (Zijdewindestraat, Bloemstraat en Coolsestraat; Gaffelstraat, Sint-Mariastraat en Bloemkwekersstraat; Bajonetstraat) aangelegd in aansluiting op de in de jaren '80 onder Delfshavens bestuur tot stand gekomen bebouwing. Achter de 's-Gravendijkwal ligt de schietbaan van de Koninklijke Scherpschutters (opgeruimd in 1904). Noordelijk van de Diergaardesingel strekt de oude Diergaarde zich uit. Deze werd in 1939-1940 verplaatst naar het huidige terrein in Blijdorp;

- parallel aan de Nieuwe Binnenweg zien we Volmarijnstraat, Saftlevenstraat en Ochterveltstraat;

- in het Nieuwe Westen is tegenover Delfshaven een arbeiderswijkje met een zeer krap bemeten stratenplan en dito woningen ontstaan (Geuzenlaan, Geuzenstraat, Van der Hilststraat, Aelbrechtstraat, Pupillenstraat, Ruilstraat, Korenaarstraat en Heemraadstraat), (1895/1896).

Na de eeuwwisseling bleef het Coolpolderplan van De Jongh leidraad bij de stadsuitleg in West. Het werd in 1903 opnieuw vastgelegd in een in verband met de Woningwet opgesteld Algemeen Uitbreidingsplan. De bebouwing van het gebied, dat in 1902 aan de noordzijde nog was uitgebreid met een van Overschie geannexeerde strook grond tussen de Beukelsdijk en de spoorlijn, vorderde echter slechts langzaam. Een plattegrond uit 1913 geeft de stand van zaken in dat jaar:

- de Mathenesserlaan is doorgezet in noord-westelijke richting (1903);

- het Heemraadsplein, dat in het oorspronkelijke plan van De Jongh niet voorkwam, is aangelegd (1903);

- de Heemraadssingel is voortgezet in noordelijke richting, tot aan de Middellandstraat (1904). Op initiatief van De Jongh die niets achterwege liet om het stadsdeel te verfraaien, werd het nieuwe deel van de singel aan de westzijde van een plantsoen voorzien waardoor een plaatselijke breedte van 115 meter werd bereikt;

- in het verlengde van de 's-Gravendijkwal is de Henegouwerlaan aangelegd. Deze werd in 1915 door een tunnel onder de spoorbaan verbonden met de nieuwe wijk Blijdorp. Ten westen van de Henegouwerlaan zijn het Henegouwerplein (1906) en enige aangrenzende straten tot stand gekomen;

- als vooruitgeschoven post is in de Beukelsdijkse polder vanaf 1909 door particulieren een klein stratenplan met bebouwing gerealiseerd tussen Vierambachtsstraat en Burgemeester Meineszlaan;

- in het zuiden is de bebouwing gevorderd tot aan de gedeeltelijk aangelegde Rochussenstraat. Een verdere invulling van het noordelijk deel van de wijk en de uitvoering van de havenwerken zouden pas worden gerealiseerd onder de opvolger van De Jongh, dir. A.C. Burgdorffer.

Burgdorffer 1917

A.C. Burgdorffer ontwierp in 1917 het "Kanalen en uitbreidingsplan". Dit had betrekking op verschillende delen van de stad maar bracht voor West de volgende werken met zich mee: verbreding van de Delfshavense Schie en vernieuwing van de Aelbrechtskade; aanleg van de westelijke arm van de door De Jongh geplande binnenhaven en de bouw van sluizen in de Westzeedijk.
Mede doordat Burgdorffer afzag van De Jongh's oostelijke havenarm en raadhuisplein, die beide ware geprojecteerd op het land van Hoboken, kon de gemeenteraad in 1919 zijn goedkeuring hechten aan de plannen, waarna deze in de jaren '20 werden uitgevoerd. In 1922-1924 werd de Coolhaven gegraven. Voor de verbreding van de Delfshavense Schie was een gedeeltelijke afbraak van de bebouwing langs de Aelbrechtskade noodzakelijk. Nieuwbouw verrees hier in de loop van de jaren '20 en '30. Verschillende nieuwe bruggen kwamen tot stand: in 1923 de Mathenesserbrug bij het Mathenesserplein, in 1926 de Lage Erfbrug tussen Delfshaven en de Nieuwe Binnenweg en in 1932 de brug over de Coolhaven tussen Heemraadssingel en Pieter de Hoochweg. De Parksluizen werden voltooid in 1933.
Een verdere invulling van het stratenplan in het noorden van het stadsdeel, in de Beukelsdijkse polder, kwam tot stand in de jaren '20. Burgdorffer had voor dit gebied in 1914 reeds een stedebouwkundig plan opgesteld waarin de breedte van de Beukelsdijk was bepaald op 32 meter en die van de zijstraten op 12 en 15 meter. In de jaren '20 verrezen hier gesloten bouwblokken met middenstandswoningen in vier en vijf bouwlagen. Op het punt waar Beukelsdijk (Van Citterstraat), Vierambachtsstraat en Mathenesserlaan samenkomen, werd in 1927-1929 ter voltooiing van dit deel van de stad door J.H. van den Broek het Mathenesserplein aangelegd. Van den Broek ontwierp drie flatgebouwen die geflankeerd worden door lagere bouwdelen. Twee zijn gesitueerd aan de Aelbrechtskade aan weerszijden van de Mathenesserbrug. De derde ligt teruggeschoven tegen de oostelijke wand van het plein en biedt middels een onderdoorgang toegang tot het achtergelegen, eerder tot stand gekomen deel van de wijk. Het Mathenesserplein vormt de eerste schepping van Van den Broek op Rotterdams grondgebied.

Dijkzigt

De stadsuitbreiding in Dijkzigt werd lange tijd geblokkeerd door het feit dat het oostelijk deel van het terrein, gelegen tussen Westzeedijk en Nieuwe Binnenweg, eigendom was van de familie Van Hoboken. De bewoners van het landhuis Dijkzigt waren niet van zins hun weilanden aan de gemeente af te staan. Er werden wel plannen gemaakt voor het gebied. Nadat in Burgdorffer's Kanalenplan de oostelijke arm van de binnenhaven en De Jongh's "raadhuisplein" waren komen te vervallen, ontwierp Granpré Molière die tijdelijk was verbonden aan de Dienst van Gemeentewerken, een nieuwe stedebouwkundige invulling voor het gebied.

De hoofdpunten uit zijn plan waren:

- parkaanleg achter de Westersingel;

- afbuiging van de Mathenesserlaan naar het zuiden en aansluiting op de Westzeedijk ter hoogte van het Koningin Emmaplein;

- aanleg van twee elkaar kruisende en diagonaal geprojecteerde boulevards, waarvan er één, lopend van zuidwest naar noordoost, een breedte had van 90 meter en voorzien was van waterpartijen (huidige Wytemaweg);

- villabouw.

Ondanks het feit dat dit plan in 1920 door de gemeenteraad werd goedgekeurd, kwam het niet tot ontwikkeling. Toen de gemeente in 1924, na het overlijden van de oude heer A. van Hoboken, eindelijk kans zag het land aan te kopen, was er eerst sprake van een plan van L.C. van der Vlugt (1925). Hierin werd het gebied herschapen in een grote rechthoekige plantsoenaanleg met bebouwing aan vier zijden. Uitgevoerd werd vanaf 1928 een ontwerp van ir. Witteveen (1926). In het plan Witteveen werd de Mathenesserlaan doorgetrokken in oostelijke richting tot aan de Witte de Withstraat. Ten noorden van de Mathenesserlaan moesten in aansluiting op de bebouwing van het Oude Westen woonstraten tot stand komen (Jongkindstraat, Rochussenstraat en Breitnerstraat). Ten zuiden van de Mathenesserlaan was plaats ingeruimd voor de bouw van een museum en de aanleg van een bijbehorend park. In het westelijk deel van het gebied was woningbouw voorzien in de driehoek tussen Wytemaweg en Rochussenstraat, terwijl er langs de Rochussenstraat tevens ruimte was voor kantoorgebouwen.
In 1928-1935 verrees het museum Boymans-van Beuningen (arch. A. van der Steur), in 1930-1931 het Unileverkantoor (H.F. Mertens) en in 1927-1931 het G.E.B.-kantoor (J. Poot, W.G. Witteveen, A. van der Steur). Vanaf 1928 bouwden architecten Brinkman en Van der Vlugt een drietal "witte villa's" in Nieuw Zakelijke stijl aan de Mathenesserlaan en de Jongkindstraat. In de tweede helft van de jaren '30 kwamen bouwblokken met etagewoningen tot stand langs de Rochussenstraat en Breitnerstraat (o.a. W.Th. ten Bosch). De stratenaanleg in het westelijk deel van het gebied kwam in 1938 te vervallen in verband met de plannen voor de Maastunnel. Deze vergden een voortzetting van de 's-Gravendijkwal in zuidelijke richting. Na W.O. II werd tussen 's-Gravendijkwal en Museumpark het Dijkzigt-ziekenhuis gebouwd dat eind jaren '60 werd uitgebreid met de Medische Faculteit van de Erasmus Universiteit.

Aard van de bebouwing

Rotterdam-West is een woongebied. Het hele stadsdeel tussen Delfshavense Schie, Essenburgsingel, Westersingel en Rochussenstraat wordt in beslag genomen door huizenbouw. Afwijkende functies vindt men slechts aan de randen van het gebied: de scheepvaartroute Delfshavense Schie-Coolhaven; kantoren, ziekenhuis, museum en parkaanleg in Dijkzigt.
Ondanks de verschillen in tijdstip van ontstaan (1880-1940) is de hoofdopzet van de verschillende wijken dezelfde. Overal vindt men een conventioneel stratenplan met perceelsgewijs gebouwde huizen van 2, 3, 4 en 5 bouwlagen ondergebracht in gesloten bouwblokken. Iedere wijk heeft eigen voorzieningen in de zin van winkels, scholen en kerken.

Doorbrekingen van het conventionele patroon vormen Van den Broek's woonflats op het Mathenesserplein en de bloksgewijze appartementenbouw langs de Rochussenstraat. De bebouwing in West kenmerkt zich door grote tegenstellingen tussen luxe-, middenstands en arbeiderswoningbouw. Deze situatie ontstond doordat de gemeente - in de persoon van G.J. de Jongh - het omstreeks 1890 wenselijk achtte in West een ruim opgezette stadsuitleg van niveau tot stand te brengen, terwijl tegelijk de noodzaak zich voordeed tot het huisvesten van een snel groeiende stadsbevolking. Door de inspanningen van De Jongh ontstond langs de Mathenesserlaan en de Heemraadssingel luxe bebouwing. In de achterliggende straten vindt men eenvoudige middenstandswoningen of zelfs slecht en dicht op elkaar gebouwde arbeiderswoningen zoals in het buurtje Ruwaard-Pupillenstraat in het Nieuwe Westen. Deze tegenstelling tussen "luxe" en "grauwheid" deed zich opnieuw voor in de jaren '20.
Terwijl Burgdorffer bezig was het noordelijk deel van het stadsdeel (Beukelsdijk) te voltooien volgens een dicht bebouwingsplan, ontwierp ir. Witteveen in 1926 zijn "Plan voor het land van Hoboken" waarin "behoud van het groen" een van de hoofdpunten vormde.

In deelgebied 8, dat systematisch werd bebouwd in de periode 1880-1940, zijn de volgende bouwstijlen vertegenwoordigd: Eclecticisme, Neorenaissance, Jugendstil, Overgangsstijl en Nieuwe Zakelijkheid. Voorbeelden van de eclectische bouwtrant zijn de "prestedelijke" villa Dijkzigt aan de Westzeedijk en de vrijstaande huizen langs het eerste deel van de in 1879 aangelegde Nieuwe Binnenweg. De eerste straten uit de jaren '80 en '90 - begonnen onder Delfshavens bestuur en vanaf 1886 voortgezet onder Rotterdams bewind - vertonen een mengeling van eclectische en neorenaissance vormen. Rijke voorbeelden van de neorenaissance stijl treft men aan langs de West-Kruiskade en in "de bocht" van de Nieuwe Binnenweg.
De in de periode 1900-1910 tot stand gekomen straten, zoals de Hondiusstraat, Zwaerdecroonstraat, Snellinckstraat en Lieve Verschuierstraat, alsmede delen van de Claes de Vrieselaan en de 's-Gravendijkwal/Henegouwerlaan en de in 1909 ontworpen driehoek Burgemeester Meineszlaan, Vierambachtsstraat en Oosterzeestraat, zijn ontworpen in een typisch Rotterdamse eenvoudige Jugendstiltrant en in Overgangsstijl. Rijke voorbeelden van Jugendstil en Overgangsstijl treft men aan langs de Mathenesserlaan en de Heemraadssingel.
Het stadsdeel Beukelsdijk werd opgetrokken in een sobere jaren '20 baksteentrant ("Interbellum Architectuur"). Voorbeelden van de Nieuwe Zakelijkheid vindt men in de flats op het Mathenesserplein en in de kantoren, woning- en villabouw in Dijkzigt.

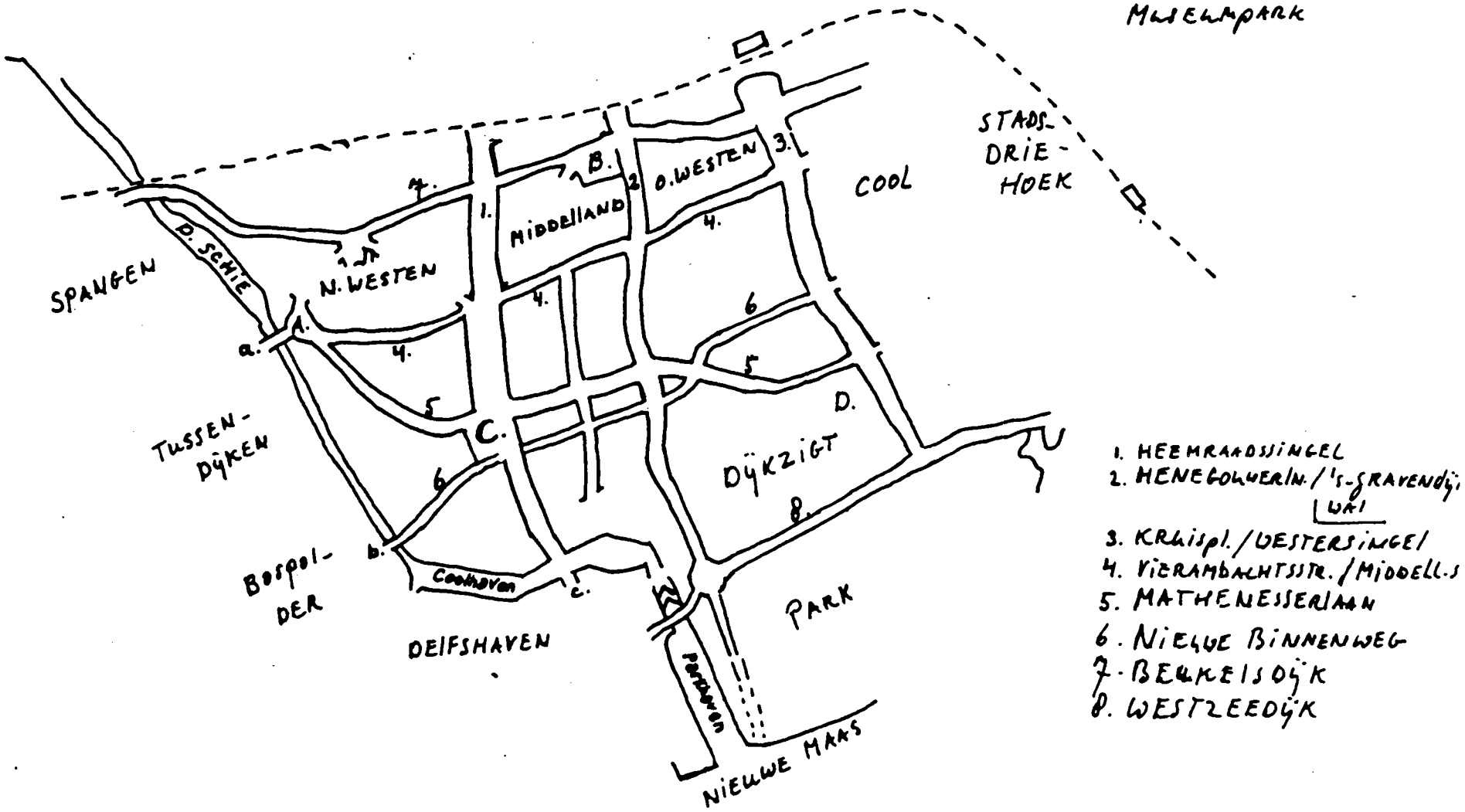
ONTWIKKELINGEN NA 1940

De schade van het bombardement beperkte zich in West tot de verwoesting van de noordoostelijke punt van het gebied - de plaats van de oude Diergaarde Blijdorp. Na W.O. II werden hier in het verlengde van de Westersingel het Kruisplein en tussen Hofplein en Beukelsdijk het Weena aangelegd.
Het deelgebied West is in grote lijnen goed bewaard. De luxe bebouwing langs Mathenesserlaan en Heemraadssingel is grotendeels in gebruik als kantoorruimte en verkeert over het algemeen in goede staat. Grote delen van de achterliggende stratenplannen uit de jaren 1880, '90, 1900, '10 en '20 zijn betrokken bij het stadsvernieuwingsproces. Meestal vindt renovatie plaats. Soms wordt de bestaande bebouwing door nieuwbouw vervangen.

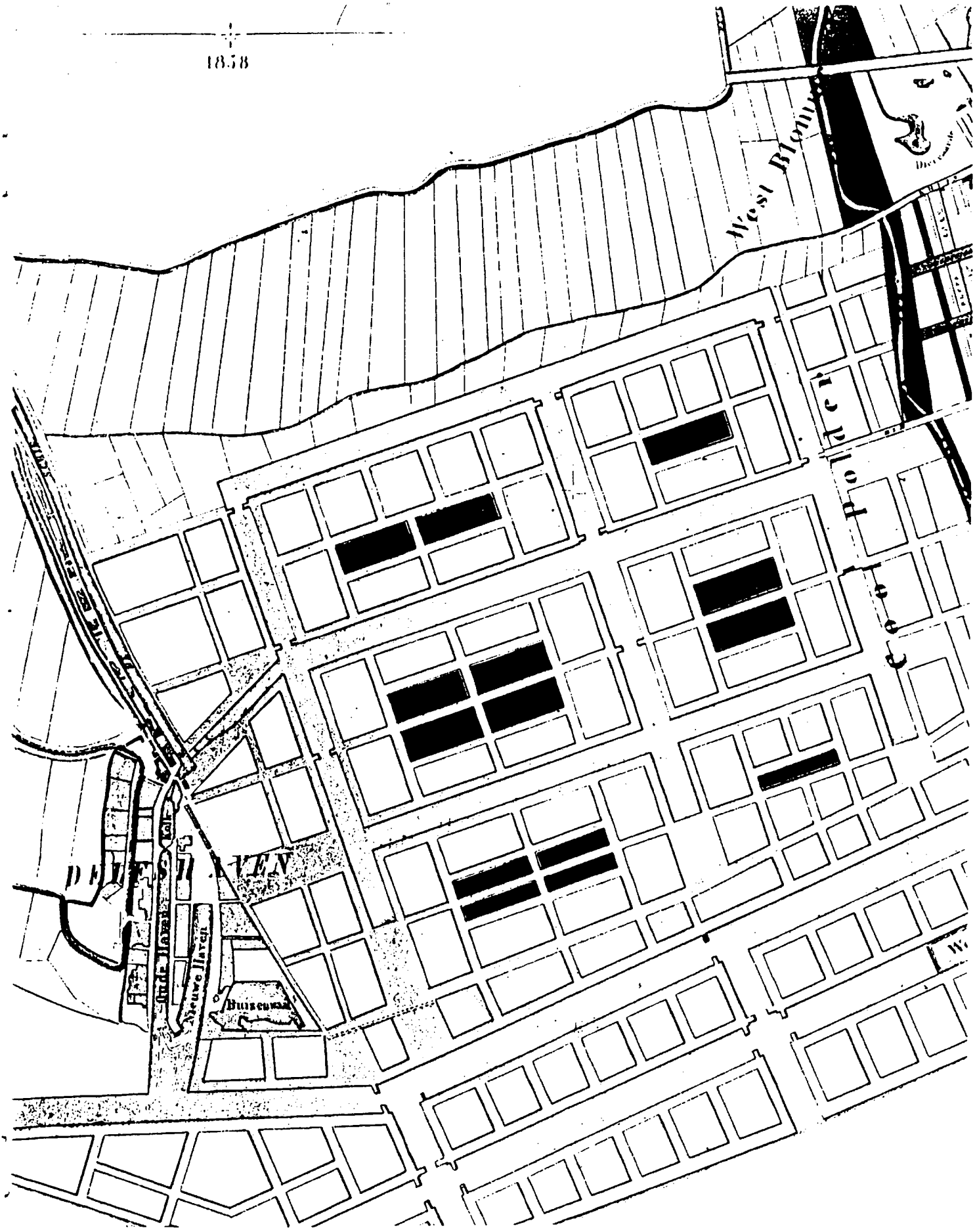
OUDE WESTEN - MIDDELLAND - NIEUWE WESTEN

a. MATHENESSERBR.
b. LAGE ERFBRUG
c. P. de HOOCHBRUG

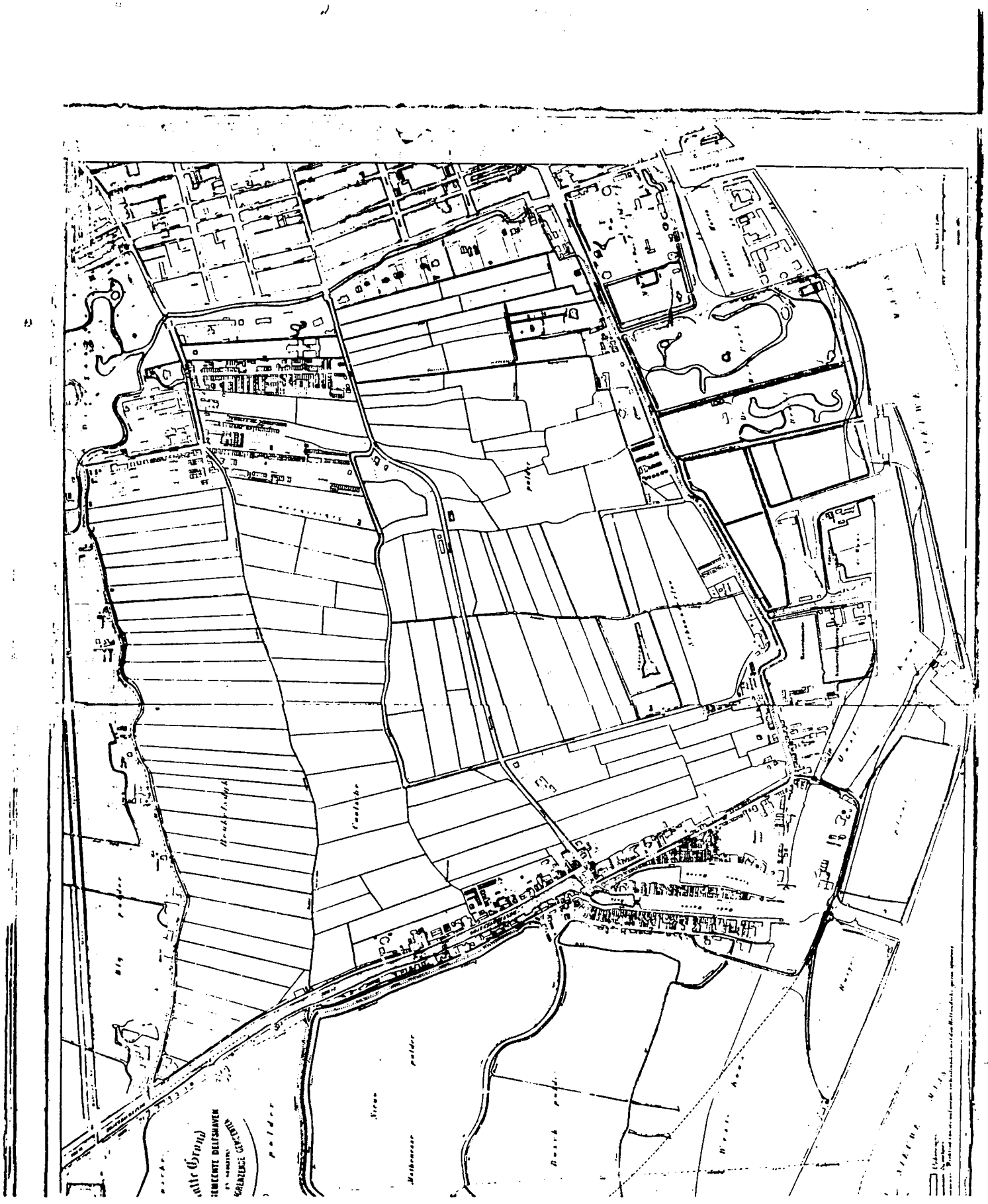
A. MATHENESSERPLEIN
B. HENEGOUWERPLEIN
C. HEEMRAADSPLEIN
D. MUSEUM BOYMANS + MUSEUMPARK



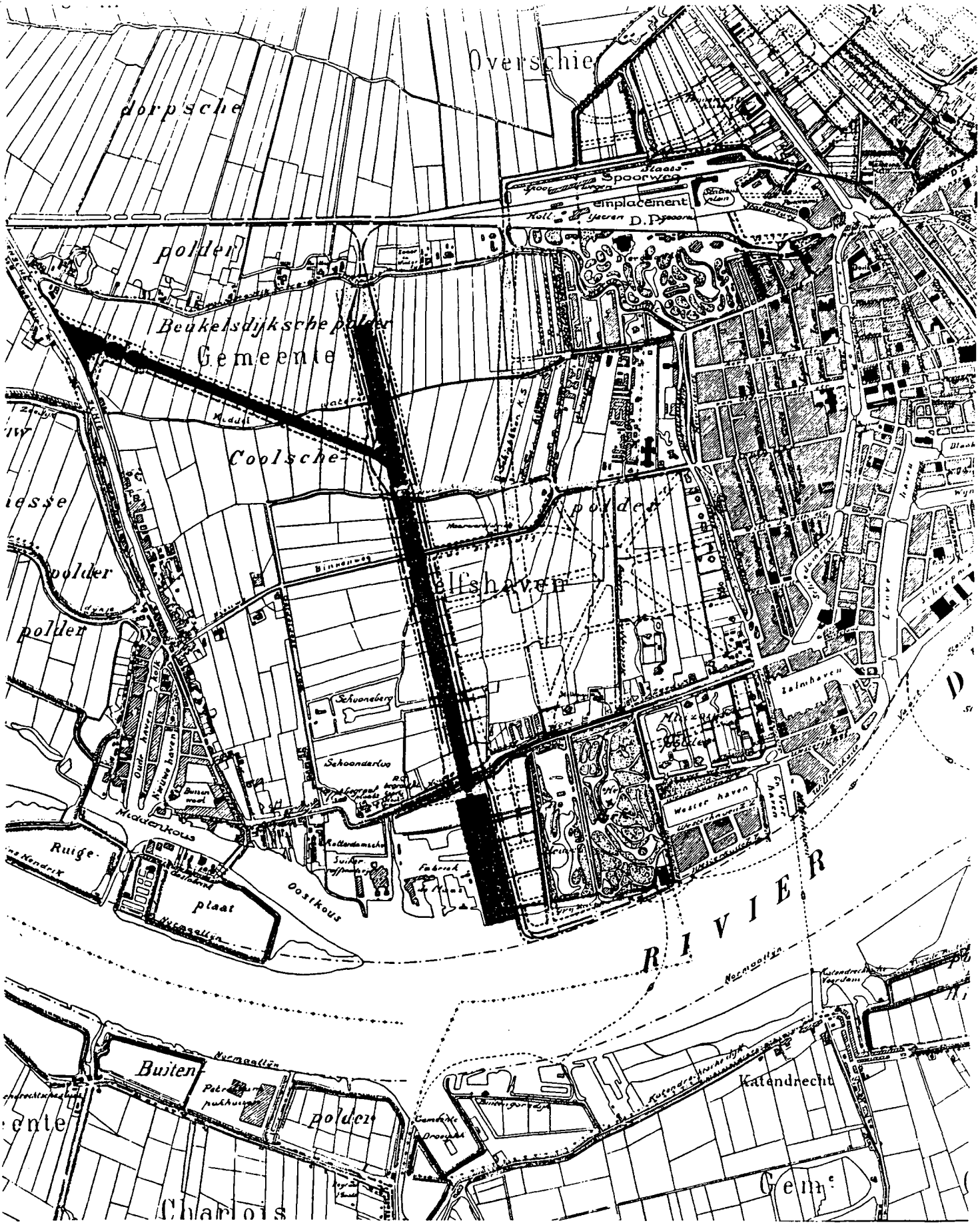
1. HEEMRAADSSINGEL
2. HENEGOUWERLN./'s-GRAVENDIJ. WAL
3. KRUISPL./OESTERSINGEL
4. VIERAMBACHTSSTR./MIDDELL.S
5. MATHENESSERLAAN
6. NIEUWE BINNENWEG
7. BENKELSDIJK
8. WESTZEEDIJK



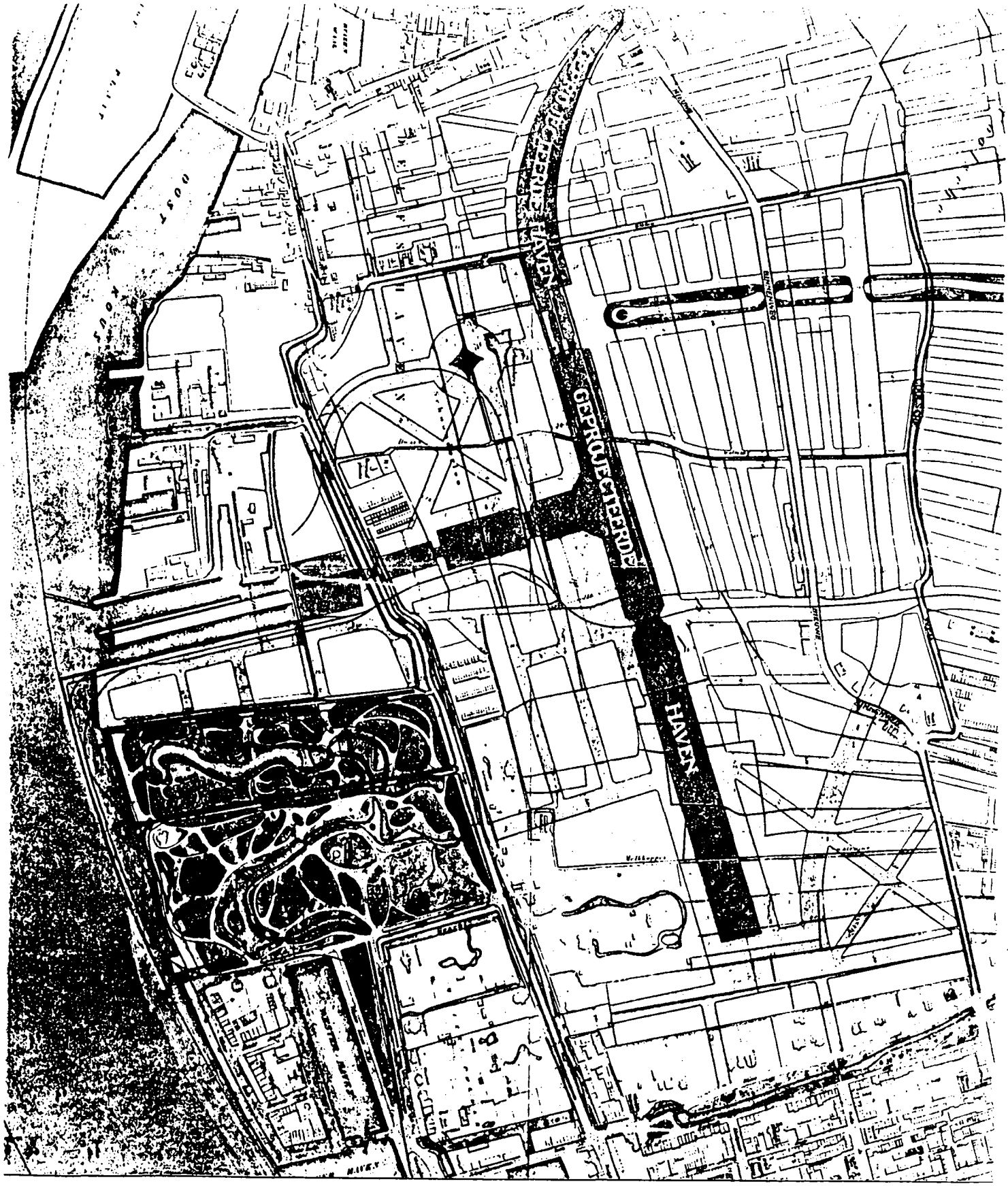
1858: plan Rose voor stads- en havenaanleg in de Coolpolder



1882: overzicht van de Coolpoldervoordat de stadsuitbreiding hier daadwerkelijk een aanvang nam; tussen Delfshaven en Rotterdam loopt de nog aanwezige Nieuwe Binnenweg; langs de Westersingel is enige particuliere bebouwing tot stand gekomen

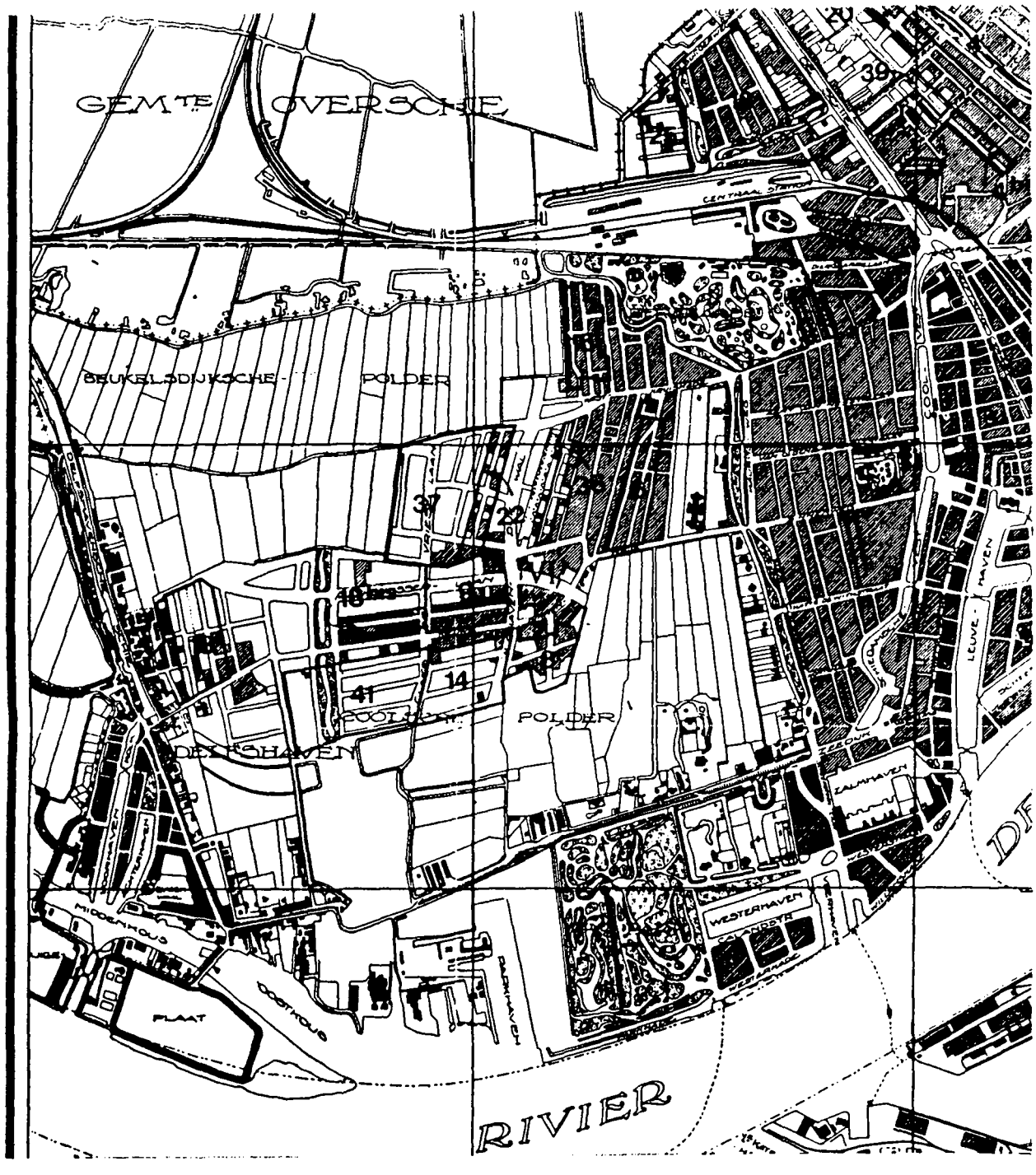


1883: plan van G.J. de Jongh voor de Coolpolder met kanaal in noord-zuid richting

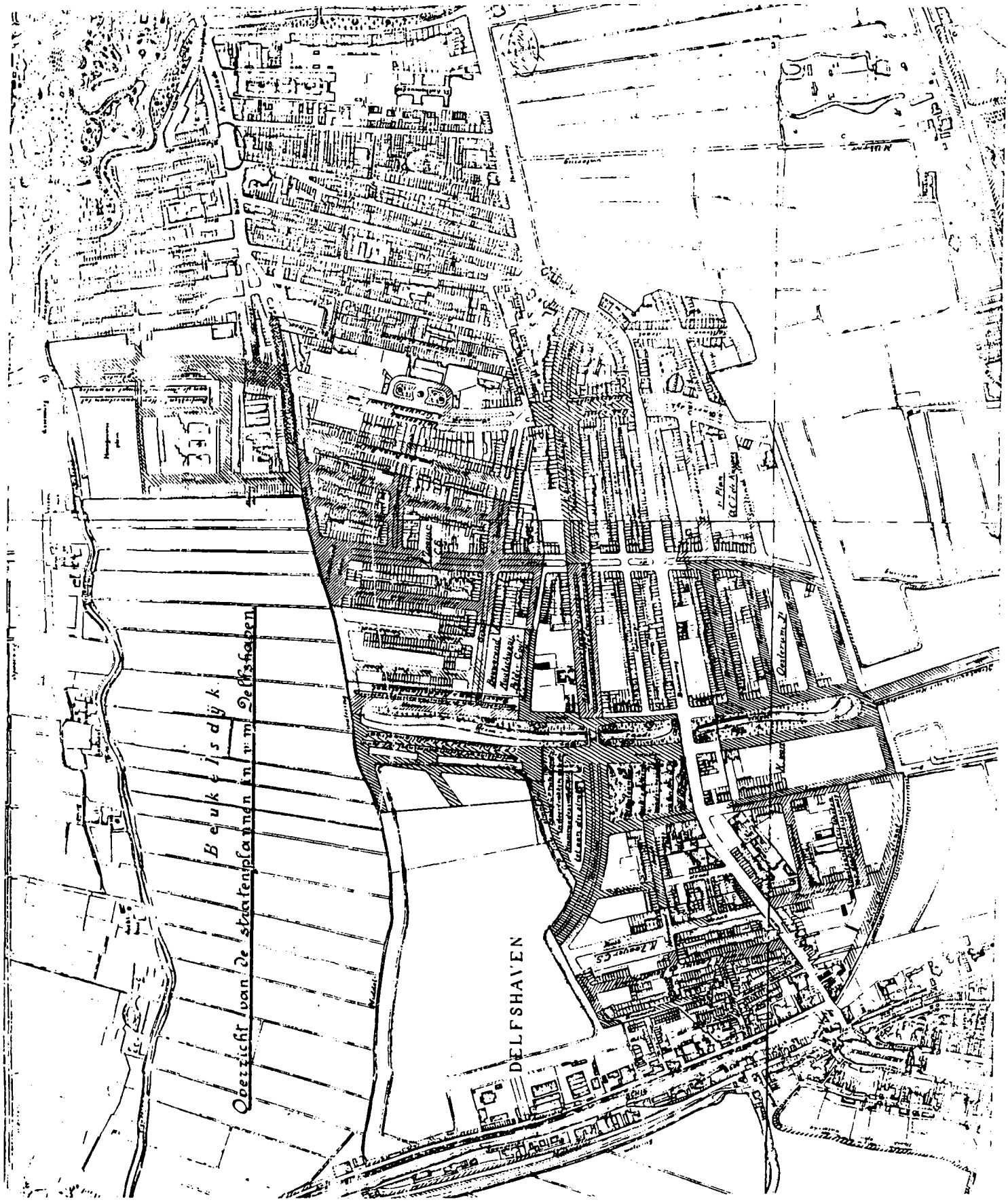


1887: aangepast ontwerp van De Jongh met kanaal (haven) in oost-west richting

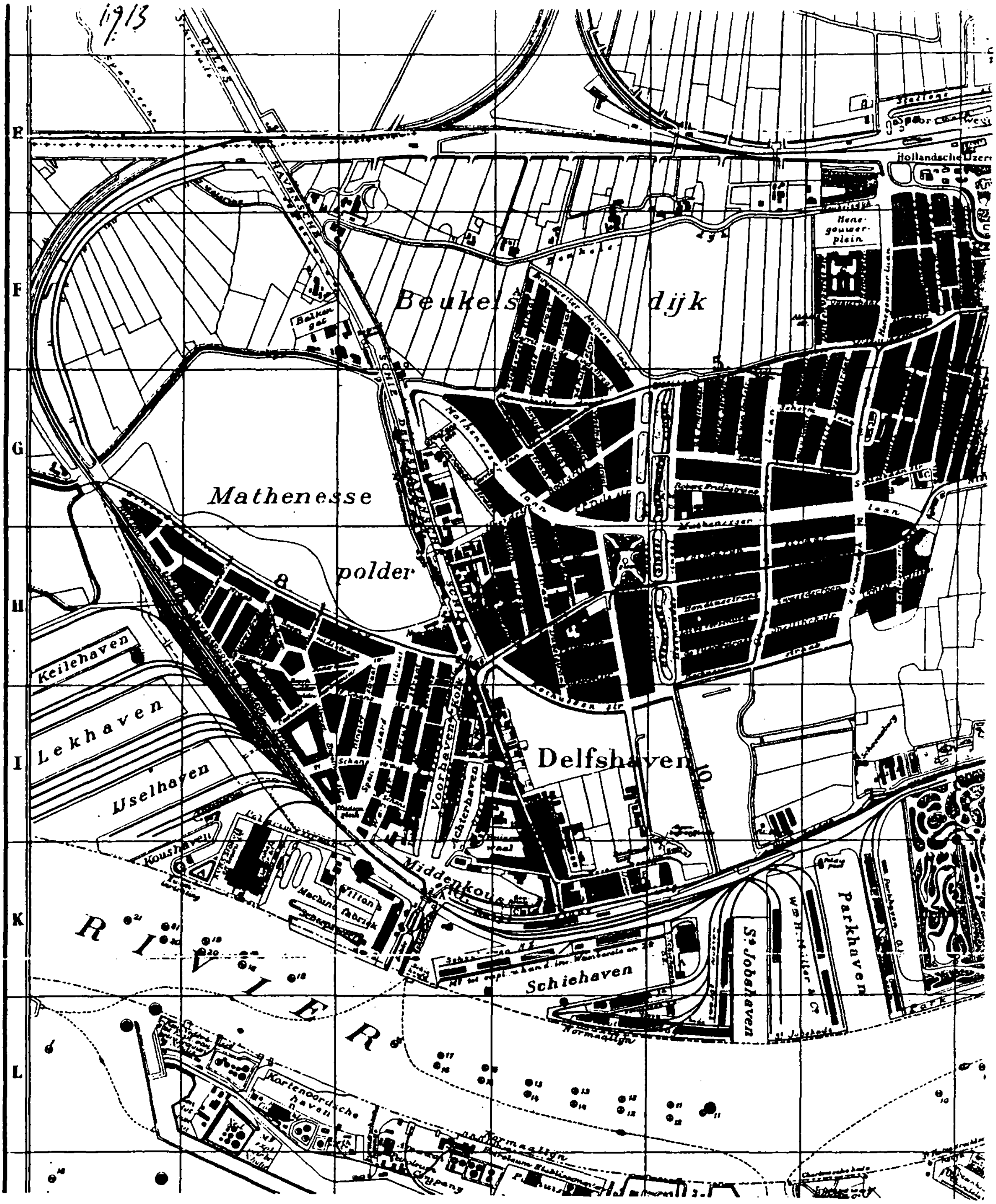
1900



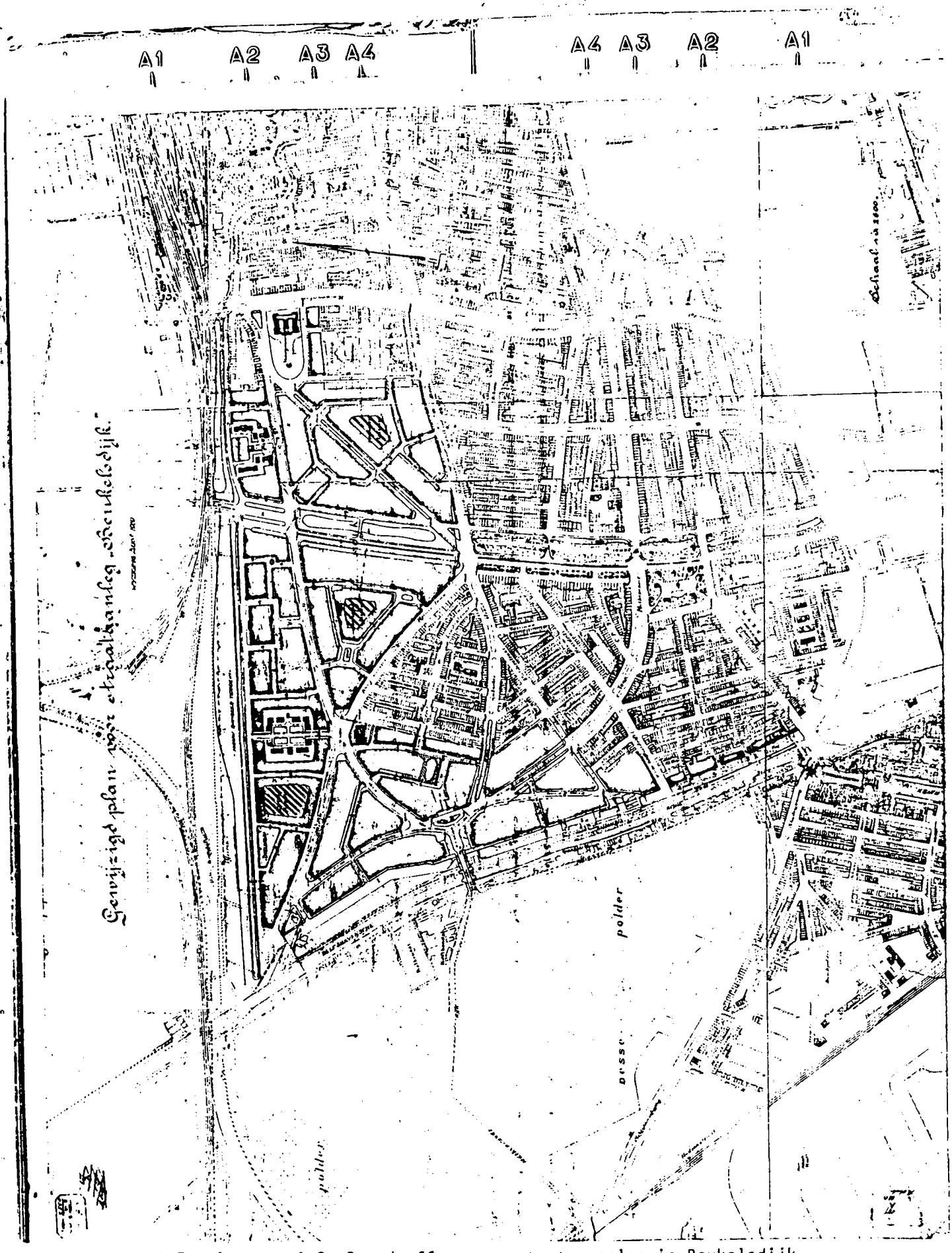
Overzicht van de particuliere stratenplannen tot 1900 (van Ravesteyn)



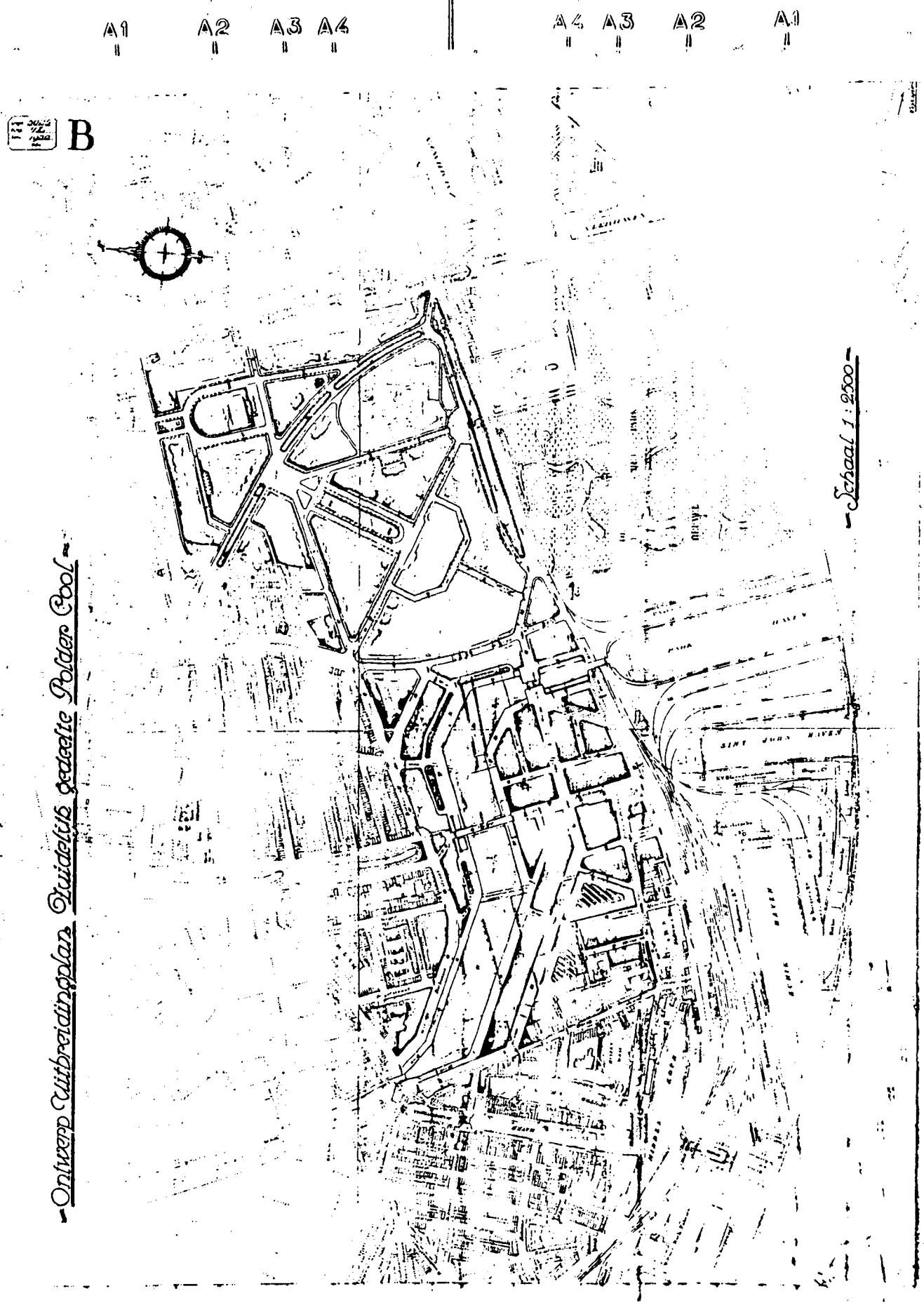
Situatie in 1907



Situatie in 1913



1917: plan van A.C. Burgdorffer voor stratenaanleg in Beukelsdijk, de tot dan toe onbebouwde, meest noordelijke strook van het stadsdeel



1920: ontwerp van ir. Granpré Molière voor invulling van Dijkzigt

9. Bospolder, Spangen, Tussendijken, Oud-Mathenesse

Inhoud

Inleiding

Het gebied tot 1850

- bodemgesteldheid/bodemgebruik

Periode 1850 - 1940

- Bospolder
- Spangen
- Tussendijken
- Oud-Mathenesse

Bebouwing (huidige situatie)

INLEIDING

Het deelgebied valt samen met de bovengenoemde wijken, met uitzondering van de oostelijke grens van de wijk Bospolder, die in de formele wijkindeling over de Voorhaven loopt, terwijl de Schans de grens vormt van het deelgebied. De grenzen van het deelgebied zijn als volgt: Delfshavense Schie, Schans, Hudsonstraat, Schiedamseweg (tot grens met Schiedam), Hogenbanweg, spoorlijn Schiedam - Rotterdam.

Het gebied behoorde oorspronkelijk tot diverse gemeenten en is vanaf 1885 in etappes ingelijfd door Rotterdam. Bospolder, Tussendijken en Spangen beneden de Mathenesserdijk behoorden tot 1885 vrijwel geheel tot Delfshaven en Spangen benoorden de dijk behoorde tot 1902 aan Overschie. Oud-Mathenesse behoorde tot Schiedam en kwam bij Rotterdam na grenswijzigingen in 1909, 1925 en 1940.

Het gebied is als uitbreidingsgebied bebouwd vanaf ca. 1910 met voornamelijk woonhuizen voor arbeiders en kleine middenstand. Bospolder werd, aansluitend aan Delfshaven, het eerst bebouwd, gevolgd door Spangen benoorden de Mathenesserdijk. Het tussenliggende gebied (Tussendijken) werd direct na Spangen bebouwd. De eerste bebouwing van Mathenesse dateert uit 1930, terwijl de noordwestelijke punt van deze wijk pas na de oorlog bebouwd is. De belangrijkste wegen in het gebied zijn de Mathenesserweg, de Schiedamseweg, de Franselaan en de Horvathweg. Deze wegen zijn tevens begrenzingen van de wijken.

HET GEBIED TOT 1850

<u>Bodemgesteldheid/bodemgebruik</u>

Het gebied bestond van oorsprong uit een aantal polders, die deels binnen- deels buitendijks lagen. De Mathenesse- en Spaanse Polder (resp. Oud-Mathenesse en - deels - Spangen) lagen binnen Schielands Hoge Zeedijk, die vanaf Delfshaven in noordelijke richtig de Delfshavense Schie volgde, ter hoogte van het huidige Mathenesserplein naar het westen afboog (huidige Mathenesserdijk) en verder westelijk ongeveer ter hoogte van de huidige Schiedamseweg liep, richting Schiedam (Mathenesserweg, Schiedamseweg). De binnendijkse polders hadden een veenachtige bodem met sloten in voornamelijk noordwestelijke-zuidoostelijke richting. Tussen beide polders liep een weg ter hoogte van de huidige Franselaan met een aftakking in noordoostelijke richting, ongeveer ter hoogte van het latere goederenspoor.

In de 14e eeuw werd het gebied ten zuiden van de zeedijk ingepolderd, waardoor de Nieuw-Mathenesserpolder en Bospolder (huidige wijken Tussendijken en Bospolder) ontstonden. In dit gebied werden alleen wegen op de dijken aangelegd. Ook deze buitendijkse polders hadden een veenachtige bodem, die hier doorsneden werd met noord-zuidgerichte sloten. Het gebied was in 1850 nog vrijwel onbebouwd op een enkele buitenplaats na en een strook langs de Delfshavense Schie, waar bebouwing sinds het begin van de 17e eeuw door Delft toegestaan was.

PERIODE 1850 - 1940

In het algemene uitbreidingsplan van De Jongh uit 1903 was het deelgebied niet opgenomen en ook later is er geen omvattend plan meer verschenen. Er werd ten westen van de Schie gewerkt met ad hoc uitbreidingsplannen voor telkens kleine gebieden, zodra er behoefte was aan bouwterrein. Evenals in de Coolpolder ten oosten van de Delfshavense Schie, kocht de gemeente alleen die terreinen, die van belang waren voor de infrastructuur en terreinen, die goedkoop verkregen konden worden. Het gevolg hiervan was niet alleen, dat er soms ver buiten de bebouwde kom gebouwd werd, ook ontstond er in het deelgebied een hoofdstructuur van wegen en spoorlijnen al voor er enig plan ontwikkeld was voor de tussenliggende gebieden.

Die hoofdstructuur ontstond op zichzelf weer deels intuïtief, deels door uit te gaan van de gegeven omstandigheden. Het was duidelijk, dat daar waar de voornaamste oost-westverbindingen in de Coolpolder de Delfshavense Schie over zouden gaan, de wegen doorgetrokken zouden worden in westelijke richting naar Schiedam. En sinds de aanleg van de Schiedamseweg (1909) was het duidelijk, dat deze oost-westverbindingen samen zouden komen op een centraal punt, het huidige Marconiplein, ongeveer op de plaats waar al van oudsher een knooppunt van dijkwegen was.

Daarnaast was er nog het havenbelang, dat voorging en vooruitliep op de uitbreiding van het woongebied. Uit dit havenbelang kwam de goederenspoorlijn voort (1907), die in het westen een soort natuurlijke begrenzing vormde voor het eerste uitbreidingsgebied ten westen van de Delfshavense Schie (Spangen, Tussendijken en Bospolder).

De gegeven hoofdstructuur van dit uitbreidingsgebied, die aldus bepaald was door spoorlijn en Delfshavense Schie als grenzen en gerealiseerde of geprojecteerde oost-westverbindingen, leverde een aantal driehoekige terreinen op, waaraan het stratenplan maar moeizaam aangepast kon worden. Elke wijk zou een verschillend stratenpatroon krijgen, waardoor er een gebrekkige aansluiting met de naastliggende wijk ontstond. Elke wijk werd in zekere zin een eiland, verborgen achter drukke oost-westverkeerswegen.

<u>Bospolder</u>

Bospolder was de eerste wijk in het betreffende deelgebied, die bebouwd werd. Hier had de gemeente grond aangekocht met het oog op de vestiging van een abattoir. Toen deze plannen in 1911 definitief van de baan waren, kwam het terrein vrij voor woningbouw. Gemeentewerken (Burgdorffer) ontwierp nog in datzelfde jaar een uitbreidingsplan voor het grootste deel van het driehoekig gebied, dat begrens werd door het goederenspoor, de Schiedamseweg en de bebouwing van Delfshaven. Delfshaven was al enigszins naar het westen "doorgegroeid" met de aanleg van de Watergeusstraat (1889). In de wijk zouden hoofdzakelijk arbeiderswoningen komen, met alleen langs de rand van de wijk (Schiedamseweg en Hudsonstraat) wat betere woningen.

Het stratenplan, dat in belangrijke mate bepaald werd door de diepte van de bouwblokken, had een plein in het centrum, waaraan ruimte voor een openbaar gebouw gereserveerd was. Vanuit het plan liepen de straten straalsgewijze naar buiten volgens een traditioneel concept. De scholen waren geprojecteerd op de binnenterreinen.

De wijk is volgens dit plan bebouwd, op opgehoogde grond. Aansluitend, rond 1913, zijn de straten ten westen van de Schippersstraat aangelegd en bebouwd. De woningen werden gebouwd door particulieren en woningbouwverenigingen. De verenigingbouw hier behoorde tot de vroegste van, op grond van de woningwet, erkende verenigingen. Langs de Schiedamseweg kwamen woningen met winkels.

Spangen

Omdat er een grote behoefte bleef bestaan aan arbeiderswoningen en er geen terrein beschikbaar was, aansluitend aan de bestaande bebouwing, werd er in 1913 een gemeentelijk stratenplan ontwikkeld voor Spangen benoorden de Mathenesserdijk. Dit gebied lag toen ongeveer 1 km van de dichtstbijzijnde bebouwing, terwijl de Mathenesserbrug er pas in 1923 zou komen. Omdat de binnendijkse polder hoger gelegen was hoefde het terrein niet opgehoogd te worden. Er kon dus snel gebouwd worden. Bovendien was het terrein eigendom van de gemeente, met uitzondering van de zuidoostelijke punt, die behoorde tot een daar gevestigde houthandel. Dit terrein werd dan ook buiten het plan gehouden.

Het stratenplan werd in belangrijke mate bepaald door het gebogen verloop van de spoorlijn en de knik in de Mathenesserdijk. Langs de spoorlijn werd een weg ontworpen die naast de spoorlijn over de Schie gevoerd werd. Evenals in Bospolder werd in Spangen gekozen voor een centraal plein (P.C. Hooftplein), hier gesitueerd langs de dijk, van waaruit straalsgewijs de straten naar de rand van de wijk liepen, geheel onafhankelijk van de oorspronkelijke slotenverkaveling. Dit stratenpatroon leverde een aantal driehoekige bouwterreinen op.

Anders dan in de Bospolder werd in Spangen gekozen voor een meer centrale plaats voor de scholen, dus niet meer op de binnenterreinen. Verder was in het plan ruimte gereserveerd voor sportvelden. Nog vóór in de wijk woningen gebouwd werden, vestigde zich hier in 1916 het daarvoor gereserveerde terrein de voetbalclub Sparta met een imposant clubgebouw, dat het Kasteel genoemd werd.

De bebouwing in de wijk - voornamelijk arbeiderswoningen - wordt gekenmerkt door een grote eenheid, die het gevolg was van de grote rol van de pas opgerichte Gemeentelijke Woningdienst in deze wijk. Op initiatief van ir. A. Plate, directeur van de Woningdienst werd hier vanaf 1918 een aantal woningblokken gebouwd. Architect J.J.P. Oud, destijds architect bij de Woningdienst, ontwierp er enkele, terwijl hij bij andere blokken, zowel van de gemeente alsook van particulieren, de eenheid in gevelbehandeling verzorgde.

Het meest opmerkelijke bouwblok met gemeentewoningen is van architect M. Brinkman, die een alternatief introduceerde voor de traditionele blokbebouwing. Hij behandelde de straat tussen twee blokken (Justus van Effenstraat) als binnenstraat op een groot binnenterrein. De woningen kregen aan de zijde van het binnenterrein een brede galerijstraat op de eerste verdieping.

In de jaren '20, na de aanleg van de Mathenesserweg, werd het driehoekig terrein tussen deze weg en de Mathenesserdijk bebouwd. Hier werd o.a. de Mathenesserhof gebouwd (1926, J.H. de Roos en W.F. Overeijnder). Pas in de jaren 30 kwam het eerder genoemde zuidoostelijk gebied van Spangen vrij. Hier kwamen woningen (etagebouw) van J.H. van den Broek.

Tussendijken

Het gemeentelijk plan voor Tussendijken (1916) was voornamelijk een kwestie van invullen van de legpuzzel. De plaats van de Mathenesserbrug lag ongeveer vast en er was overeenstemming over een nieuwe, brede en rechte verbinding tussen deze brug en het Marconiplein om de smalle en bochtige Mathenesserdijk te ontlasten. Door de Mathenesserweg werd het terrein in twee driehoeken verdeeld, waarbij de meest noordelijke, zowel ruimtelijk als formeel, tot de wijk Spangen zou gaan behoren. De grond in Tussendijken was in handen van particulieren, die het hadden laten ophogen tot dijkhoogte. Met de oorspronkelijke kavelsloten behoefde in de planvorming dus geen rekening gehouden te worden, waarschijnlijk wel met de eigendomsgrenzen.

De hoofdstructuur van het grote driehoekig terrein werd bepaald door alweer een groot plein, dat bedoeld was als marktplaats en een verbindingsweg tussen dit plein en de geprojecteerde Mathenesserbrug.

Deze weg - de Visserijstraat - zou, aansluitend op de Schiedamseweg, een winkelstraat worden.

Ook deze wijk kreeg in de jaren '20 een bebouwing van overwegend arbeiderswoningen, gebouwd door zowel corporaties, gemeente als particulieren, met langs de randen middenstandswoningen (Spangesekade, Mathenesserweg) en winkelwoningen (Schiedamseweg). Aan de bebouwing langs deze wegen werden door de gemeente hogere welstandseisen gesteld dan aan de overige bebouwing. Aan de Jan Kobellstraat e.o. werd een omvangrijk blok woningen gebouwd in Amsterdamse School-stijl. De bebouwing in het zuidoostelijk deel is van vroeger datum, deels nog 19e eeuws, want dit deel behoorde vanouds tot het stadje Delfshaven.

Oud-Mathenesse

De bebouwing van Oud-Mathenesse was het logisch gevolg van de verdere uitbouw van het havengebied in westelijke richting (Merwehaven, 1923). In 1923 werd er, voorafgaand aan de annexatie van 1925 een plan opgesteld voor deze wijk, dat echter pas in 1934 door de raad aangenomen werd.

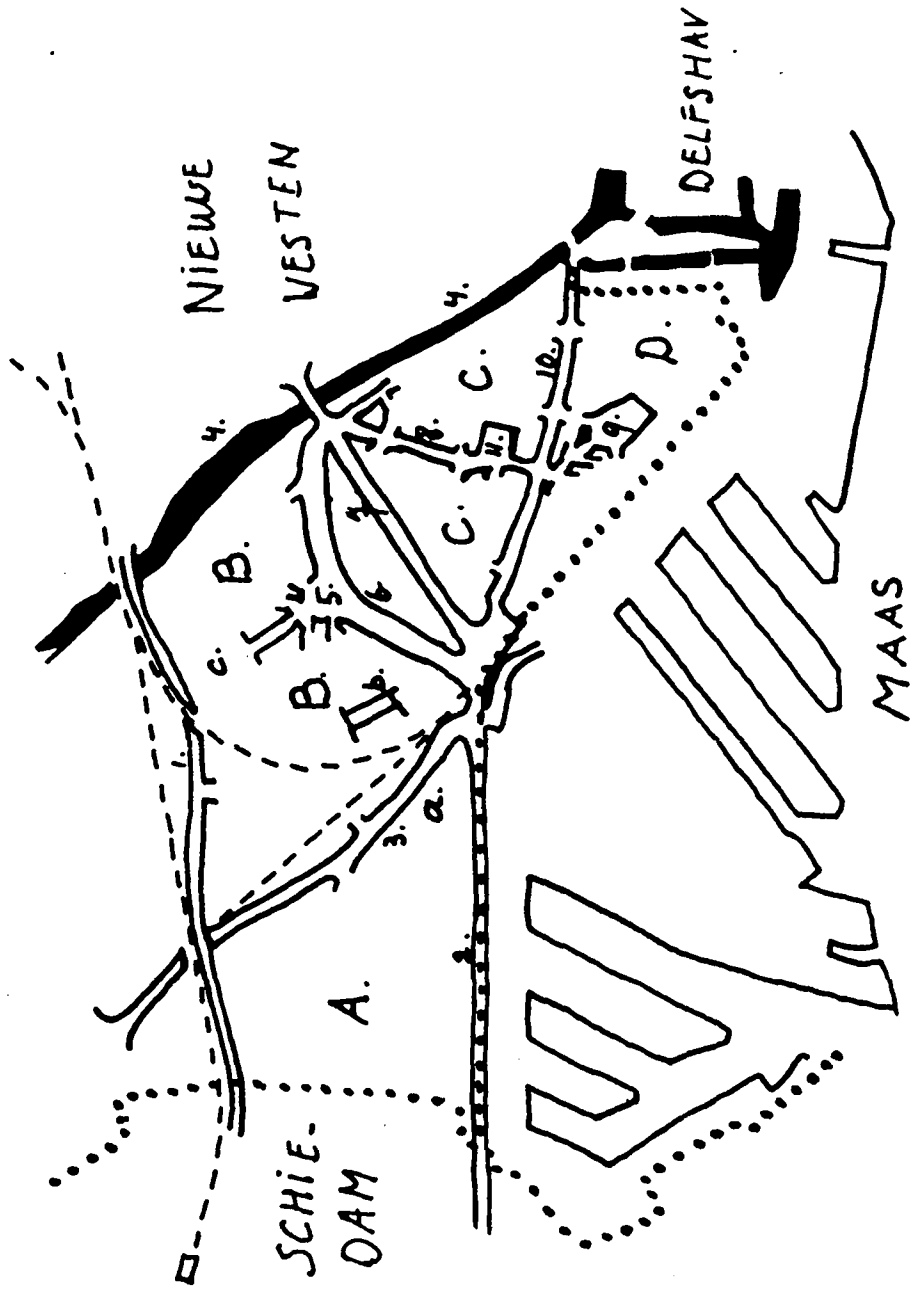
In 1922-1924 werd, vooruitlopend op het uitbreidingsplan, een nooddorp gebouwd in het zuidoostelijke punt. Als tijdelijke voorziening werden de woningen niet onderheid, maar geplaatst op betonnen platen. De binnendijkse polder werd niet opgehoogd, zodat het dorp - het Witte Dorp - laag kwam te liggen in de driehoek, gevormd door de zeedijk, die later verbreed werd (1923?) en de Laanslootweg (later Franselaan). Het buurtje, ontworpen door Oud, kreeg een dorpsachtige karakter met een driehoekig plein in het midden en eengezinswoningen in traditionele stijl - zij het wit gepleisterd en met houtwerk in primaire kleuren - daaromheen gegroepeerd.

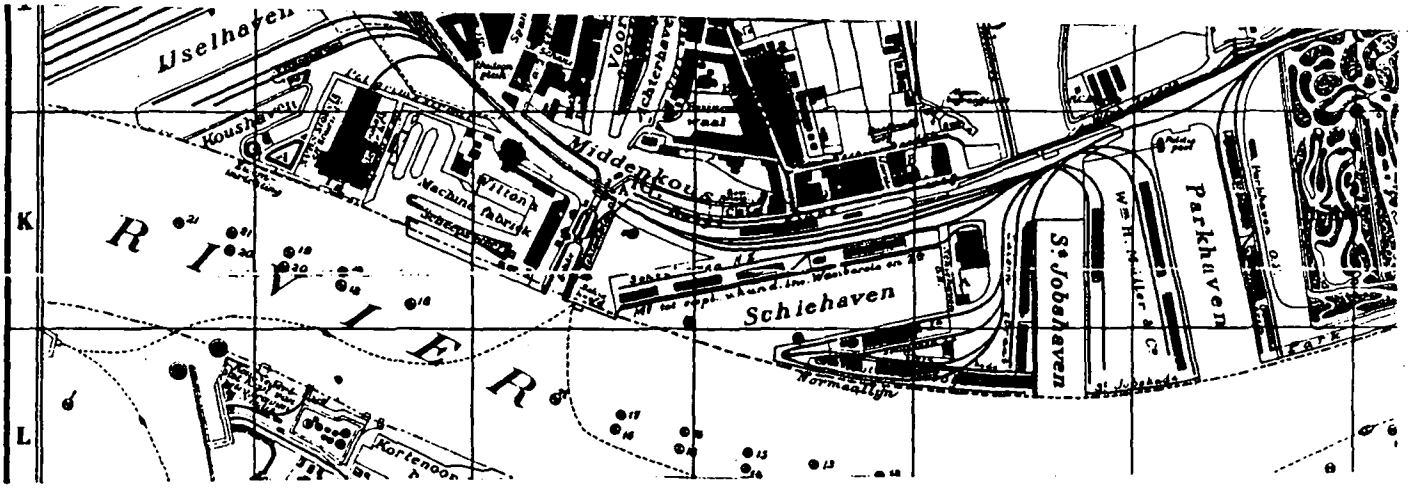
De rest van de wijk, gebouwd op basis van het goedgekeurde uitbreidingsplan, vertoont een rechthoekig stratenpatroon met etagewoningen in strokenbouw. Het meest noordwestelijke deel is na de annexatie van 1940 bebouwd.

BEBOUWING (HUIDIGE SITUATIE)

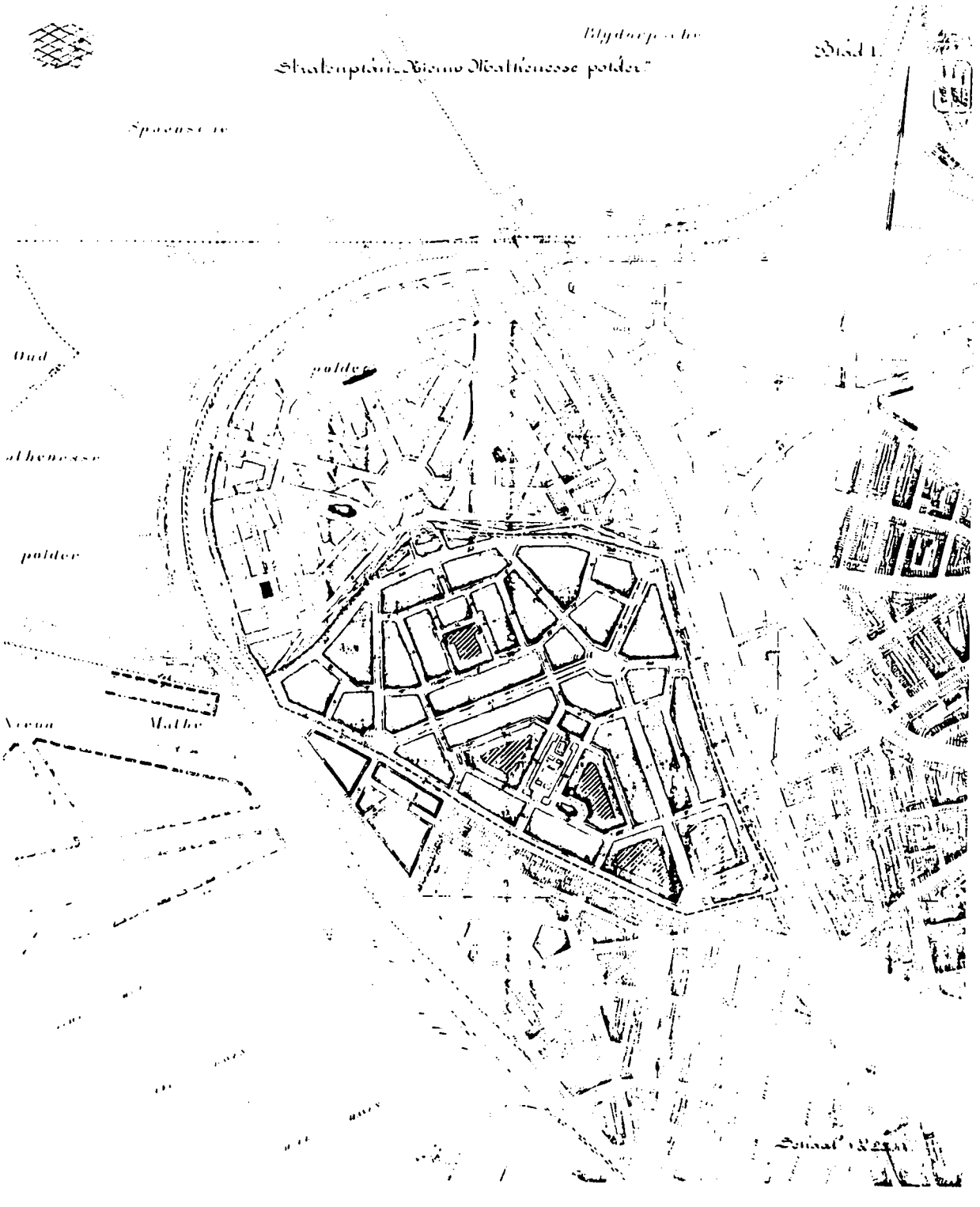
De wijk Tussendijken heeft in het betreffende deelgebied het meest onder de oorlog te lijden gehad. In 1943 werd een groot deel van de wijk, m.n. het zuidwestelijk deel, verwoest door een zwaar bombardement. Bij de wederopbouw werd het stratenpatroon enigszins gewijzigd.

Spangen en Bospolder zijn stadsvernieuwingswijken, hetgeen - zoals elders - meestal inhoudt, dat de oudere bebouwing ingrijpend gewijzigd wordt. Het Witte Dorp in Oud-Mathenesse staat - na een vrij recente renovatie - op de nominatie om afgebroken te worden.





Situatie in 1913: de Bospolder is reeds bebouwd



1913: ontwerp voor de wijk Spangen met (later, 1916 ?) ingetekend ontwerp voor Tussendijken

11. Blijdorp, Bergpolder

Inhoud

Inleiding

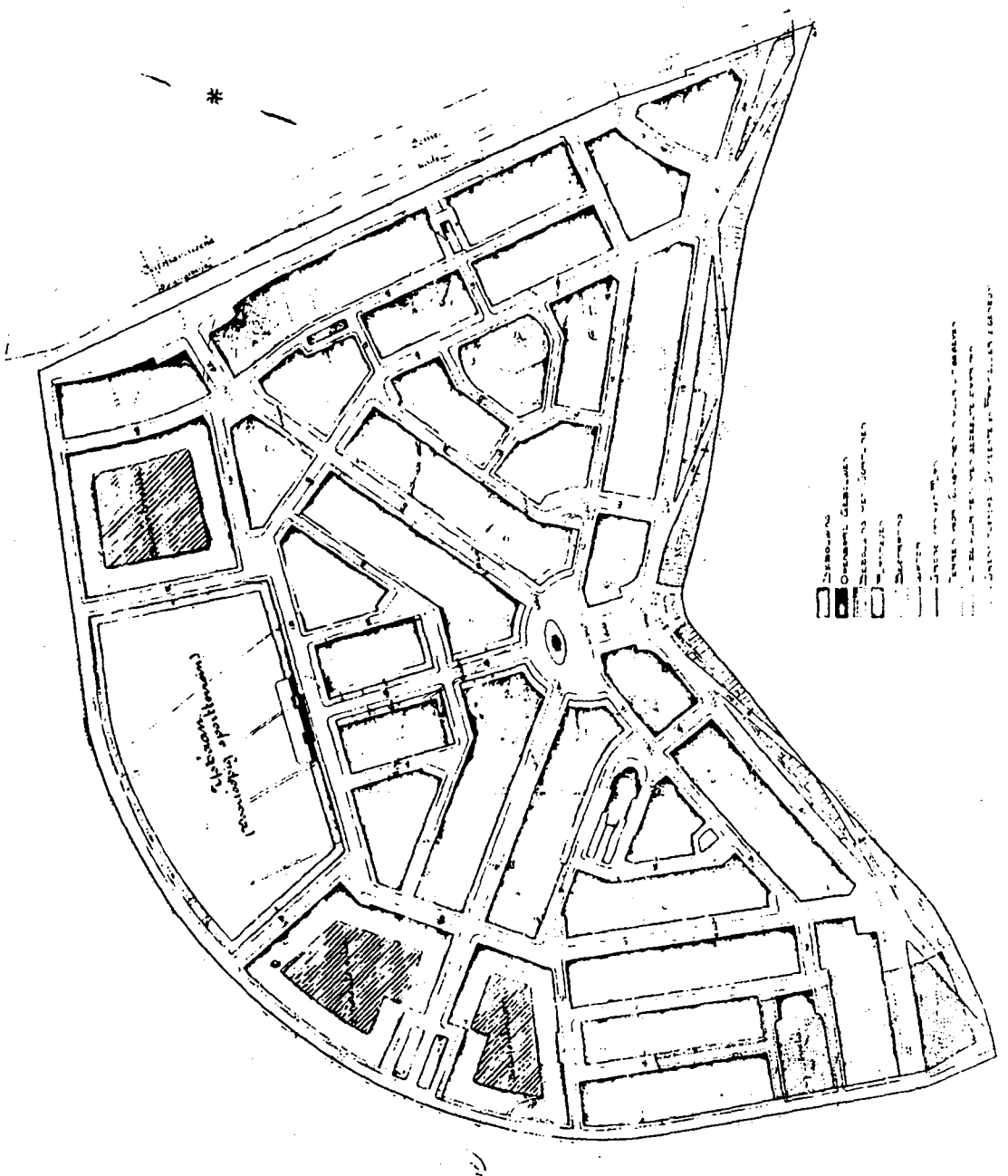
Prestedelijke situatie

Plan De Jongh 1904

Kromhout 1920-1924

Witteveen 1929

Uitvoering en bebouwing



1913: ontwerp voor het stadsdeel Spangen

INLEIDING

Deelgebied 11 bestaat uit de wijken Blijdorp en Bergpolder. Het gebied is begrensd door de spoorlijn Den Haag - Rotterdam - Dordrecht in het zuiden, en de Ceintuurspoorbaan (Rotterdam - Utrecht) in het westen en noorden. De oostelijke begrenzing wordt gevormd door, van noord naar zuid, de Hofpleinspoorweg, de Walenburgerweg en de Statenweg tot aan de spoorlijn.
De wijken worden doorsneden door de verkeersroute Schiekade-Stadhoudersweg, die de belangrijkste verbinding vormt tussen het centrum en de rijksweg naar Den Haag. Een waterbouwkundig werk in het gebied is het in de jaren '30 gegraven Noorderkanaal dat, aansluitend op het Schiekanaal, Delfshavense Schie en Rotte met elkaar verbindt.
Hoewel reeds vanaf het eind van de negentiende eeuw initiatieven werden ondernomen om in de Blijdorpse polder een nieuwe stadswijk tot stand te brengen, duurde het tot 1931 voordat met de bebouwing van het gebied werd begonnen. Er verrezen twee karakteristieke jaren'30 woonwijken met een bebouwing van meest portiekwoningen in gesloten bouwblokken van 3 tot 5 bouwlagen. Blijdorp is dooraderd met groenvoorzieningen, te weten de Statensingel, Diergaarde Blijdorp en het Vroesenpark.
Het stadsdeel grenst aan twee zijden direct aan andere wijken, in het oosten aan de laat-negentiende-eeuwse Provenierswijk en het Oude Noorden, in het zuiden aan de in de periode 1880-1920 tot stand gekomen wijken Oude Westen en Middelland. Met name de band met de zuidelijker gelegen wijken werd in de plannen voor Blijdorp steeds benadrukt. Door de barrière van de spoorweg is Blijdorp echter toch sterk van genoemde wijken gescheiden.

PRESTEDELIJKE SITUATIE

De Blijdorpse- en Bergpolder maakten tot de annexatie van 1902/03 deel uit van de gemeenten Overschie en Hillegersberg. De polders waren van elkaar gescheiden door de dwars door het gebied stekende, in 1344 gegraven Rotterdamse Schie, die een ander beloop had dan de huidige Schieweg. De polders hadden een rechthoekige, smalle verkaveling door middel van sloten. De bodem was veenachtig. De enige bebouwing bevond zich ten noorden van de Walenburgerweg - de landweg naar Hillegersberg - en bestond uit het achttiende-eeuwse buiten Oud- Walenburg en twee boerderijen. Veranderingen in het gebied traden niet op voor het einde der negentiende eeuw. In circa 1893 werd door de Blijdorpse polder de Ceintuurspoorbaan aangelegd. Deze voorzag in de aansluiting van de lijn Rotterdam-Utrecht (Rijnspoor) op de lijn Den Haag-Rotterdam-Dordrecht van de HIJSMIJ. In 1908 volgde de aanleg van het zogenaamde Hofpleinlijntje tussen Rotterdam en Den Haag door de Bergpolder. De spoorlijnen waren elementen waar latere ontwerpers van de stadsuitleg ter dege door gebonden waren.

PLAN DE JONGH 1904

Reeds in 1854 werd door particuliere bouwondernemers in afwachting van annexatie van het gebied door Rotterdam, grond aangekocht in de Blijdorpse polder. Rond 1900 volgde de ontwikkeling van een stratenplan door de speciaal daartoe opgerichte bouwgrondmaatschappij "Nieuwerschie".

Dit stratenplan omvatte het gebied tussen de hoofdspoorlijn en de Rotterdamse Schie.
Nadat in 1902/03 daadwerkelijk delen van de Blijdorpse- en Bergpolder door Rotterdam waren geannexeerd, stelde de directeur van Gemeentewerken G.J. de Jongh in 1904 een gemeentelijk uitbreidingsplan op. Dit besloeg in aansluiting op de stadsdelen Provenierswijk en Oude Noorden het hele nieuw verworven gebied binnen de Ceintuurspoorbaan. Het veel kleiner opgezette particuliere stratenplan werd door De Jongh in het grote, civiel-technische plan geïntegreerd.
De Jongh ontwierp een wijk die qua opzet sterk verwant was aan zijn grotendeels gerealiseerde plan uit 1887 voor de wijken Oude Westen, Middelland en Nieuwe Westen. Het geprojecteerde straten-patroon is rechthoekig, waarbij het verloop van de straten grotendeels is bepaald door de aanwezige polderverkaveling. De betrekkelijk smalle straten worden doorsneden door brede lanen met een golvend verloop, die samenkomen op een rechthoekig plein.
Het ontwerp voor het noordwestelijk stadsdeel werd in 1906 aanvaard. Naar aanleiding van kritiek van de Gemeentelijke Gezondheidscommissie kreeg De Jongh in 1908 echter opdracht zijn ontwerp te wijzigen. In het plan diende een stadspark te worden opgenomen. Zulk een groenvoorziening werd op basis van nieuwe medisch-hygiënische inzichten onmisbaar geacht vanwege de "preventieve geneeskundige werking".
De Jongh had zijn omgewerkte ontwerp in 1909 gereed: het centrale plein in de wijk werd vervangen door een grote parkaanleg in romantische stijl met vijvers, bosschages en kronkelende laantjes. Dit park was gesitueerd in het westelijk deel van Blijdorp, op de plaats van de huidige diergaarde en het Vroesenpark. De parkaanleg sloot in het zuiden aan op de Heemraadssingel zodat in het westelijk stadsdeel een grote van noord naar zuid lopende groene ader ontstond. De spoorwegovergang werd door De Jongh uitgewerkt tot een monumentaal viaduct.
In het omgewerkte plan van 1909 was een tweede nieuw element opgenomen, de aanleg van een "Noorderkanaal" tussen Delfshavense Schie en Boezem. Dit kanaal was nodig in verband met de voorgenomen aanleg van het Kralingse Bos in het oosten van de stad. De Jongh wilde de bij het graven van de Waalhaven vrijkomende grond via het aan te leggen kanaal verplaatsen naar de laag gelegen terreinen rond de Kralingse Plas.
Mede door het vroegtijdig uiteenvallen van de Bouwgrond-maatschappij Nieuwerschie kwamen de wijken Blijdorp en Bergpolder voorlopig niet tot ontwikkeling. Hoe weinig echter ook van de plannen van De Jongh is terechtgekomen, zijn idee voor het Noorderkanaal en de aanleg van een grootschalig park in de as van de Heemraadssingel zijn sinds 1909 niet meer uit de ontwerpen voor het gebied verdwenen.

KROMHOUT 1920-1924

In 1914 werd het plan van De Jongh voor Blijdorp en Bergpolder door de nieuwe dir. van Gemeentewerken A.C. Burgdorffer omgewerkt. Burgdorffer wijzigde de infrastrucuur en deelde het gebied op in kleinere eenheden met subkernen. Het park werd voor de helft vervangen door een sportcomplex, terwijl de overgebleven helft naar de geest van de tijd werd uitgerust met een "Volksgebouw".

Voordat men aan de uitvoering van Burgdorffers plan toekwam - WO I had een remmende werking op het bouwbedrijf - was er in 1920 sprake van een ingrijpende wijziging van het gemeentelijk bouwbeleid. Omdat er geen schot zat in het overleg met particuliere bouwondernemers ging de gemeente zelf over tot grondaankoop in Blijdorp. Tegelijk werd door de kort tevoren opgerichte Gemeentelijke Woningdienst aan de architect W. Kromhout opdracht gegeven een nieuw stedebouwkundig ontwerp, met bebouwingsplan voor 2.500 woningen, voor het gebied te leveren.
Bijzonder is het feit dat het particulier initiatief hierbij geheel werd uitgeschakeld: aan de architect werd niet alleen het ontwikkelen van een stratenplan opgedragen, ook het ontwerpen van de bebouwing en van het park werden hem toevertrouwd.
Het plan van Kromhout beperkte zich tot het gedeelte van Blijdorp tussen de hoofdspoorlijn en de Rotterdamse Schie en was dus aanzienlijk kleiner van opzet dan de plannen van De Jongh en Burgdorffer. Kern van het ontwerp is een driehoekig park met een vijver en een monumentale brug op het kruispunt van een stelsel van zichtassen. Het park heeft een open karakter en is omgeven door woningbouw, deels in stroken, deels in traditionele gesloten bouwblokken. Opvallend is het dat de aanleg is gericht op het zuiden: de bouwblokken nemen in de richting van de spoorlijn - die toen nog niet als een bron van overlast werd beschouwd, maar als een symbool van vooruitgang en stedelijke activiteit - in hoogte af. Het was de bedoeling van de architect dat men vanaf het Centraal Station, dat de Spoorwegen rond 1920 wilden verplaatsen naar een locatie tussen de Heemraadssingel en de Henegouwerlaan, een vrij uitzicht zou hebben over het nieuwe stadsdeel.
Ondanks het feit dat het plan "Kromhout", dat zich in een algemene populariteit mocht verheugen, in 1924 voorlopig werd goedgekeurd, kwam het niet tot uitvoering. Debet hieraan was enerzijds het feit dat het denkbeeld om het Centraal Station naar het westen te verplaatsen werd verlaten waardoor de symmetrie-as van het plan in het luchtledige kwam te hangen. Anderzijds viel het eigenzinnige plan moeilijk in te passen in plannen voor verbetering van de stede lijke infrastructuur, zoals die in de loop van de jaren '20 onder druk van het toenemende verkeer tot ontwikkeling kwamen. De opdracht voor de feitelijke bebouwing was bovendien in 1921, in verband met bezuinigingen, reeds door het gemeentebestuur ingetrokken.

WITTEVEEN 1929

In 1926 werd ir. W.G. Witteveen hoofd van de gemeentelijke afdeling Stadsontwikkeling. Het plan "Kromhout" werd door hem omgewerkt en opgenomen in een stedebouwkundig ontwerp voor een groter gebied.
Witteveen ging ervan uit dat de Ceintuurspoorbaan, die steeds als westelijke begrenzing voor Blijdorp was aangehouden, zou worden verlegd en trok het stedebouwkundig plan door tot aan de Delfshavense Schie - Abraham van Stolkweg. Het door Kromhout ontworpen park werd in overleg met de architect naar het westen verschoven, waardoor het als middelpunt van het ontworpen stadsdeel weer in de as van de Heemraadssingel kwam te liggen. Ook naar het noorden toe verkreeg Witteveen meer ruimte: demping van de Rotterdamse Schie werd een van de hoofdpunten in zijn plan.
Door Witteveen werd grote nadruk gelegd op de doorgaande verkeersroutes. In noord-zuidrichting ontwierp hij twee hoofdassen: de Statenweg en de Schiekade - Schieweg. De Statenweg lag in het verlengde van de Henegouwerlaan.

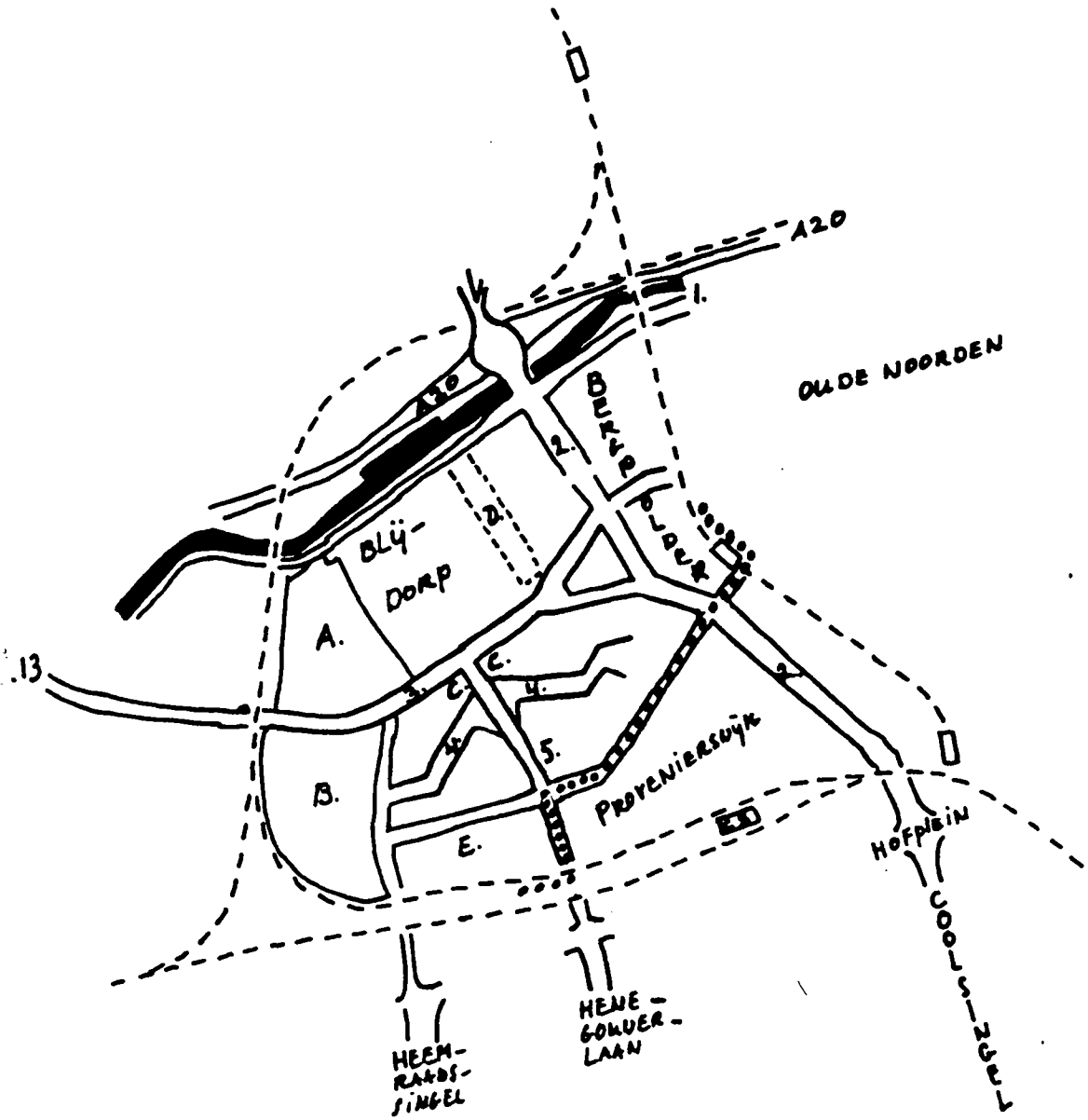
De Schiekade - Schieweg was deels geprojecteerd op het tracé van de te dempen Schie en sloot aan op de Coolsingel.
Als dwarsverbinding ontwierp Witteveen de Stadhoudersweg. Zuidelijk hiervan fungeerde de Statensingel als een groene ader in het nieuwe stadsdeel. Op diverse kruisingen werden plantsoenen of monumentale gebouwen geprojecteerd.
Het reeds door De Jongh ontworpen Noorderkanaal werd door Witteveen in het plan gehandhaafd. In aansluiting op het kanaal introduceerde hij, in het noorden van de wijk, bovendien een "Noorderhaven" met marktterrein. Deze haven zou op eenvoudige wijze tot stand kunnen komen door vergraving van een deel van de Rotterdamse Schie. Het marktterrein werd later weer uit de plannen geschrapt.

UITVOERING EN BEBOUWING

Het plan Witteveen werd in 1931 definitief goedgekeurd. Omdat de gemeente was afgestapt van het idee het stadsdeel in eigen beheer op te bouwen, werd in 1932 grond verkocht aan 70 particuliere bouwondernemers. Eén project werd echter door de gemeente zelf ter hand genomen met de bedoeling een voorbeeld te stellen: op de kruising van Statenweg en Stadhoudersweg verrezen vier bouwblokken van 2 tot 5 lagen naar ontwerp van J.H. van den Broek, A. Otten en W.Th.H. ten Bosch. Dit project dat de naam "Centraal Plan" meekreeg, was, voornamelijk door de invloed van Witteveen, behoudend van opzet. De etagewoningen waren ondergebracht in gesloten bouwblokken.
Door verschillende particuliere architecten werden nog wijzigingen in de stedebouwkundige opzet voorgesteld. Deze waren veelal gebaseerd op deelstudies, verricht in opdracht van woningbouwverenigingen. Zo had J.H. van den Broek in opdracht van "De Eendracht" in 1930-1931 een variatieplan ontworpen voor het noordoostelijk deel van Bergpolder.
In dit plan, waarvoor geen gemeentegarantie kon worden verkregen, werd voor het eerst het halfopen bouwblok gepresenteerd. Gemeentearchitect J.J.P. Oud kwam in 1931 met een opmerkelijke variant voor de bebouwing in Blijdorp. In het plan was gebruik gemaakt van strokenverkaveling. Het ontwerp kon wegens te hoge kosten niet worden uitgevoerd.
Andere varianten op kleine onderdelen van Witteveens plan, werden in de regel toegestaan en volgens een aangepast deelplan gerealiseerd.
De wijzigingen betroffen zaken als verkaveling, bouwblokindeling en toe te passen woningtypen. In Blijdorp realiseerde J.H. van den Broek in 1933 aan de Vroesenlaan één halfopen bouwblok met middenstandswoningen. In 1933-1934 bouwden Van Tijen, Brinkman en Van der Vlugt aan de Dr. de Visserstraat hun Bergpolderflat, een galerijflat met staalskelet.
De bebouwing van het stadsdeel verliep over het geheel genomen voorspoedig. De wijk Bergpolder was reeds voltooid in 1935. In Blijdorp werd doorgebouwd tot 1939. De meeste woningen in het gebied zijn uiteindelijk, naar voorbeeld van het Centraal Plan ondergebracht in gesloten bouwblokken van 4 en 5 lagen.
Conform het plan Witteveen werd de Schie grotendeels gedempt en omgevormd tot Schieweg (1941-'42).

De Noorderhaven kwam eveneens tot ontwikkeling doch werd in de jaren '50 weer gedempt in verband met haar gebrekkig functioneren en het afnemen van de kleine binnenvaart. Vanaf 1931 werd het Noorderkanaal met bijbehorende sluiswerken gereasiseerd.
De geprojecteerde groenvoorzieningen werden voor een belangrijk deel in de jaren '30 uitgevoerd. De parkaanleg in het noordwesten kwam bij wijze van werkverschaffingsproject tot ontwikkeling. In het zuidwesten betekende de verplaatsing van de Rotterdamse Diergaarde naar Blijdorp een onverwachte toevoeging aan het groenareaal. Architect S. van Ravesteyn ontwierp in 1937 een geheel nieuw complex van dierentuingebouwen met parkaanleg, hetgeen in 1940-1941 werd uitgevoerd.
Ten zuiden van de Bentincklaan kwam aan de rand van de spoorlijn een sportterrein met sintelbaan tot stand.
Tot de bebouwing in het gebied die geen woonfunctie heeft, behoren het Sophia Kinderziekenhuis (ca. 1935-1940) aan de Gordelweg van architecten C.B. Posthumus Meijjes en ir. J. van der Linden, verschillende scholen en een drietal kerkgebouwen. Van de kerken is de in 1933 gebouwde Prinsekerk van architecten J.C. Meischke en P. Schmidt, die zeer beeldbepalend is gesitueerd in een bocht van de Statensingel, vanuit architectuur-historisch oogpunt de belangrijkste.

Ondanks het feit dat in Blijdorp en Bergpolder in betrekkelijk korte tijd een ruim opgezet en uniform bebouwd stadsdeel werd gerealiseerd, is toch van het oorspronkelijke totaalplan van Witteveen weinig terechtgekomen. Witteveen was ervan uitgegaan dat de Ceintuurspoorbaan zou worden verlegd en ontwierp Blijdorp ongeveer tweemaal zo groot als het thans is uitgevoerd. Omdat de spoorbaan bleef waar zij was kon slechts het oostelijk deel van de wijk tot stand komen. Een gevolg daarvan was dat de Statensingel slechts half gerealiseerd kon worden en dat het centrale park weggedrukt kwam te liggen aan de rand van de wijk, in een bocht van de spoorlijn.
Blijdorp en Bergpolder bleven grotendeels gespaard voor het oorlogsgeweld. Alleen het noordelijk deel van het park werd door bombardementen verwoest. Deze groenvoorziening werd in 1949 onder leiding van architect Bijhouwer opnieuw aangelegd als Vroesenpark.
In 1940 werd de meest noordelijke strook van Blijdorp, die in de jaren '30 onbebouwd was gebleven, door J.H. van den Broek als onderdeel van zijn "duizend-woningenplan" bebouwd. Bij de uitvoering werden de hoeken van de voorziene gesloten bouwblokken opengelaten, zodat een nieuwe verkavelingsvorm ontstond.



BLÿDORP – BERGPOLDER

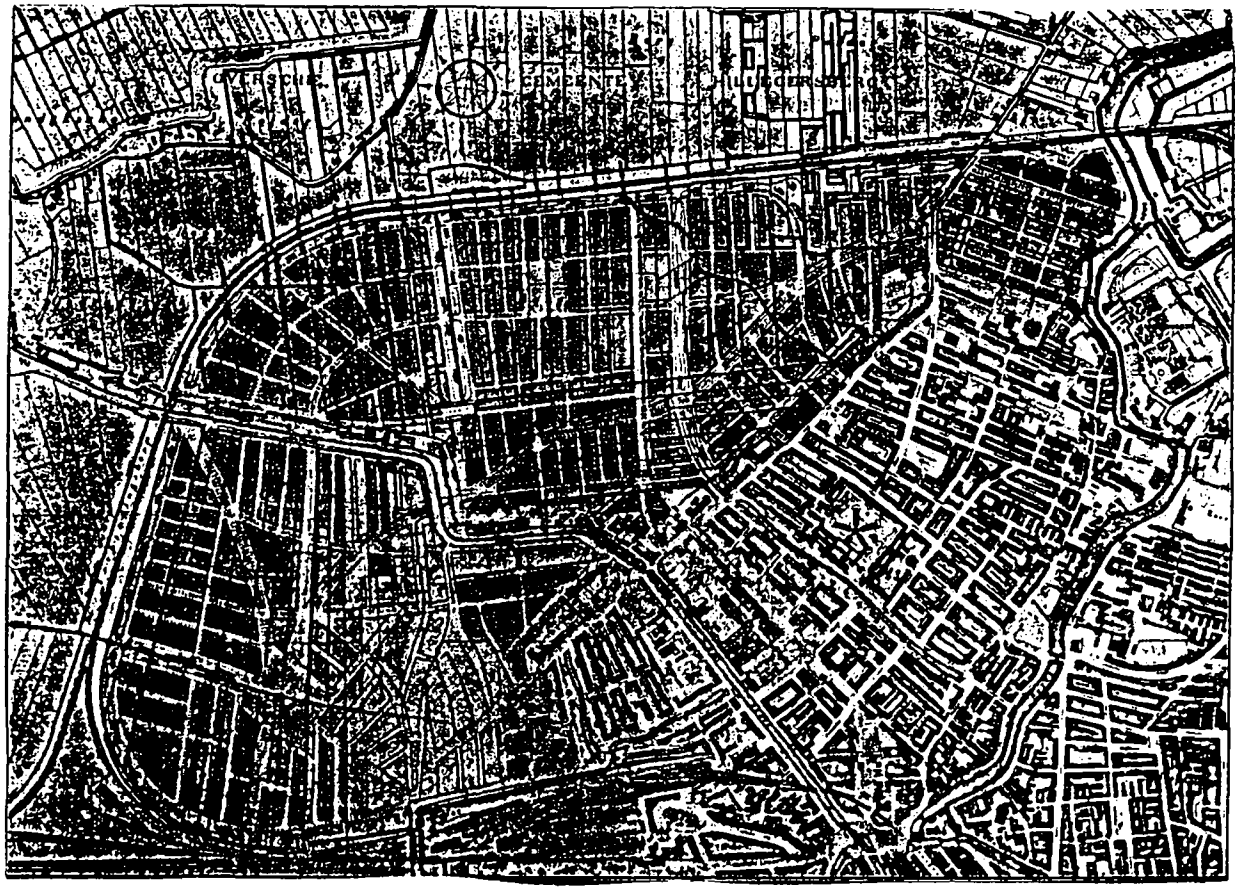
1. GORDELWEG
2. SCHIEWEG – SCHIEKADE
3. STADHOUDERSWEG
4. STATENSINGEL
5. STATENWEG

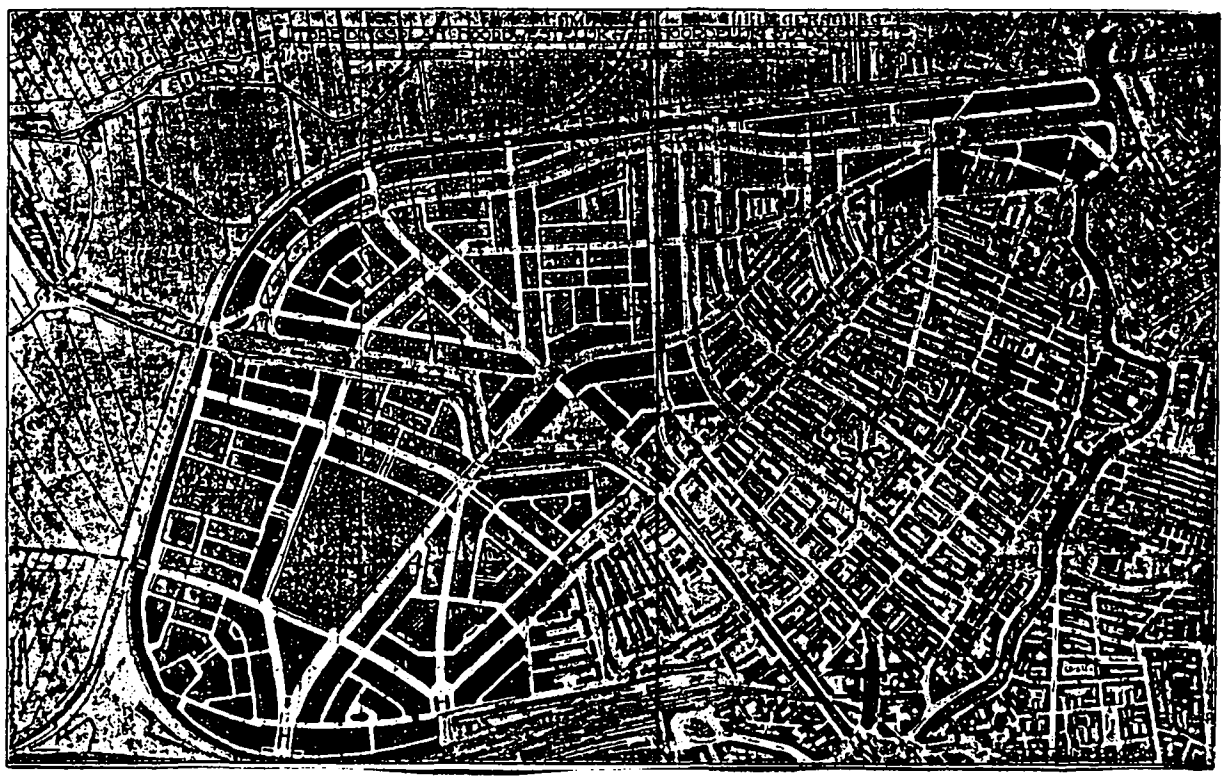
A. VROESENPARK
B. BIERGAARDE
C. CENTRAAL PLAN
D. VOORMALIGE NOORDERHAVEN
E. SPORTPARK BENTINCKIN.

NOORDERKANAAL

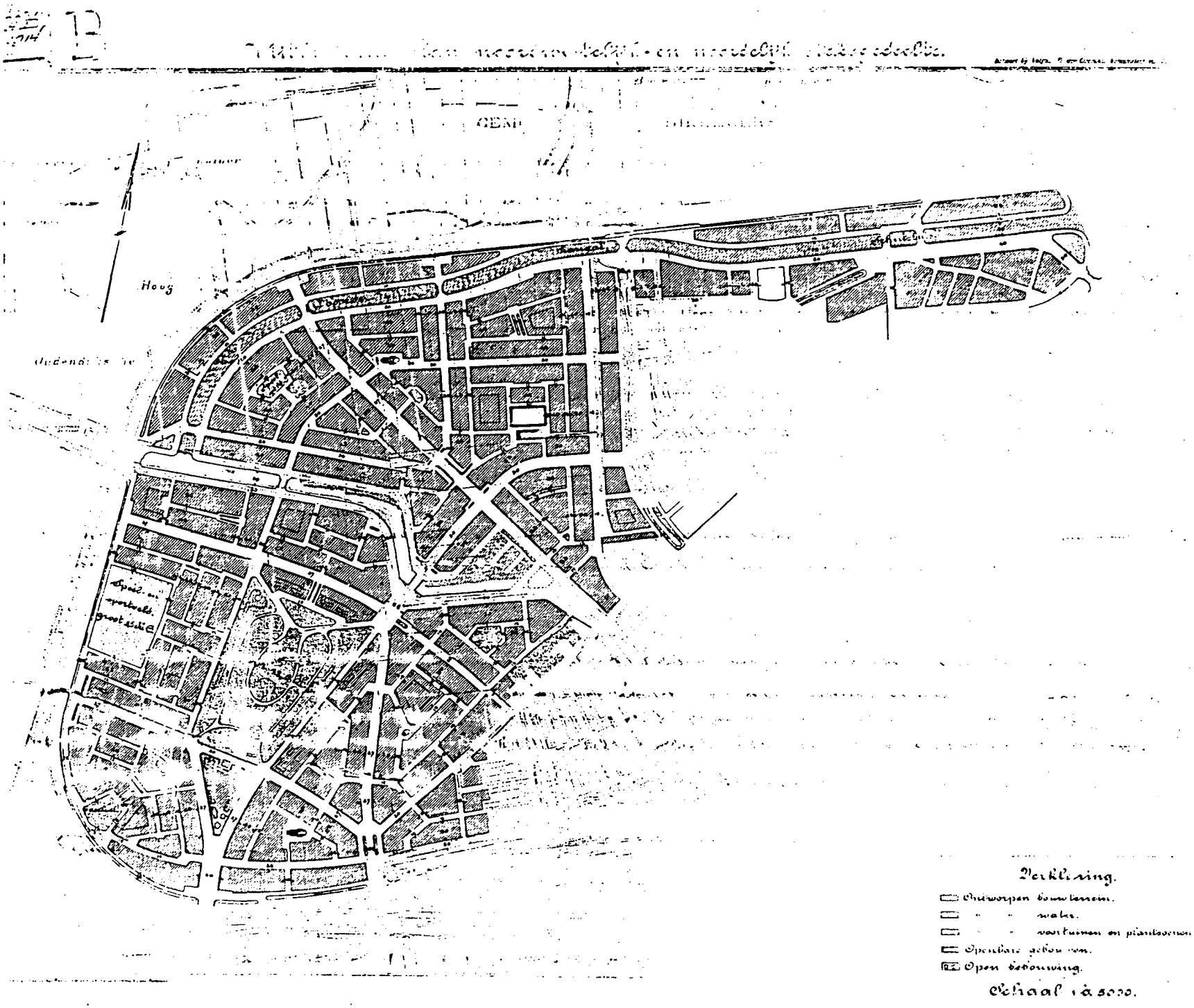
Z.O.-GRENS DEELGEBIED

1900: de Blijdorpse - en Bergpolder

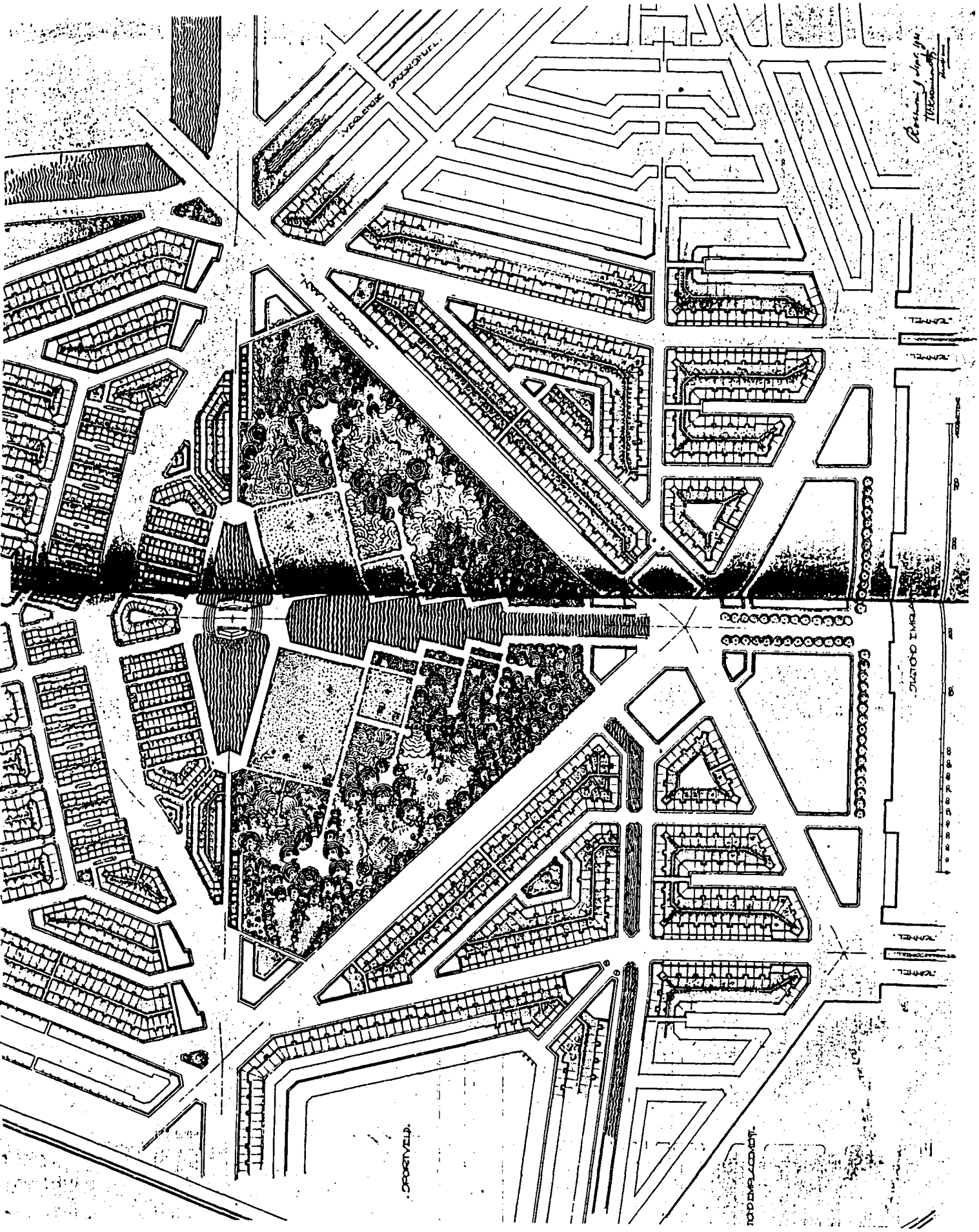




1904 en 1909: plannen van De Jongh voor het stadsdeel Blijdorp;
in het ontwerp uit 1909 is het rechthoekige plein vervangen door een park
in de as van de Heemraadssingel



1914: aanpassingen van A.C. Burgdorffer; toevoeging van een sport-complex



1920: plan van W. Kromhout voor Blijdorp bezuiden de Rotterdamse Schie

1929: ontwerp van Witteveen voor stadsaanleg in de gehele Blijdorpse- en Bergpolder

1931: aangepast ontwerp van Witteveen; het te bebouwen gebied is ongeveer met de helft teruggebracht; in de kaart is het verloop van de Rotterdamse Schie in contouren aangegeven

12. Overschie

Inhoud

Inleiding

Overschie, ontwikkeling voor 1850

Ontwikkeling na 1850

De polders

INLEIDING

Deelgebied 12 is zeer groot in oppervlakte. De rand van het gebied volgt in het westen (Schiedam) en in het noorden (Pijnacker; Berkel en Rodenrijs) de gemeentegrens, in het oosten de G.K. van Hogendorpweg en de Ceintuurspoorbaan (Rotterdam-Utrecht) en in het zuiden de hoofdspoorlijn Den Haag-Rotterdam. Kern van het gebied dat in 1941 in zijn geheel door Rotterdam werd geannexeerd, is het dorp Overschie met zijn in de jaren '30 en '40 van deze eeuw tot stand gekomen uitbreidingen Kleinpolder-West en -Oost. Deze stedelijke bebouwing wordt omgeven door het industriegebied Spaanse Polder, de Oost-Abtspolder met het dorp Kandelaar, de Kethelse polder, de Schieveense polder met het dorp Zweth, de Zestienhovense polder met de Luchthaven Rotterdam en het Sportpark Zestienhoven en de Blijdorpse polder.
De historische infrastructuur van het gebied wordt, voor zover het landwegen betreft, gevormd door de Rotterdamse Rijweg tussen Rotterdam en Overschie, de Delftweg tussen Overschie en Delft en de Zestienhovensekade-Overschiese Kleiweg tussen Overschie en Schiebroek. Wat de waterwegen betreft wordt het gebied doorsneden door een drietal belangrijke vaarroutes: de Delftse Schie, de Delfshavense Schie en de Rotterdamse Schie. Na de oorlog werd het gebied in vieren gedeeld door de aanleg van autosnelwegen, die samenkomen in het verkeersknooppunt Kleinpolderplein.

OVERSCHIE, ONTWIKKELING VOOR 1850

Het dorp Overschie ontstond in de tiende eeuw op de plaats waar de Schie, in zijn loop richting Maas een haakse bocht maakt. Het dorp heette oorsponkelijk kortweg "Schie" en werd bewoond door boeren en vissers, wier eenvoudige woningen gegroepeerd stonden om een houten kapel. Op den duur ontstond lintbebouwing aan weerszijden van de parallel aan de Schie lopende Overschiese Dorpsstraat. Deze ging ten noorden van het dorp over in de Delftweg, de landweg richting Delft. De naam Overschie schijnt niet ontleend te zijn aan het feit dat het dorp vanuit Delft gezien "over de Schie" lag, maar ontstond als een verbastering van "Ouderschie", welke benaming opgang deed nadat in de dertiende eeuw het huidige Schiedam was gesticht als "Nieuwerschie". De veertiende eeuw bracht belangrijke veranderingen. Zowel de stad Delft als Rotterdam trachtte zijn handelspositie te verbeteren door het aanleggen van een kanaal.
Rotterdam groef kort na 1340 een kanaal tussen de stad en de Delftse Schie en bracht hiermee een belangrijke verbinding met de noordelijker gelegen Hollandse steden tot stand. Delft realiseerde in 1389 de Delfshavense Schie en verschafte zich daarmee een goede rechtstreekse verbinding met de Maas. Beide kanalen bereikten de Schie ter hoogte van het dorp Overschie, dat hierdoor aanzienlijk aan importantie won. Het dorp lag niet langer aan een willekeurige bocht in de Schie maar bevond zich op het kruispunt van waterwegen. Naast boeren en vissers vestigden zich er thans kleine industrie en scheepswerfjes. De belangrijke positie van het dorp bracht niet alleen voordelen. Zowel Delft als Rotterdam trokken aan weerszijden van hun kanalen een strook grond van ca. 60 meter bij hun stadsgebied en trachtten beide hun invloed binnen Overschie te vergroten.

Hierdoor ontstond een zekere vorm van drieherigheid: binnen Overschie hadden zowel de stadsbesturen van Rotterdam en Delft als de Ambachtsheer van Overschie iets te vertellen. Op den duur werd Rotterdam door Delft uit Overschie verdrongen. Delft benoemde tot in de Franse tijd, toen Overschie zelfstandig werd, Schout en Schepenen, kerk- en armenmeesters. De invloed van Delft, die in de zestiende en zeventiende eeuw het sterkst was, is nog af te lezen aan het feit dat aan verschillende gebouwen in Overschie het Delftse stadswapen voorkomt. In 1489 werd Overschie grotendeels verwoest tijdens de Hoekse en Kabeljauwse Twisten, in 1572 werd het dorp bezocht door de Spanjaarden. De zeventiende eeuw bracht opbloei van industrie en welvaart. In de achttiende eeuw was er weer sprake van een toenemend agrarisch karakter. Door het droogleggen van veenplassen kwam in de omgeving veel goede landbouwgrond beschikbaar. In 1809 telde Overschie 2.100 inwoners. Er waren 12 molens waarvan 6 houtzaagmolens, die gebruikt werden voor de scheepsbouw. In 1829 werd aan de katholieke inwoners toestemming verleend een kerk te bouwen waarna in 1831 aan de noordelijke rand van het dorp de neoclassistische St. Petrus Banden verrees.
In het huidige dorpsbeeld is er nog veel dat herinnert aan de situatie van voor 1850: de Hoge brug over de Delfshavense Schie dateert gedeeltelijk van 1662; de huizen aan weerszijden van de Overschiese Dorpsstraat zijn, voor een deel achter negentiende en vroeg twintigste-eeuwse gevels, zeventiende-eeuws of achttiende-eeuws.
De Hervormde Kerk, die bezijden de dorpsstraat in een aparte kom ligt, herinnert slechts in silhouet nog aan haar middeleeuwse voorganger. Nadat het oude gebouw in 1899 in vlammen was opgegaan, bouwde B. Hooijkaas jr. een nieuwe kerk. De toren werd hierbij uitgevoerd als een kopie van de oude dorpstoren.

ONTWIKKELING NA 1850

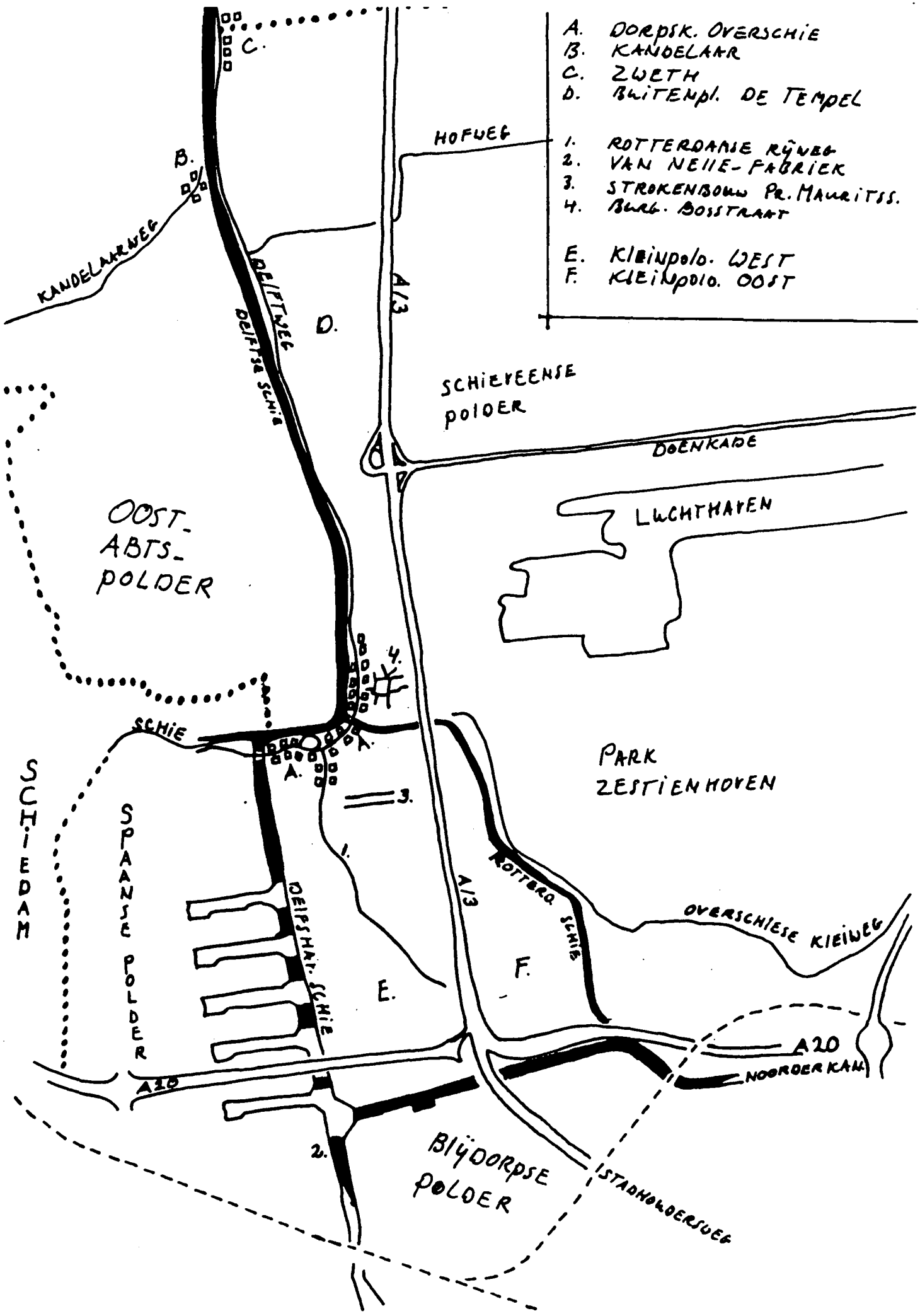
<u>Overschie</u>

De tweede helft van de negentiende eeuw stond voor Overschie in het teken van de industriële ontwikkeling. Langs de Rotterdamse Schie verrezen bedrijfspanden en arbeiderswoningen. In 1866 werd een gasfabriek geopend, die echter reeds in 1879 failliet ging. In 1908 vestigde zich de coöperatieve landbouwvereniging Ons Belang aan de Overschieseweg, nabij het punt waar Schie en Delfshavense Schie samenkomen. Er is weinig bewaard dat herinnert aan deze periode. Langs de Delfshavense Schie vindt men nog een karakteristiek rijtje arbeiderswoningen uit ca. 1870.
Na 1900 werd Overschie geconfronteerd met Rotterdamse expansiedrang. Deze uitte zich enerzijds in annexaties en anderzijds in een bevolkingsoverloop die het aantal inwoners van het dorp in de jaren '20 deed verdubbelen. In 1902 annexeerde Rotterdam een gedeelte van de Blijdorpse polder ten behoeve van de aanleg van het stadsdeel Blijdorp-Bergpolder. Dit stadsdeel zou echter pas in de jaren '30 tot ontwikkeling komen. Binnen de gemeente Overschie verrees woningbouw langs de Rotterdamse Rijweg, meest vrijstaande huizen met een luxe karakter.

In de nabijheid van de oude dorpskern vond in de jaren '20 en '30 planmatige uitleg plaats, waarbij tegenstellingen niet werden gemeden: rond de Burgemeester Bosstraat/Terpstraat bouwde men omsteeks 1925 een dorpachtig buurtje met lage huisjes in Amsterdamse Schooltrant; iets later verrees Nieuw Zakelijke strokenbouw langs de Prins Mauritssingel. De stadsdelen Kleinpolder-West en -Oost werden deels bebouwd onder Overschies bestuur in de jaren '30, deels onder Rotterdams bestuur na 1941. De jaren '30-bebouwing onderscheidt zich niet van gelijktijdige bebouwing elders in de stad. De wijken werden als onderdeel van het duizend-woningenplan voltooid met strokenbouw. Na de oorlog werd door grote planmatige ingrepen in het gebied veel schade aangericht. Het dorp Overschie werd door de aanleg van de A13 in tweeën gedeeld.
De gedeeltelijke demping van de Rotterdamse Schie in 1941-1942 betekende de genadeslag voor de kleine industrie aan de Zestienhovensekade. Eerder reeds had de binnenvaart, na de voltooiing van het tracé Delfshavense Schie-Coolhaven, het oude Rotterdamse kanaal grotendeels verlaten.

De polders

Het dorp Overschie lag oorspronkelijk in een veenachtig landschap met plassen. Deze plassen, waarvan er enige bewaard zijn direct ten oosten van de A13, werden in de achttiende eeuw drooggelegd waardoor een aantal polders ontstond dat deels tot aan de Tweede Wereldoorlog, deels tot nu toe zijn agrarische functie behield.
De Blijdorpse polder, ten westen van de Ceintuurspoorbaan bleef lang onbebouwd. Het gebied was door ir. Witteveen betrokken bij zijn plan voor het stadsdeel Blijdorp (1929), maar maakte tot 1941 deel uit van de gemeente Overschie. Omstreeks 1930 vestigde zich hier de houthandel Van Stolk. Thans biedt het gebied een aanblik van bedrijfsgebouwen, afgewisseld met volkstuintjes.
De Spaanse polder, gelegen ten westen van de Delfshavense Schie, was in 1925 vestigingsplaats voor de firma Van Nelle, in haar terreinkeuze voor de nieuw te bouwen fabriek geadviseerd door Michiel Brinkman. Na de oorlog groeide het gebied door de aanleg van een vijftal binnenhavens uit tot een dicht bebouwd industriegebied.
Oost-Abtspolder en Kethelpolder waren lange tijd boerenland met als "centrum" het dorp De Kandelaar, een wegdorp bestaande uit enige negentiende-eeuwse boerderijen. Thans is in de Oost-Abtspolder een bedrijvenpark in ontwikkeling.
De Schieveense polder behield tot nu toe haar agrarische functie. In het uitgestrekte gebied bevinden zich enige negentiende-eeuwse en vroeg twintigste-eeuwse boerderijen langs de Hofweg en de Oude Bovendijk. Andersoortige bebouwing is te vinden aan de zijde van de Delftse Schie: langs de Delftweg liggen enige landgoederen, waarvan de stichting teruggaat tot de negentiende eeuw en waarvan de namen herinneren aan de oude Ambachtsheerlijheden in het gebied, "De Tempel" en "Nieuw Rodenrijs"; de Delftweg verder volgend in noordelijke richting, komt men, even voor de gemeentegrens, in Zweth, een wegdorp met enige negentiende-eeuwse huizen en timmerfabriek "De Hoop" uit ca. 1860.
De Zestienhovense polder was na de oorlg vestigingsplaats voor de Luchthaven Rotterdam en het uitgebreide sportpark Zestienhoven.


A. DORPSK. OVERSCHIE
B. KANDELAAR
C. ZWETH
D. BUITENPL. DE TEMPEL
1. ROTTERDAMSE RIJNWEG
2. VAN NELLE-FABRIEK
3. STROKENBOUW PR. MAURITSS.
4. BURG. BOSSTRAAT
E. KLEINPOLD. WEST
F. KLEINPOLD. OOST
HOFWEG
KANDELAARWEG
DELFTSE SCHIE
A/13
SCHIEVEENSE POLDER
DOENKADE
LUCHTHAVEN
OOST-ABTS-POLDER
SCHIE
PARK ZESTIENHOVEN
SCHIEDAM
SPAANSE POLDER
DELFSHAVENSCHIE
ROTTERDAMSCHIE
OVERSCHIESE KLEIWEG
A20
NOORDERKANAAL
BLIJDORPSE POLDER
ISTADHOUDERSWEG

Historische kaart van Overschie (Beleidsplan Overschie-dorp, Rotterdam 1981)

Rodenrijse Vaart
Schiebroekse Park
G. K. van Hogendorpweg
Luchthaven Rotterdam
E 19 E 25 A 20
Noorderkanaal
Schieweg
Stadhoudersweg
Schiekade
Kanaal
Bornissehaven
Albiashaven
Stationsingel
Weena
Hofplein
Conradstraat
Essenburgsingel
Coolsingel

13. Hillegersberg-Schiebroek-Terbregge

Inhoud

Inleiding

Voor 1850

1850 - 1940 - Hillegersberg
- Schiebroek
- Terbregge

Na-oorlogse ontwikkelingen

INLEIDING

Deelgebied 13 omvat de deelgemeente Hillegersberg-Schiebroek en het buurtschap Terbregge. Hillegersberg is van noord naar zuid onderverdeeld in de wijken: Molenlaankwartier, Hillegersberg-Noord en Hillegersberg-Zuid (Kleiwegkwartier).
De grens van het deelgebied volgt in het zuiden de spoorlijn Rotterdam - Utrecht, in het westen de G.K. van Hogendorpweg en de gemeentegrens met Berkel en Rodenrijs en in het noorden de grens met Bergschenhoek. In het oosten volgt zij aanvankelijk de Rottestroom in noordelijke richting, tot aan de bebouwing van de wijk Ommoord. Daarna steekt zij door de polder recht naar beneden, in de richting van het verkeersknooppunt Terbregseplein.
Het gebied is in zijn ontwikkeling vergelijkbaar met Overschie. Tot 1900 was de bebouwing dun gezaaid en was het karakter van het gebied overwegend agrarisch. De historische dorpskern van Hillegersberg vormde een duidelijk centrum. Overloop uit Rotterdam, die omstreeks 1920 een serieuze aanvang nam, leidde tot een gestage bevolkingsgroei. De bebouwing van het gebied hield gelijke tred hiermee. In 1941 werden Schiebroek, Hillegersberg en Terbregge door Rotterdam geannexeerd.
Thans wordt het gehele grondgebied van Schiebroek door woonwijken in beslag genomen. In Hillegersberg bleven de veenplassen "Bergse Voor- en Achterplas" bewaard. Zij vormen een waardevol natuurgebied. Het buurtschap Terbregge ligt nog temidden van de polders. De stad rukt echter reeds op vanuit het oosten, zodat binnen afzienbare tijd aansluiting zal worden verkregen met de wijk Ommoord.
De historische infrastructuur in het gebied was voornamelijk noord-zuid gericht. De straatweg verbond, lopend tussen de plassen, de dorpskern van Hillegersberg met Rotterdam. Westelijk van Straatweg, vormde de Ringdijk, gelegen op de grens van Schiebroek en Hillegersberg, een tweede noord-zuidverbinding. Beide wegen zetten zich, respectievelijk als Grindweg en Hoge Limiet, voort in noordelijke richting. De voornaamste oost-westverbinding was de Kleiweg. Deze takte in het oosten af van de Straatweg en sloot in het westen aan op de Overschiese Kleiweg. In de jaren '50 en '60 van deze eeuw ontstond naast de oude infrastructuur een nieuw wegennet voor lokale en interlokale verbindingen.
De belangrijkste waterloop in het gebied is de Rotte, een op de Maas lozende veenontwateringsstroom met kaden aan weerszijden. Het plassengebied wordt aan de noord- en westzijde omsloten door de Strekvaart en de Ringvaart.

VOOR 1850

De oudste vestiging in het gebied is de dorpskern van Hillegersberg. Deze ontstond vermoedelijk kort na het jaar 1000 op een pleistocene zandopduiking (Donk) temidden van de veenmoerassen. Graaf Dirk II van Holland bouwde op deze plaats een versterking. Een kerk wordt reeds vermeld in 1028. Het is niet duidelijk of dit reeds een parochiekerk was of een kapel bij het kasteel. Kerk en kasteel werden verwoest in 1426 tijdens de Hoekse en Kabeljauwse twisten. Van het kasteel rest nog een uit de dertiende eeuw daterende ruïne.

De huidige hervormde Hillegondakerk, als stichting een der oudste kerken van Holland, is een midden-zestiende-eeuwse pseudobasiliek met in de onderbouw van de toren nog veertiende-eeuws werk. De kern van Hillegersberg wordt gevormd door de Kerkstraat met een Raadhuis uit 1752. De Kerkstraat loopt midden over de zandrug en ligt nog steeds aanzienlijk hoger dan het omliggende land.
De bevolking van Hillegersberg leefde van de visvangst. Na ontginning van de omliggende gronden werd landbouw de voornaamste vorm van bestaan. Op kaarten van 1572 en 1611 wordt reeds de "Bergwech" aangegeven als verbindingsweg met Rotterdam.
Schiebroek wordt in het begin van de veertiende eeuw vermeld als zelfstandig ambacht. Schiebroek had nooit een dorpskern, maar kende een verspreide bebouwing langs landwegen. De bevolking, die leefde van de landbouw telde in 1846 nog slechts 260 zielen.
Terbregge bestond reeds in de dertiende eeuw, als een kleine vissers- en handelsnederzetting op de plaats waar een polderweg tussen Hillegersberg en Kralingen de Rotte kruiste. Uit de verspreide bebouwing langs de Rottekade ontwikkelde zich in de loop van de zeventiende eeuw een buurtschap. Dit werd in 1775 door brand verwoest en daarna slechts gedeeltelijk weer opgebouwd.

De zeventiende en achttiende eeuw stonden voor het hele gebied in het teken van de veenafgraving. Toen omstreeks het midden van de achttiende eeuw het land was uitgeveend, was een landschap ontstaan dat beheerst werd door grote plassen. In 1771 stelde men teneinde de verloren gegane grond terug te winnen, een uitgebreid drooglegginsplan op. Dit kreeg in de loop van de jaren '70 zijn beslag, zodat in het gebied de Boterdorpse-, Schiebroekse- en Oost-Blommersdijkse polder en de polders Honderd-en-Tien-Morgen en Bergpolder ontstonden.
Schiebroek werd geheel drooggelegd en ingedeeld in een stelsel van vaarten dat nog heden ten dage in het stadsplan aanwezig is: de Linde-, Kastanje- en Meidoornsingel liggen op de plaats van de Eerste, Tweede en Derde Tocht. Deze voerden het polderwater af naar de Wilgenlei, vanwaar het door drie molens in de Bergse Achterplas werd gepompt. Hillegersberg behield zijn Voor- en Achterplas. De Voorplas stond door middel van twee sluizen in verbinding met de Rotte. Aan het eind van de Streksingel bevindt zich nog het Boterdorpse Verlaat, een uit de achttiende eeuw daterende sluis met houten wanden en portaalconstructies, waaromheen een gehucht bestaande uit enige boerderijen ontstond. Aan het einde van de Prins Bernhardkade ligt het Berg- en Broekse Verlaat, een gemetseld schutsluisje met gemaal uit de tweede helft van de negentiende eeuw. Van de poldermolens resteert nog de Prinsemolen uit 1648, gelegen aan het gelijknamige pad tussen de Voorplas en de Rotte.

1850 - 1940

Hillegersberg

Aan het eind van de negentiende eeuw werd Hillegersberg geconfronteerd met bevolkingsoverloop uit Rotterdam. Gegoede Rotterdammers vestigden zich, aangetrokken door het natuurschoon en de landelijke rust van het gebied, langs de oevers van de plassen, waardoor met name langs de Straatweg een lintbebouwing van vrijstaande villa's ontstond.

Van planmatige stadsuitleg was eerst sprake in de jaren '20 en '30 toen de bevolking groeide van 5.000 naar 25.000 zielen. Ten zuiden van de plassen verrees, in aansluiting op laat-negentiende-eeuwse arbeidershuisjes aan de Bergse Rechter Rottekade tussen Straatweg en Rotte eenvoudige woningbouw in gesloten bouwblokken van drie lagen. In het centrum van het wijkje vond een tramremise van de R.E.T., die een geheel bouwblok beslaat een plaats.
Ten westen van de Straatweg kwam luxere woningbouw tot stand. Aansluitend op onder Schiebroeks bestuur gebouwde huizen, verrezen hier in de jaren '30 overwegend vrijstaande herenhuizen. Aan het Statenplein ligt het uit architectonisch oogpunt zeer waardevolle complex van scholen, klooster en R.K.-kerk Christus koning uit 1930 van architect H.P.J. de Vries.
Het gebied ten noorden van de plassen kenmerkt zich door tegenstellingen. Langs de historische uitvalswegen in noordelijke richting, de Hoge Limiet en de Grindweg, vindt men nog een groot aantal laatnegentiende-eeuwse boerderijen. Daartussen verrezen uitgestrekte woonwijken.
Direct ten westen van de oude dorpskern ontstond de wijk Berglust. Kasteelruïne, Hillegondakerk en Kerkstraat raakten opgenomen in een groter stedebouwkundig geheel. De Dorpsstraat ontwikkelde zich in de jaren '30 tot voornaamste winkelstraat. Het raadhuis werd in 1921 overgeplaatst van het achttiende-eeuwse pand aan de Kerkstraat naar een uit 1884 daterende villa op de hoek van de Straatweg en de C.N.A. Looslaan.
Verdere uitbreiding van Hillegersberg vond plaats in het Molenlaan Kwartier, ten noorden van de Bergse Voorplas. Aan weerszijden van de Burgemeester Le Fèvre de Montignylaan verrees in de jaren '30 een woonwijk. De wijk wordt doorsneden door ruim aangelegde singels en is grotendeels bebouwd met vrijstaande en gekoppelde herenhuizen.
Vermeldenswaard is het wijkdeel "De Pleinen", bestaande uit het naast elkaar gelegen Jubileum-, Hillegonda-, Koekkoek- en Bergplein. Dit kwam in 1931 tot stand op initiatief van een woningbouwvereniging. Gekoppelde woningen van drie lagen zijn gegroepeerd aan bezijden de straat gelegen pleinen. De aanleg grenst aan de achterzijde aan een vijveraanleg met groen.

Schiebroek

Schiebroek behield tot ca. 1920 zijn agrarisch karakter. De gemeente telde in dat jaar 772 inwoners. Het zwaartepunt in de bebouwing lag bij de Kleiweg. Hiervan resteren enige boerderijen en arbeidershuisjes uit het laatste kwart van de negentiende en de vroege twintigste eeuw. Na 1920 dwong de bevolkingsoverloop uit Rotterdam tot woningbouw op grotere schaal. In 1926 was de bevolking gegroeid tot 1.600 inwoners. In 1932 bedroeg het aantal inwoners 4.100. Middenstandswoningen in gesloten bouwblokken kwamen tot stand in het Kleiweg Kwartier (thans Hillegersberg-Zuid), in aansluiting op de bestaande bebouwing. In 1927 verrees de gereformeerde Nassaukerk aan de Kleiweg. In 1933 volgde de bouw van de hervormde Oranjekerk aan de Rozenlaan.
In 1934 maakte gemeentearchitect H. Russcher een ontwerp voor een tuinstad, die de gehele polder ten westen van de Ringdijk zou beslaan. De structuur van het plan werd bepaald door het verloop van drie poldervaarten.

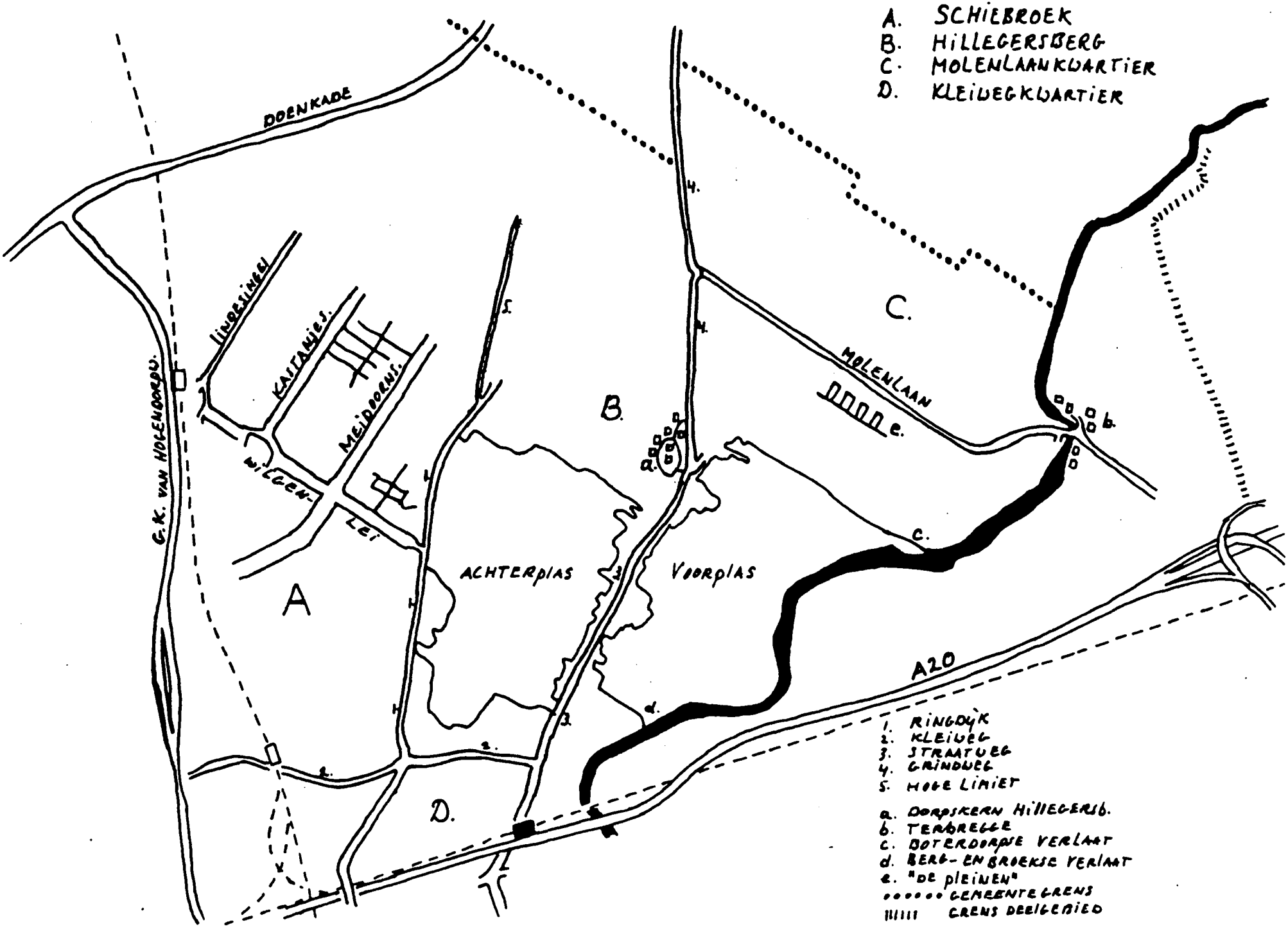
Deze werden omgevormd tot singels waarlangs een ruim opgezette bebouwing van gedeeltelijk vrijstaande herenhuizen en gekoppelde woningen moest verrijzen. Het stadsdeel Schiebroek kwam grotendeels tot stand op basis van dit uitbreidingsplan. Voor WO-II werd echter slechts een klein deel van het plan gerealiseerd. Tussen 1934 en 1936 verrezen kleine woonbuurten rond de Molenvijver en aan weerszijden van de Adrianalaan.

Terbregge

De wijk Terbregge kent geen grootschalige uitbreidingen uit de negentiende of twintigste eeuw. Door geregelde aanpassing en vervanging van bestaande bebouwing is een gemêleerd beeld ontstaan van jaren '30-huizen afgewisseld met oudere bebouwing. Laatnegentiende-eeuwse huisjes zijn bewaard langs Rottekade en Ommoordseweg. Vermeldenswaard zijn Irenebrug over de Rotte uit 1937 en de Hervormde kerk uit 1927. Buiten de dorpskom vindt men langs de Bergse Linker Rottekade nog een groot aantal voornamelijk vroegtwintigste-eeuwse boerderijen en woonhuizen. Een aantal hiervan is opgenomen in de inventarisatie. Aan de overzijde van de Rotte is nog de korenstellingmolen de Vier Winden uit 1776 bewaard gebleven.

NA-OORLOGSE ONTWIKKELINGEN

Na de oorlog werd onder Rotterdams bestuur de voltooiing van de stadsdelen Schiebroek en Hillegersberg met kracht ter hand genomen. Aan de randen van het gebied ontstond een nieuw stelsel van deels verhoogd gelegen verkeerswegen, bestaande uit de rijksweg A 20, de G.K. van Hogendorpweg en de Doenkade. In de nieuwe wijken werden parken en sportvoorzieningen opgenomen.
In Hillegersberg werd het Molenlaankwartier voltooid door bebouwing van het uitgestrekte terrein tussen de Molenlaan en de noordelijke gemeentegrens. In deze wijk verrezen vooral gekoppelde en vrijstaande één-gezinswoningen. Ten noorden van de wijk werd op grondgebied van de gemeente Bergschenhoek het grote recreatiegebied "Het Lage Bergse Bos" aangelegd.


A. SCHIEBROEK
B. HILLEGERSBERG
C. MOLENLAANKWARTIER
D. KLEIWEGKWARTIER
DOENKADE
G.K. VAN HOGENDORPW.
LINDESINGEL
KASTANJES.
MEIDOORNS.
WILGEN-LEI
ACHTERPLAS
VOORPLAS
MOLENLAAN
A20
A
B.
C.
D.
1. RINGDIJK
2. KLEIWEG
3. STRAATWEG
4. GRINDWEG
5. HOGE LIMIET
a. DORPSKERN HILLEGERSB.
b. TERBREGGE
c. BOTERDORPSE VERLAAT
d. BERG- EN BROEKSE VERLAAT
e. "DE PLEINEN"
GEMEENTEGRENS
GRENS DEELGEBIED

14. 's-Gravenland, Prinsenland, Het Lage Land, Oosterflank, Oxmoord, Zevenkamp

Inhoud

Inleiding

Voor 1850

Na 1850

Bebouwing

INLEIDING

Deelgebied 14 omvat de wijken 's-Gravenland, Prinsenland, Het Lage Land, Oosterflank, Ommoord en Zevenkamp.
Het wordt in het noorden begrensd door de Rotte en de Wollefoppenweg, in het oosten door de rijksweg A20 en in het westen door de A16 en het Terbregsepark.
De ruimtelijke structuur van het gebied wordt bepaald door een raster van wegen, min of meer oost-west en noord-zuid lopend, op lokaal niveau. Daarnaast door de rijksweg A20 en de metrolijn die het gebied doorsnijden.
Op enkele delen na wordt het voornamelijk ingenomen door een na-oorlogse bebouwing, waarvan de oudste zich bevindt in Prins Alexander.
Alleen in het noorden langs de Rotte treft men nog een verspreide lintbebouwing aan, met hier en daar een boerderij, daterend uit de 2e helft van de 19e eeuw.
Hetzelfde geldt voor de "linten" 's-Gravenweg, Ringvaartweg en Kralingseweg in het nog onbebouwde gebied van Prinsenland en 's-Gravenland.

VOOR 1850

Het gebied is van oorsprong een veengebied dat pas in de tweede helft van de negentiende eeuw zijn huidige structuur kreeg.
Een ontginning van het gebied vond plaats vanaf omstreeks 1300, nadat in 1280 de Oostzeedijk als waterkering met de rivier was aangelegd. Tot dat moment vormde de strook hoger gelegen grond waarover de 's-Gravenweg en in het verlengde hiervan de Oudedijk en Kleiweg liepen de waterkering met de Nieuwe Maas. De ontwatering die vanwege de hoge ligging van het veen natuurlijk verliep, veroorzaakte geleidelijk aan een inklinking van het veen, waardoor het gebied minder geschikt werd voor landbouwdoeleinden.

Mede door de toenemende vraag naar turf begon men in de 17e en 18e eeuw het gebied te "vervenen". Vooral het gebied ten noorden van de 's-Gravenweg.
Tot op ± 400 m ten noorden van deze weg veranderden de landbouwgronden in veenplassen, die van elkaar werden gescheiden door de bestaande wegen.
Op den duur trad er ook een verbrokkeling op van het wegenstelsel zodat alleen de 's-Gravenweg zich handhaafde als de belangrijkste verbindingsweg met de stad.
Alleen langs deze weg nam de bebouwing toe. Elders verdween deze.
Zo kwam het dorp Kralingen tegen het midden van de eeuw op een smalle kade, de Veenweg, tussen de waterplassen te liggen, moeilijk toegankelijk, zodat het spoedig vrijwel geheel was verlaten.
Alleen de begraafplaats Oud-Kralingen resteert nog van deze nederzetting. Het dorp verplaatste zich in zuidwestelijke richting, naar de kruising van de Oudedijk, 's-Gravenweg, Hoflaan en Kerkkade, waar in 1841 de Hoflaankerk werd gebouwd. Vanwege de slechte kwaliteit werd het veen niet overal afgegraven, enkele restanten zijn nog aanwezig in de veenheuvels bij Ommoord.

De transformatie van landbouwgebied tot een plassengebied bracht ook een verschuiving in de middelen van bestaan teweeg. Naast het turfsteken werd de visserij de belangrijkste bron van inkomsten.

NA 1850

In de tweede helft van de 19e eeuw vond er een transformatie plaats in omgekeerde richting; nu werd het gebied drooggelegd en ontgonnen ten behoeve van landbouwdoeleinden.
Nadat in 1829-1841 de Zuidplas was drooggelegd volgde in 1867-1869 de drooglegging van het plassengebied dat de polder Prins Alexander zou gaan vormen.
Ten behoeve van dit proces werd op de grens van de strook niet-afgegraven grond op 400 m ten noorden van de 's-Gravenweg de ringvaart gegraven. Parallel hieraan en tevens aan de 's-Gravenweg verscheen de Ringvaartweg.
Bij de inrichting van de polder werd een nieuw wegenstelsel aangelegd, in het westelijk deel loodrecht georiënteerd op de spoorlijn, waarvan de Kralingseweg, naast de 's-Gravenweg, de belangrijkste verbindingsweg met de stad is geworden. Deze weg snijdt de bocht af van de Ringvaartweg. In verband met de afwatering vond de verkaveling van het gebied plaats volgens een vrij dicht rechtlijnig slotenstelsel dat in Prinsenland hoofdzakelijk noord-zuid is georiënteerd.
Tot omstreeks 1900 werd het polderland bestemd voor akkerbouw.

Boerderijen en andere bebouwingen zoals arbeidershuizen werden gesitueerd op de koppen van de kavels grenzend aan de Kralingseweg en Ringvaartweg, aanvankelijk alleen aan de noordzijde van deze wegen. Van deze eerste lintbebouwingsperiode zijn nog voorbeelden in het gebied aanwezig.

Vanwege de drassige veenbodem en hoge waterstand maakte de akkerbouw na de eeuwwisseling plaats voor veeteelt en tuinbouw.
Deze ontwikkeling werd in belangrijke mate gestimuleerd door de groeiende vraag naar zuivel- en tuinbouwprodukten vanuit de qua bevolkingsomvang snel groeiende stad.
Deze veranderingen vonden hun weerslag in een verdichting van de bebouwing langs de Kralingseweg, Ringvaartweg, 's-Gravenweg, Kralingse Kerklaan en Turfweg. In het open gebied verschenen kassen met bijbehorende verwarmingsinstallaties, die herkenbaar werden aan hun bakstenen schoorsteenpijpen.

Een aantal van dergelijke schoorstenen, nu nog in het gebied aanwezig, getuigen nog van deze tuinbouwactiviteiten.
De kastuinbouw zette zich voort tot 1963. Daarna maakten de tuinderijen plaats voor marginale bedrijven zoals sloperijen, stallingen en tuincentra.
In de jaren zestig en zeventig werd het noordelijke deel bebouwd met respectievelijk de wijken Het Lage Land, Ommoord, Oosterflank en Zevenkamp. Voor het zuidelijke deel is momenteel een uitbreidingsplan in voorbereiding, waarbij het open gebied grotendeels een woonbestemming krijgt.

BEBOUWING

De bebouwing in dit deelgebied, daterend uit de periode 1850-1990, is voornamelijk gesitueerd langs de Rotte en in het nog onbebouwde zuidelijke deel, langs de drie min of meer parallel aan elkaar lopende wegen, Kralingseweg, Ringvaartweg en 's-Gravenweg en de daartussen liggende verbindingswegen Turfweg en Kralingse Kerklaan.
De lintbebouwing langs de rivier bestaat hoofdzakelijk uit arbeiderswoningen met hier en daar een kleine boerderij.

Ditzelfde geldt voor de bebouwing in het zuiden.
Hier moet echter gewezen worden op het feit dat deze bebouwing na de eeuwwisseling een rianter aanzien kreeg, als gevolg van de economische vooruitgang door de komst van de tuinbouw in het gebied.

Houten woningen (op één na aan de 's-Gravenweg) en enkele boerderijen werden geheel of gedeeltelijk vervangen door enkele of dubbele burgerwoningen.
Op enkele plaatsen werden de oorspronkelijke houten schuren gehandhaafd. Daarnaast werden er enkelvoudige of dubbele arbeiders-woningen opgetrokken, veelal gesitueerd met de nok evenwijdig aan de weg.
De materiële vooruitgang blijkt ook uit de versieringen die werden toegepast, hoofdzakelijk in de vorm van met gele baksteen versierde bogen boven de vensteropeningen en gekleurde baksteenmotieven in het gevelvlak boven de vensters.
Ondanks deze luxere bebouwing komen er in het gebied geen uit architectuur-historisch oogpunt belangwekkende gebouwen voor. Wel zijn er enkele typische voorbeelden aan te wijzen, boerderijen, schuren, enkele en dubbele arbeiderswoningen en burgerwoningen die getuigen van de occupatie en ontwikkelingsgeschiedenis van het gebied.

Wolletoppenpark
Ommoordse Veld
Terbregse Park
Kralingse Bos
Kralingse Plas

16. IJsselmonde

Inhoud

Inleiding

Voor 1850

1850-1940

- Ontwikkelingen op Rotterdams grondgebied
- Ontwikkelingen op grondgebied van IJsselmonde

Na-oorlogse ontwikkelingen

Bebouwing

INLEIDING

Deelgebied 16 is gelegen in Rotterdam Zuid. Het is administratief verdeeld in Oud-IJsselmonde, Beverwaard en Groot-IJsselmonde en beslaat het hele gebied ten oosten van de spoorlijn Rotterdam-Dordrecht.
De grens van het deelgebied volgt in het noorden de Maasoever en in het oosten en zuiden de gemeentegrens met Ridderkerk.
Na annexatie door Rotterdam in 1941, werd het gebied dat nog grotendeels uit polderland bestond, volgebouwd. Hierdoor werd in het westen aansluiting verkregen met de wijken Hillesluis en Vreewijk. Oud-IJsselmonde bestaat uit het historische dijkdorp IJsselmonde en een industriezone langs de Maas. Deze vormt een voortzetting van bedrijfsterreinen op Feijenoord en is van oudsher een vestigingsplaats voor scheepswerven. Beverwaard bestaat geheel uit nieuwbouw van recente datum. Groot-IJsselmonde is een ruim opgezet woongebied. Aanzetten tot bebouwing waren er reeds voor de Tweede Wereldoorlog. Van een grootscheepse aanpak van zaken was eerst sprake onder Rotterdams bestuur, na 1941. In het gebied is de historische structuur van dijken met lintbebouwing nog duidelijk herkenbaar. Een belangrijke na-oorlogse ingreep in het gebied was - als in Overschie - de aanleg van een rijksweg: in 1960 werden direct naast de historische dorpskern van IJsselmonde een verkeersplein en de oprit van de Van Brienenoordbrug aangelegd. Door de deels verhoogd gelegen verkeerswegen werd Oud-IJsselmonde gescheiden van zijn latere uitbreidingen.

Voor 1850

De geschiedenis van IJsselmonde gaat terug tot in de elfde eeuw. In 1061 verkreeg de besschop van Utrecht het graafschap Holland in leen van de Duitse keizer Hendrik IV. Op een strategische plaats aan de Maasoever, tegenover de monding van de Hollandse IJssel, bouwde hij een versterking. Dit kasteel, herbouwd in 1483, was in later tijden het stamslot van de Bichon van IJsselmondes, ambachtsheren in het gebied.

IJsselmonde was ingedeeld in de ambachten Oost- en West-IJsselmonde en bestond uit de polders Varkenoord, Polderland, Zomerland, De Laagjes, Smeetsland, Nieuwland, Oud-IJsselmonde en Oudeland. Het gebied was groter dan nu. West-IJsselmonde strekte zich uit tot aan de grens met Charlois, ter hoogte van de huidige Lange Geer (Vreewijk), en omvatte onder meer Feijenoord, Hillesluis en Lombardijen.

Het landschap was, als elders op Zuid, grillig van structuur. Tot in de middeleeuwen hadden natuurlijke kreken vrij spel. Door bedijking van de door kleiafzettingen gevormde kommen, ontstonden polders met ieder hun eigen richting van verkaveling. De bebouwing, bestaande uit ver uit elkaar gelegen boerderijen, concentreerde zich langs de dijken. Deze fungeerden als de belangrijkste verbindingswegen in het gebied. Het voornaamste tracé in noord-zuidrichting werd gevormd door de Hordijk, Zuider Kerkedijk en Noorder Kerkedijk.

De Noorder Kerkedijk maakte ter hoogte van de polder Zomerland een wijde bocht in oostelijke richting om parallel aan de rivier als Dorpsstraat (Bovenstraat) zijn weg te vervolgen. Op deze plaats ontstond, vermoedelijk pas in de late middeleeuwen, het dijkdorp IJsselmonde. Naast het slot verrees - als in het oudere Hillegersberg op Noord - een parochiekerk. De bevolking leefde voornamelijk van zalmvisserij in de rivier.

Daarnaast waren, blijkens een topografische kaart uit 1857, omstreeks het midden van de negentiende eeuw een scheepswerf, steenbakkerij en houthandel gevestigd in het buitendijkse gorzengebied langs de Maasoever. De zalmvisserij bleef tot in de vroege twintigste eeuw de voornaamste bron van inkomsten. Door vervuiling van het rivierwater liepen op den duur de vangsten terug, waarna in 1924 het laatste bedrijf werd opgeheven. IJsselmonde was door een pontveer met Kralingseveer aan de noordoever van de Maas verbonden. Dit veer, dat reeds wordt vermeld in 1333 en dat in de negentiende eeuw door een stoombootje werd onderhouden, was tot 1960 de enige oeververbinding ter plaatse.

1850-1940

De periode na 1850 stond voor IJsselmonde aanvankelijk in het teken van gebiedsverlies. In 1870 werd door Rotterdam het eiland Feijenoord, te zamen met Katendrecht en een deel van Charlois, geannexeerd om uitvoering te kunnen geven aan Rose's plan voor havenuitbreiding en stadsuitleg op Zuid. In 1895 volgde, nadat in 1879 de spoorlijn naar Dordrecht was aangelegd over IJsselmondes grondgebied, een tweede grensverschuiving in oostelijke richting: in aansluiting op het eiland Feijenoord werd een strook grond langs de Maasoever, met de daaronder gelegen Varkenoordse polder bij Rotterdam gevoegd. De annexatie omvatte tevens het eiland Van Brienenoord. De grens tussen beide gemeenten werd nu gevormd door de Smeetslandsedijk, Groenedijk (Buitendijk), Laagjesdijk (Sportlaan) en Kreekkade. Het gebied ten zuiden van deze scheidslijn bleef tot 1941 IJsselmondes grondgebied.

<u>Ontwikkelingen op Rotterdams grondgebied</u>

De strook grond langs de Maasoever werd bestemd voor bedrijfsvestiging, waartoe op grote schaal grond werd verkocht aan particulieren. Om het gebied te ontsluiten werd in 1916 over de oude rivierdijk de Kreekweg aangelegd. Deze werd in 1930 vervangen door de bredere Stadionweg. Kort na 1918 ontstond aan de oostelijke grens van het gebied de Kreekhaven. Een der grootste vestigingen in de nieuw verworven oeverstrook was de machinefabriek en scheepswerf P. Smit jr. De bedrijfsgebouwen van deze firma, die dateren uit de periode ca. 1910-'40 worden thans grotendeels gesloopt. Ten zuiden van de Stadionweg, in de Varkenoordse polder, verrees in 1934-'36 een groot stadion voor de voetbal- en atlethiekvereniging Feijenoord. Deze plaats aan de uiterste rand van de gemeente was de uitkomst van intensief overleg tussen de architecten J.A. Brinkman & L.C. van der Vlugt en ir. W.G. Witteveen van de Dienst Stadsontwikkeling. Om het stadion goed bereikbaar te maken werd door S. van Ravensteyn aan de nabijgelegen spoorlijn een apart perron ontworpen.

Het grootste deel van de Varkenoordse polder bleef tot 1940 onbebouwd. Er werden echter wel plannen gemaakt voor het gebied. In 1921 ontwierp de architectencombinatie Granpré Molière, Verhagen en Kok in opdracht van de "N.V. Eerste Rotterdamse Tuindorp" een streekplan voor Zuid. Het plan voorzag niet alleen in woningbouw in de Varkenoordse polder: onder het motto "Een stad als Rotterdam eindigt niet bij haar grenzen" was in het plan de Rotterdamse wijk Vreewijk doorgezet tot over IJsselmondes grondgebied.

In 1924 kreeg de directeur van Gemeentewerken A. de Roode een studie-opdracht voor stadsuitbreiding op zuid. In zijn plannen, die later door Witteveen en A. Plate verder werden uitgewerkt werd de totale annexatie van IJsselmonde reeds voorgesteld. In de argumentatie duikt daarbij reeds het idee op van een vaste oeververbinding over de Maas ter hoogte van het eiland Van Brienenoord. Voor annexatie van IJsselmonde werd echter voorlopig van staatswege geen toestemming verkregen.

Ontwikkelingen op grondgebied van IJsselmonde

In de tweede helft van de negentiende eeuw werden zowel huizen gebouwd binnen de dorpskern van IJsselmonde, als daarbuiten: langs de dijkwegen door de polders vond op bescheiden schaal intensivering van de lintbebouwing plaats. Van stelselmatige uitbreiding was echter eerst sprake na 1900. In 1918 verrees op initiatief van de "Vereniging tot verbetering van volkshuisvesting" het Tuindorp IJsselmonde". Dit dorp bestond uit 62 woningen van 1 bouwlaag, gegroepeerd in korte rijtjes langs een tweetal parallellopende straten (Van Hardenbroekstraat, Hingmanstraat). Tussen de woningen bevond zich een ruim binnenterrein met tuinen. Het complex lag in een bocht van de Laagjesdijk vrij ver ten zuidwesten van het dorp IJsselmonde. De woningen waren waarschijnlijk bestemd voor werknemers van de op Rotterdams grondgebied gevestigde bedrijven langs de Maasoever.

Een uitbreiding van voornamelijk infrastructurele betekenis vormde in 1920 de aanleg van de Koninginneweg. Deze eerst niet over een dijk aangelegde weg in het gebied, liep vanaf de dorpskern kaarsrecht in zuidelijke richting. De Dwarsdijk kruisend, voorzag zij in een goede verbinding met het Tuindorp IJsselmonde. Langs de Koninginneweg verrezen in de jaren '20 en '30 woningen en een drietal scholen. Onder invloed van Rotterdam, dat in de jaren '30 de wijk Vreewijk vol bouwde tot aan de gemeentegrenzen, ontstonden plannen voor woningbouw op grote schaal. Voor de polder Zomerland, gelegen tussen het dorp IJsselmonde en de Kreekhaven, ontwierp men een nieuw tuindorp van 600 woningen. Van dit plan werd het deel ten noorden van de Stadionweg nog in 1939 uitgevoerd (Pelmolenstraat, Merodestraat, Van Brienenoord-straat).

NA-OORLOGSE ONTWIKKELINGEN

De omvorming van IJsselmonde tot een uitgestrekt woongebied met vele tienduizenden inwoners, vond plaats na de annexatie door Rotterdam in 1941. In de directe omgeving van de historische dorpskern werd in de jaren '40 de omgeving van de Cranendonckweg bebouwd. De wijk ten oosten van de Koninginneweg verrees een tiental jaren later in 1956-1957. In de Varkenoordse polder kwam in de jaren '40, in aansluiting op het geïsoleerd gelegen Tuindorp uit 1918, de wijk Sportdorp tot stand. De wijk heeft een rechthoekig stratenpatroon en is bebouwd met stroken van 2 lagen. Tegelijk met de wijk werden het sportpark "Varkenoord" en het recreatiepark "De twee heuvels" aangelegd.
Het zuidelijk deel van de wijk Zomerland, gelegen tussen de Kreekhaven en de Adriaan Volkerlaan, kwam tot stand na 1955. Gekozen werd voor een bebouwing van afwisselend flats met laagbouw op een onregelmatig stratenpatroon. De Gereformeerde Kerk in Zuid-Zomerland is het enige gebouw dat dateert van vóór 1940. De voltooiing van Groot-IJsselmonde vond plaats in de jaren '60 naar plannen van Van Drimmelen en van de Dienst Stadsontwikkeling. Achtereenvolgens verrezen de wijken Tuinhoven, Groenenhagen, Kreekhuizen, Hordijkerveld en Reijeroord. Beverwaard werd in de jaren '80 bebouwd met particuliere premiewoningen.

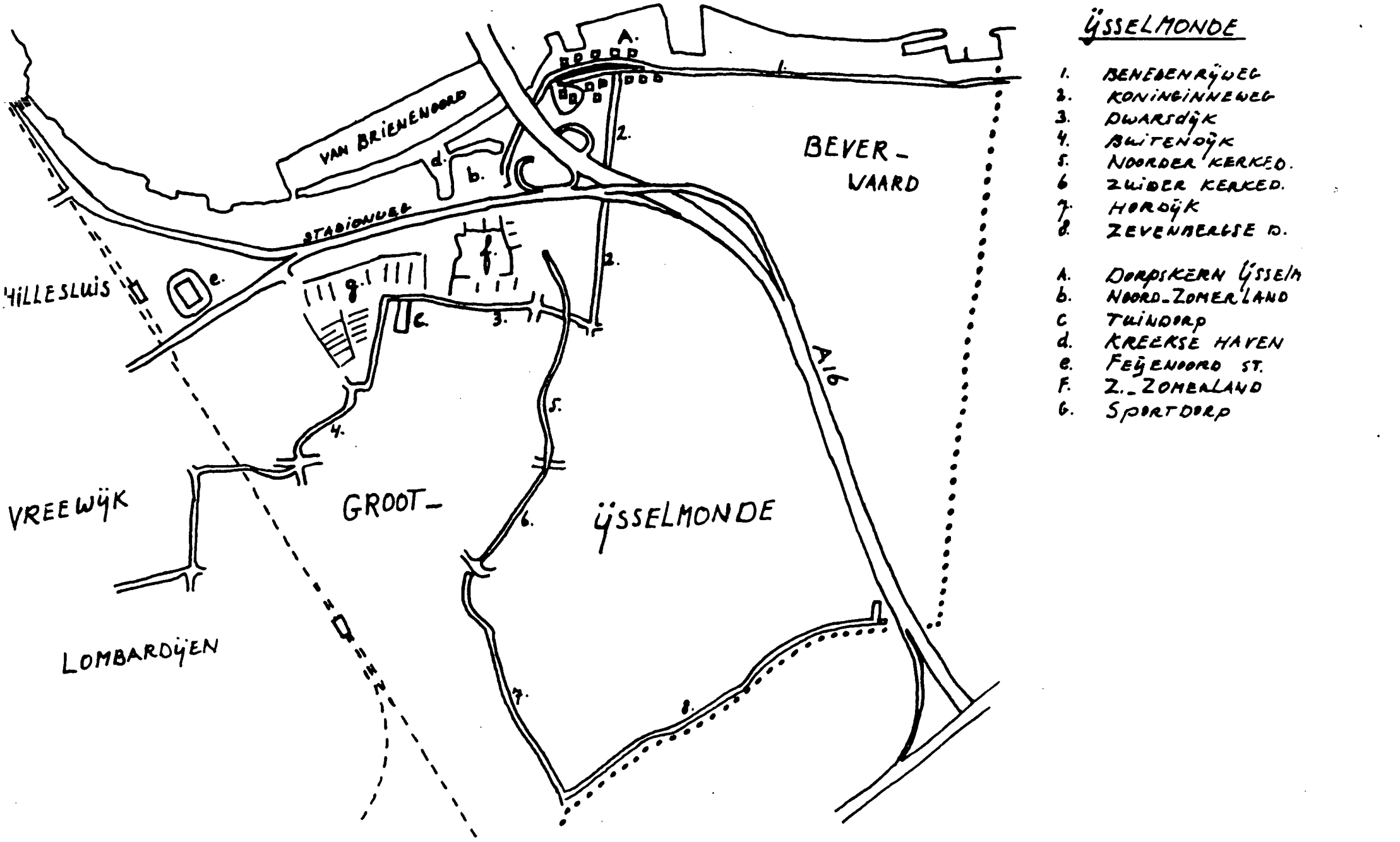
BEBOUWING

Sinds de afbraak van het kasteel van IJsselmonde in 1900 is de Nederlands Hervormde Adriaen Janszkerk het oudste gebouw in het deelgebied. De toren - zichtbaar wanneer men, zich over de A16 zuidwaarts spoedend, de blik voor een moment naar links verlegt - dateert uit de tweede helft van de vijftiende eeuw, de kerk uit de eerste helft van de zestiende eeuw.

Het gebouw werd in 1903 met een nieuw transept en koor belangrijk uitgebreid. Kerk en kasteel lagen iets bezijden de dijk op een kleine kom. Van het kasteel resteren nog de slotgracht en, in sterk verbouwde vorm, een koetshuis uit de achttiende eeuw. Naast de kerk ligt als een der kapitaalste panden van het dorp het voormalig huis van de hervormde gemeente, gebouwd in circa 1885 in eclectische stijl. De kern van IJsselmonde wordt gevormd door een parallel aan de rivier lopende dijk. Deze heeft een dubbele structuur: op de dijk loopt de Bovenstraat, voorheen Dorpsstraat, aan de voet van de dijk loopt binnendijks de van de Bovenstraat aftakkende Benedenstraat. Boven- en Benedenstraat zijn door korte dwarsstegen met elkaar verbonden. Langs beide straten staan woonhuizen en winkels, meest daterend uit het laatste kwart van de negentiende eeuw. Onder de bebouwing bevinden zich zowel voorbeelden van op de stad geöriënteerde architectuur: grote witgepleisterde woonhuizen in eclectische stijl en winkelpanden in neorenaissancestijl, als voorbeelden van traditionele bouwkunst: lage woonhuizen met aan de straat een afgeknotte klokgevel met kroonlijst. In deze laatste trant werd doorgebouwd tot circa 1920. Buiten het dorp zet de Bovenstraat zich in oostelijke richting voort als Oostdijk.

Zij ontsluit een industriezone langs de Maas waar onder meer in de jaren '30 Verolmes Machinefabriek IJsselmonde werd gesticht. Langs de Benedenrijweg, het vervolg van de Benedenstraat, vindt men een enkele achttiende-eeuwse boerderij en enige negentiende-eeuwse boerderijen, naast woonhuizen uit de late negentiende en de eerste decennia van de twintigste eeuw. Vermeldenswaard zijn een tweetal voorbeelden van arbeidershuisvesting uit de late negentiende eeuw: op het achtererf van reguliere bebouwing aan de Rijweg is onder een doorlopend zadeldak een reeks woningen van één laag de polder in gebouwd. Van de stelselmatige uitbreidingen van IJsselmonde is vooral het Tuindorp uit 1918 van belang (Van Hardenbroekstraat, Hingmanstraat, Van Lieshoutstraat). Dit wijkje is in schaal en datum van ontstaan vergelijkbaar met het oudste gedeelte van Vreewijk. De ontwerper is onbekend. Invloed van Rotterdamse architecten op de planvorming moet niet worden uitgesloten. Dit geldt eveneens voor de in de jaren '30 ontwikkelde maar grotendeels na de oorlog uitgevoerde plannen voor woningbouw in de polder Zomerland.

In het uitgestrekte polderland ten zuiden van het dorp IJsselmonde is de historische structuur temidden van grootschalige nieuwbouw goeddeels intact gebleven in de vorm van dijken met lintbebouwing. Te noemen zijn het Zevenbergsedijkje, de Hordijk, de Zuider Kerkedijk en de Noorder Kerkedijk. De bebouwing dateert grotendeels uit de jaren '20 en '30 van deze eeuw. Vermeldenswaard is Hordijk 58, het bedrijfspand "De IJssel" uit circa 1870, opgetrokken in eclectische stijl. Een zeer begaafd bewaard stuk dijklichaam beplant met hoge bomen is de Buitendijk in de nabijheid van het Tuindorp.



IJSSELMONDE

1. BENEDENRIJWEG
2. KONINGINNEWEG
3. DWARSDIJK
4. BUITENDIJK
5. NOORDER KERKED.
6. ZUIDER KERKED.
7. HORDIJK
8. ZEVENBERGSE D.

A. DORPSKERN IJSSELM
b. NOORD-ZOMERLAND
C TWINDORP
d. KREEKSE HAVEN
e. FEIJENOORD ST.
F. Z.-ZOMERLAND
6. SPORTDORP

17. Pernis

Inhoud

Inleiding

Voor 1850

Na 1850

Bebouwing

INLEIDING

Deelgebied 17 bestaat uit het historische dijkdorp Pernis met enige restgronden daaromheen. Het dorp ligt geheel ingesloten tussen havens en olie-opslagplaatsen die alle na 1930, in het meest westelijke deel van het "Eiland van IJsselmonde" tot stand kwamen. De grens van het deelgebied volgt in het noorden de Maasoever, in het oosten de Eemhaven (Striendwaalseweg), in het zuiden de Vondelingenweg en in het westen Rijksweg A4 (Beneluxweg). Het dorp en de omliggende polders werden in 1934, in verband met de nieuwe havenwerken, te zamen met delen van Hoogvliet, Poortugaal en Rhoon door Rotterdam geannexeerd. Aanvankelijk was er sprake van dat Pernis zou worden afgebroken en dat het dorp eenzelfde lot ten deel zou vallen als Katendrecht in de negentiende eeuw. Pernis bleef echter bestaan. Ondanks woningbouw in de jaren '60 en '70 heeft het dorp, dat tot in de twintigste eeuw leefde van landbouw en visserij en dat ook een "vis" en een "ploeg" in zijn gemeentewapen voerde, zijn historisch karakter behouden. Een belangrijke na-oorlogse ingreep in het gebied was de aanleg van de Beneluxtunnel, die via het Beneluxplein aansluit op Rijksweg A15. De oude infrastructuur van het gebied, bestaande uit landwegen over dijken richting Hoogvliet, Poortugaal en Rhoon, is door de havenwerken verdwenen.

VOOR 1850

In 1373 werden op Zuid de meeste nederzettingen en de in cultuur gebrachte grond weggeslagen door overstromingen. Het dorp Pernis ontstond naar men aanneemt bij de herbedijking van het gebied in de vijftiende eeuw. Het dorp werd gevormd door lintbebouwing langs de Ring en de Pastoriedijk, dijken die een komvormige polder omsloten. De kern van de nederzetting moet aanvankelijk gezocht worden aan de oostzijde van "kom", in de nabijheid van de huidige Hervormde Kerk.
De toren van dit gebouw dateert nog uit de tweede helft van de vijftiende eeuw. In de nabijheid van de kerk vindt men nog een zeventiende-eeuwse boerderij en het voormalige gemeentehuis. Pernis was in de eerste eeuwen van zijn bestaan een landbouwdorp. Vlasteelt was de voornaamste bron van inkomsten. In de achttiende eeuw werd de visserij belangrijk. In het buitendijks gebied, ten noorden van de "kom" werd een haven aangelegd. Deze werd begrensd door de dwars op de richting van de Pastoriedijk gesitueerde Nieuwedijk en Uiterdijk. De haven stond in verbinding met de Maas. Met in het dorp zelf gebouwde houten "Pernisser sloepen" bevoer men Noordzee en Atlantische Oceaan voor de vangst van Schelvis en Kabeljauw. Door de opkomst van de visserij vond in de negentiende eeuw een intensivering van de bebouwing langs de Pastoriedijk plaats. De nieuwe kern van het dorp kwam te liggen in de nabijheid van de haven. In circa 1860 werd op dit punt een gereformeerde kerk gebouwd. Langs en direct achter de dijken verrezen landarbeiders- en vissershuisjes. De door Ring en Pastoriedijk omsloten polder bleef in gebruik als landbouwgrond. De eerste bebouwing verrees hier pas na 1900.

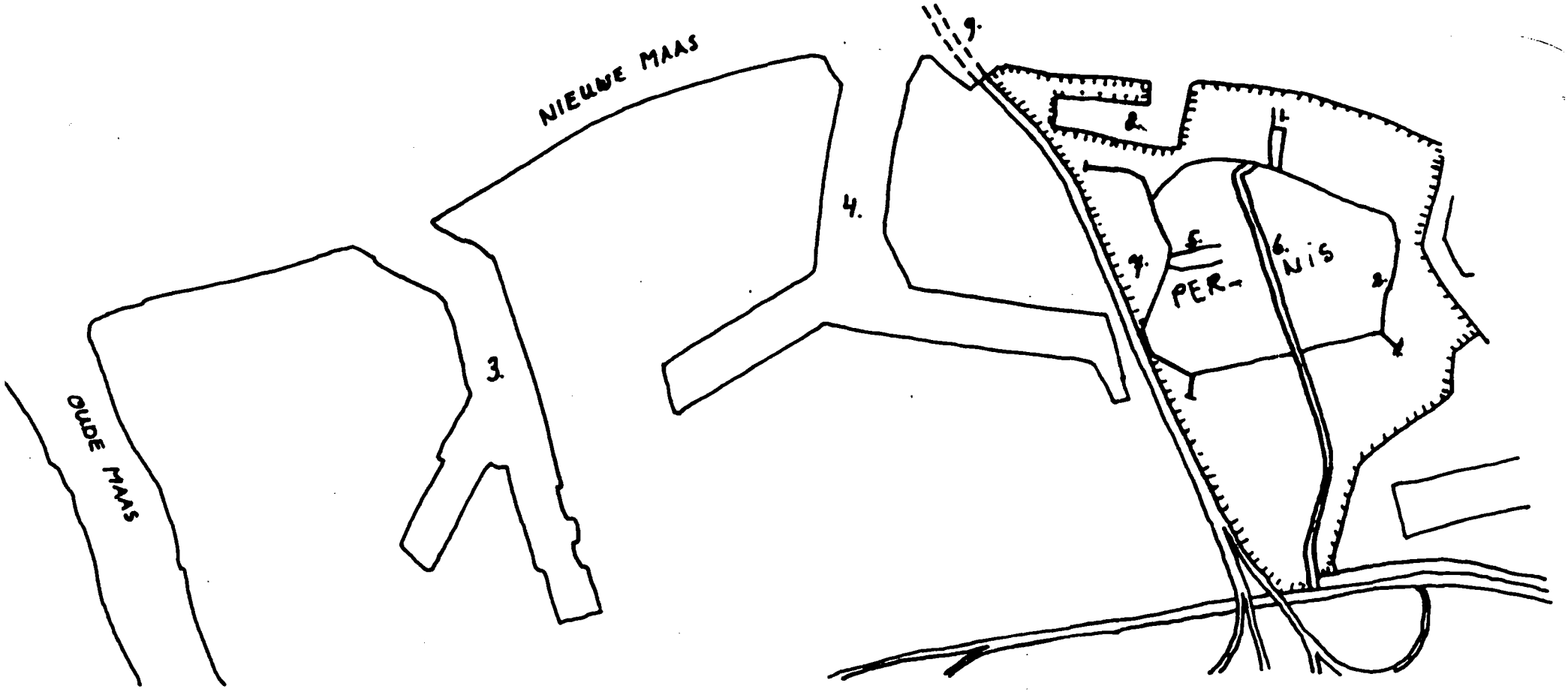
NA 1850

Pernis bleef de gehele negentiende eeuw een traditioneel dorp met landbouw en visserij als voornaamste bronnen van bestaan. Wie kon rond de eeuwwisseling, uitziend over het polderland en zich kilometers verwijderd wetend van de grote stad, bevroeden dat de naam van deze achterlijke gemeenschap door de hoge vlucht van de petroleumhandel bekend zou worden tot ver buiten de grenzen van ons land? Een enkel woord moet dan ook gezegd worden over de havenaanleg in het gebied. Deze leidde in 1934 tot de annexatie van Pernis door Rotterdam.
De eerste initiatieven voor havenaanleg kwamen van particuliere zijde. In 1900 werd de N.V. Maatschappij tot Exploitatie van Handels-, Fabrieks- en Bouwterreinen "Rotterdam West" opgericht. Deze Mij. verwierf zich de oeverstrook tussen Pernis en Heijplaat in erfpacht en kwam in 1912 met een ambitieus plan voor havenaanleg: ten oosten van Pernis projecteerde men een 2 kilometer landinwaarts stekende haven met bedrijfsterreinen; direct ten westen van Pernis in de polder Madroel werd een tweede haven ontworpen. De gemeente Rotterdam was fel gekant tegen havenaanleg op particulier initiatief. Deze belemmerde in de toekomst de realisering van een groot, samenhangend ontwerp voor de inrichting van het gebied ten westen van de in uitvoering zijnde Waalhaven. Een tegenplan van Burgdorffer, directeur van Gemeentewerken, was het gevolg. Burgdorffer ontwierp in 1913 een hout- en industriehaven tussen Pernis en Heijplaat en een reusachtige "Westerhaven" in het gebied ten westen van Pernis. Deze laatste zou bestemd zijn voor de petroleumhandel en -opslag, welke be- drijfstak in 1862 reeds in Rotterdam was geïntroduceerd maar on- voldoende gehuisvest op Feijenoord.
Duidelijk was dat Pernis bij de uitvoering van deze werken onmogelijk kon blijven bestaan als zelfstandige gemeente. Daarom werden in 1913 reeds de annexatie van Pernis en Hoogvliet en grenswijzigingen ten koste van Poortugaal en Rhoon bij Gedeputeerde Staten en de landregering aangekaart. De plannen werden echter doorkruisd door de Eerste Wereldoorlog en daarop volgende economische crisis. Wel werd in 1914 door "Rotterdam West" de oostelijke haven uit het plan van 1912 aanbesteed en in de daaropvolgende jaren (gedeeltelijk?) uitgevoerd. In 1924 waren de plannen voor annexatie en grenswijzigingen opnieuw opgenomen in het Algemeen Uitbreidingsplan van de directeur van Gemeentewerken, H.S. de Roode. Toen echter over het gehele plan geen overeenstemming kon worden bereikt, werd de havenaanleg in "West" hieruit losgemaakt. Voorrang kreeg de aanleg van de Eerste Petroleumhaven (1919-'33) in het meest westelijke deel van het Eiland van IJsselmonde. De hele haven werd in pacht gegeven aan de Bataafsche Petroleum Maatschappij, die door vijftien jaar uitstel kampte met een nijpende behoefte aan faciliteiten. In 1938 besloot de gemeenteraad tot de aanleg van de Tweede Petroleumhaven en de Eemhaven.
Voor de aanleg van de Eemhaven, direct ten westen van de Waalhaven diende de bestaande haven van "Rotterdam West" te worden onteigend en gedempt. Genoemde havenwerken waren door tussenkomst van de oorlog eerst voltooid in 1955.

Ondertussen was in 1934 de annexatie van Pernis een feit geworden. Korte tijd was men van plan het dorp met de grond gelijk te maken en was er een bouwverbod van kracht. Na 1945 richtte de aandacht zich echter naar het westen op het Botlekgebied.
In Pernis was rond 1920 de visserij stilgevallen. Toch was er sprake van bevolkingsgroei door de opkomst van tuinbouw en industrie. Om de nieuwe inwoners te huisvesten werd een begin gemaakt met de bebouwing van de binnen de Ring gelegen polder. In ca. 1915-'20 kwam het wijkje Vlielanderstraat-Murraystraat, met rijtjeshuizen van 1 laag onder een doorlopend zadeldak tot stand. In 1932 volgde de aanleg van de Burgemeester van Esstraat, een midden door de "kom" stekende straatweg richting Hoogvliet, waarlangs in de loop van de jaren '30, in aansluiting op laat-negentiende-eeuwse bebouwing direct binnen de dijk, woonbuurtjes verrezen. Ten westen van het dorp werd een Algemene Begraafplaats aangelegd.
De belangrijkste ingreep in het dorpsbeeld na de oorlog was de demping van de vissershaven in 1959. Ten westen van het dorp werd in 1960 een nieuwe haven gegraven. Op de plaats van de oude haven kwam een plein met bomen tot stand. In de jaren '60 en '70 werd het binnendijks gebied verder volgebouwd met gezinswoningen, waarbij naar stadsmodel een tweetal singels in het plan werden opgenomen. Het buitendijks gebied werd tot aan de grens van havens en industrieterreinen opgevuld met parken, sportvelden en een zwembad.

BEBOUWING

Rond de komvormige polder is de historische dijkstructuur, bestaande uit de Ring en de Pastoriedijk gaaf bewaard. De oude landwegen richting west, zuid en oost, te weten de Hogedijk, de Lombardijseweg en de Tijkenweg, zijn afgekapt door de aanleg van havenwerken en rijkswegen. Langs Ring en Hogedijk vindt men vooral boerderijen. Een enkele dateert uit de zeventiende of achttiende eeuw. Meer voorbeelden zijn bewaard uit de negentiende eeuw. Langs de Pastoriedijk treft men een bebouwing aan van aaneengegroeide dijkhuizen. De huizen staan meest met de nok van het dak parallel aan de dijk en hebben aan de voorzijde 1 vensterlaag en aan de achterzijde door het niveauverschil een verdieping. Deze huizen dateren voor een groot deel van omstreeks 1850. Een aantal van hen is als voorbeeld in de inventarisatie opgenomen.
Het oudste gebouw van Pernis is de toren van de Hervormde Kerk. Deze dateert uit de tweede helft van de vijftiende eeuw. De laatmiddeleeuwse kerk werd in 1925 door nieuwbouw vervangen. In de buurt van de voormalige haven vindt men langs de Nieuwedijk enige heren- huizen en bedrijfspanden uit het vierde kwart van de negentiende eeuw. Langs Uiterdijk, Pernisser Molenweg en Tuinlaan staan uit dezelfde tijd rug-aan-rug-woningen, voor armere delen van de bevolking.
De bouwtrant van na 1930 geeft een oriëntatie op de stad te zien. Deze stroming wordt vertegenwoordigd door een drietal gebouwen: een school, een Jeugdhuis der gereformeerde gemeente aan de Burgemeester van Esstraat en een horecagelegenheid aan de haven, op de hoek van de Pastoriedijk en de Uiterdijk.
Eerstgenoemd gebouw is opgetrokken in verstrakte Amsterdamse Schoolstijl. Jeugdhuis en café zijn respectievelijk vormgegeven in Dudoktrant en in Haagse School.

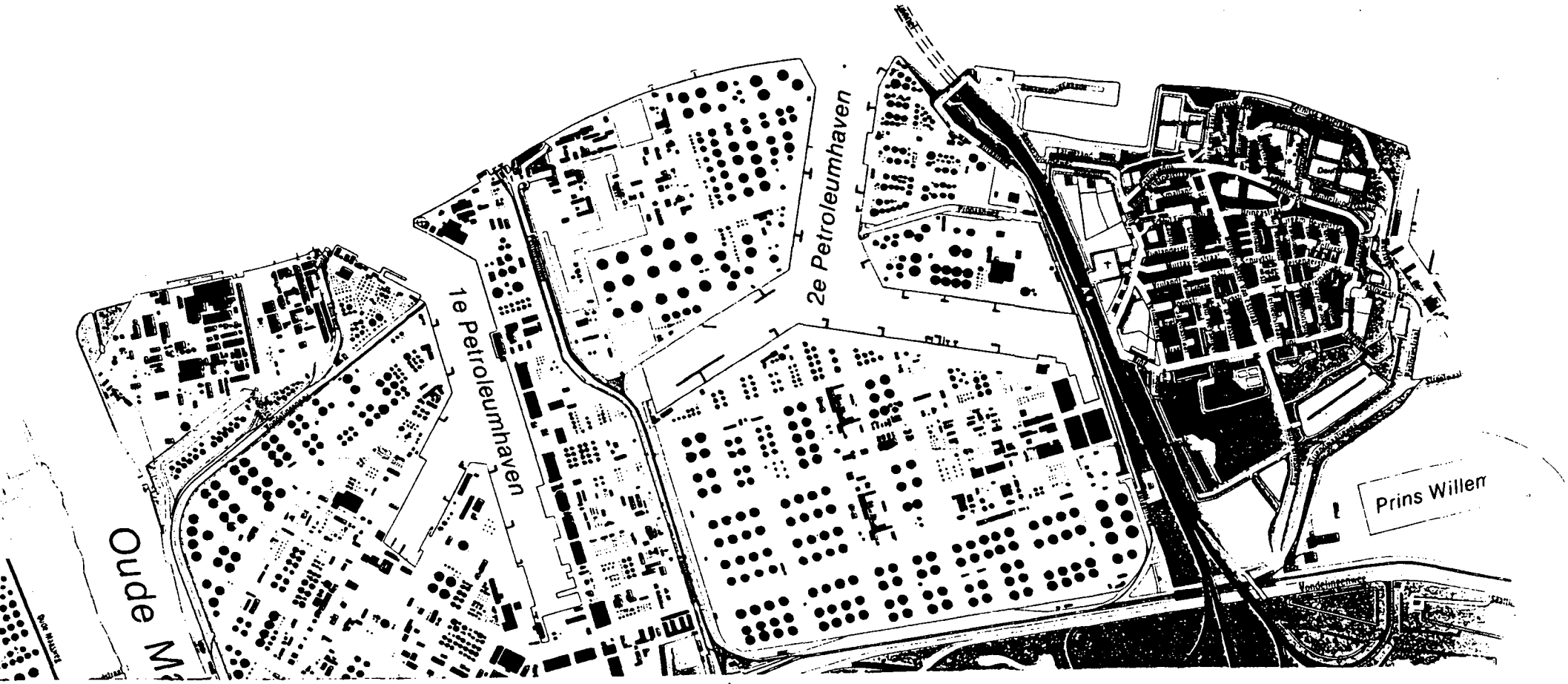


PERNIS

1. VOORMALIGE HAVEN
2. HERVORMDE KERK
3. 1e PETROLEUMH.
4. 2e PETROLEUMH.
5. WOONWIJKJE 1915-'20
6. BLVD. v. ESTRAAT 1932
7. ALGEMENE BEGRAAFPLAATS
8. NIEUWE HAVEN 1960
9. BENELUXTUNNEL RIJKSWEG A4.

GRENS v/h DEELGEBIED

PERNIS



1 : 20.000

18. Hoogvliet

Inhoud

- Inleiding
- Ontwikkeling
- Bebouwing

INLEIDING

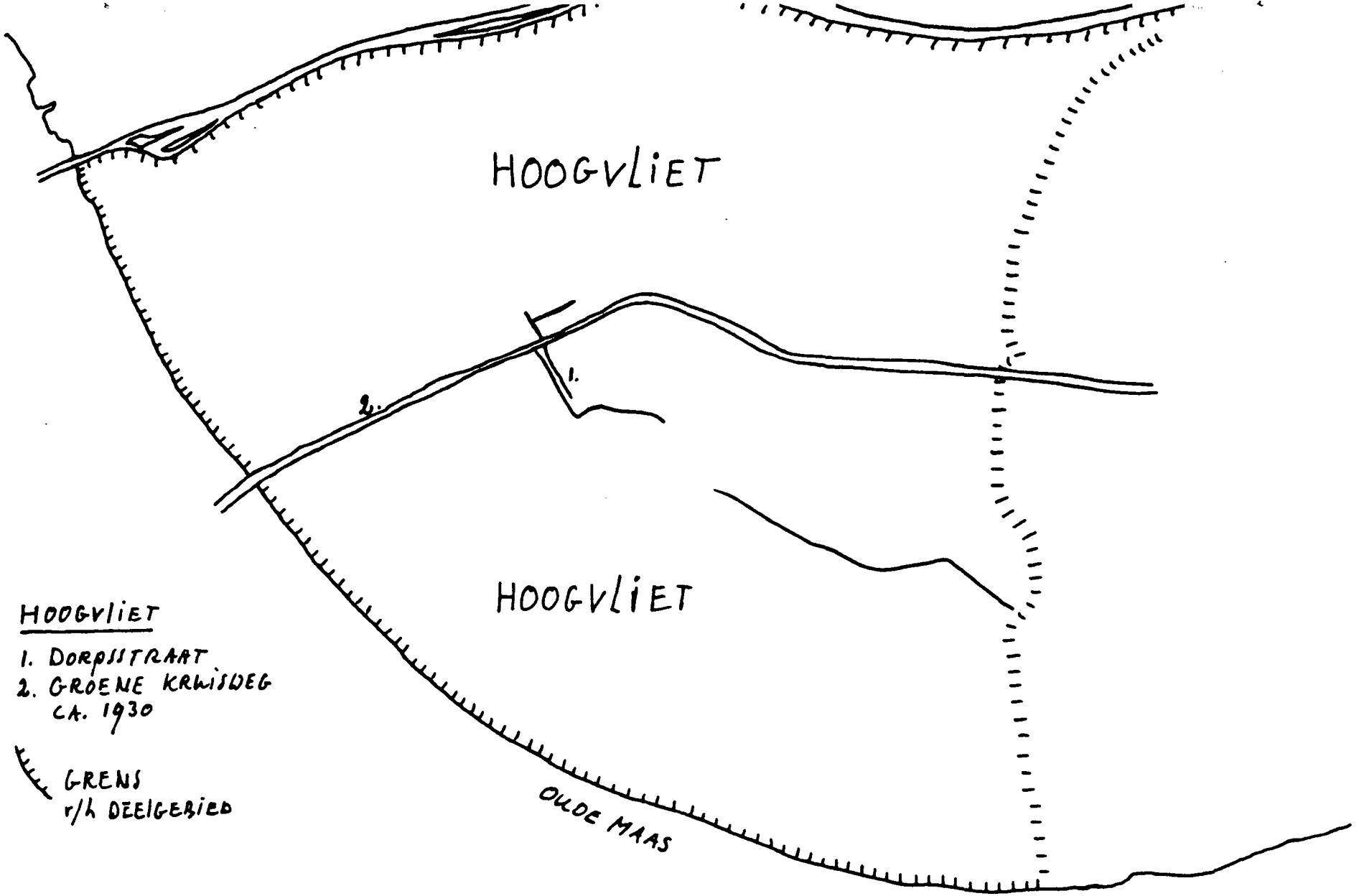
Hoogvliet is gelegen aan de westzijde van het "eiland IJsselmonde". Het deelgebied wordt begrensd door de Vondelingenweg en A15 in het noorden, de Oude Maas in het westen en zuiden, en de gemeentegrens met Albrandswaard in het oosten. Volgens de gemeentelijke indeling is Hoogvliet verdeeld in een noordelijk en zuidelijk deel. Het Noordelijk Deel werd in 1934 te zamen met Pernis en delen van Poortugaal en Rhoon bij Rotterdam gevoegd. Annexatie van het Zuidelijk Deel volgde in 1984. Daarbij werd een polderstrook direct ten zuiden van Rijksweg A15, die van 1934 tot 1984 bij Rotterdam behoorde, bij de gemeente Albrandswaard ondergebracht (Poortugaalseweg, Schotsedijk, Groenedijk). Hoogvliet was tot circa 1930 een historisch dijkdorp. Een gedeelte is hiervan bewaard. De omliggende polders zijn na W.O. II bebouwd met uitgestrekte woonwijken.

ONTWIKKELING

Hoogvliet behoort tot de oudste nederzettingen op Zuid. Het dorp wordt als "Oedenvliet" reeds vermeld rond het midden van de veertiende eeuw en bleef gespaard bij de grote overstromingen van 1373. Hoogvliet maakte deel uit van de heerlijkheid Putten, die in 1467 werd samengevoegd met het graafschap Holland. Kern van de nederzetting was de Dorpsstraat, in wezen een deel van de rivierdijk die, komend uit noordelijke richting, zich als Hoogvlietsedijk en Welhoeksedijk voortzet in de richting van Poortugaal en Rhoon. Langs de Dorpsstraat ontstond over een lengte van circa 1 kilometer lintbebouwing. Op de plaats waar de binnendijks gelegen polders via een boezem met drie wind-watermolens afwaterden op de Oude Maas, groef men ten westen van de dijk - ter hoogte van de huidige Groene Kruisweg - een bescheiden haven.
Deze stond via het Hoogvlietsegat in directe verbinding met de rivier. Haven en polderboezem werden in 1622 door een sluisje verbonden. In de directe nabijheid van de haven bouwde men in 1658 een kerk, waardoor op deze plaats een soort van centrum ontstond.
Hoogvliet toont zich in zijn sociaal-economische ontwikkeling verwant aan Pernis. Het dorp bestond aanvankelijk alleen van akkerbouw, in het bijzonder van de vlasteelt. Landbouwgrond was voldoende voorhanden in de binnendijks gelegen polders. Dit areaal werd in het begin van de negentiende eeuw nog uitgebreid door bedijking van de Meeuwenplaat en de Zalmplaat in de rivier. Rond 1850 deed plotseling de visserij haar intrede. Deze bereikte echter nooit de omvang die zij in Pernis aannam en was omstreeks 1900 weer verdwenen.
Hoogvliet behield tot omstreeks 1930 zijn historisch en landelijk karakter. Sindsdien is het beeld door opkomst van de industrie en havenwerken ingrijpend gewijzigd. Ter ontsluiting van het gebied werd kort na 1930 de Groene Kruisweg aangelegd. Ten noorden van deze weg, die gedeeltelijk het tracé van de sinds 1915 in gebruik zijnde tramlijn tussen Rotterdam en Hollandse en Zeeuwse eilanden volgt, werd de rivierdijk met bebouwing afgegraven. Na W.O. II werd de haven gedempt en moest de akkerbouw in het gebied geheel wijken voor de aanleg van uitgebreide woonwijken ten behoeve van de in de olie-industrie werkzame gezinnen.

BEBOUWING

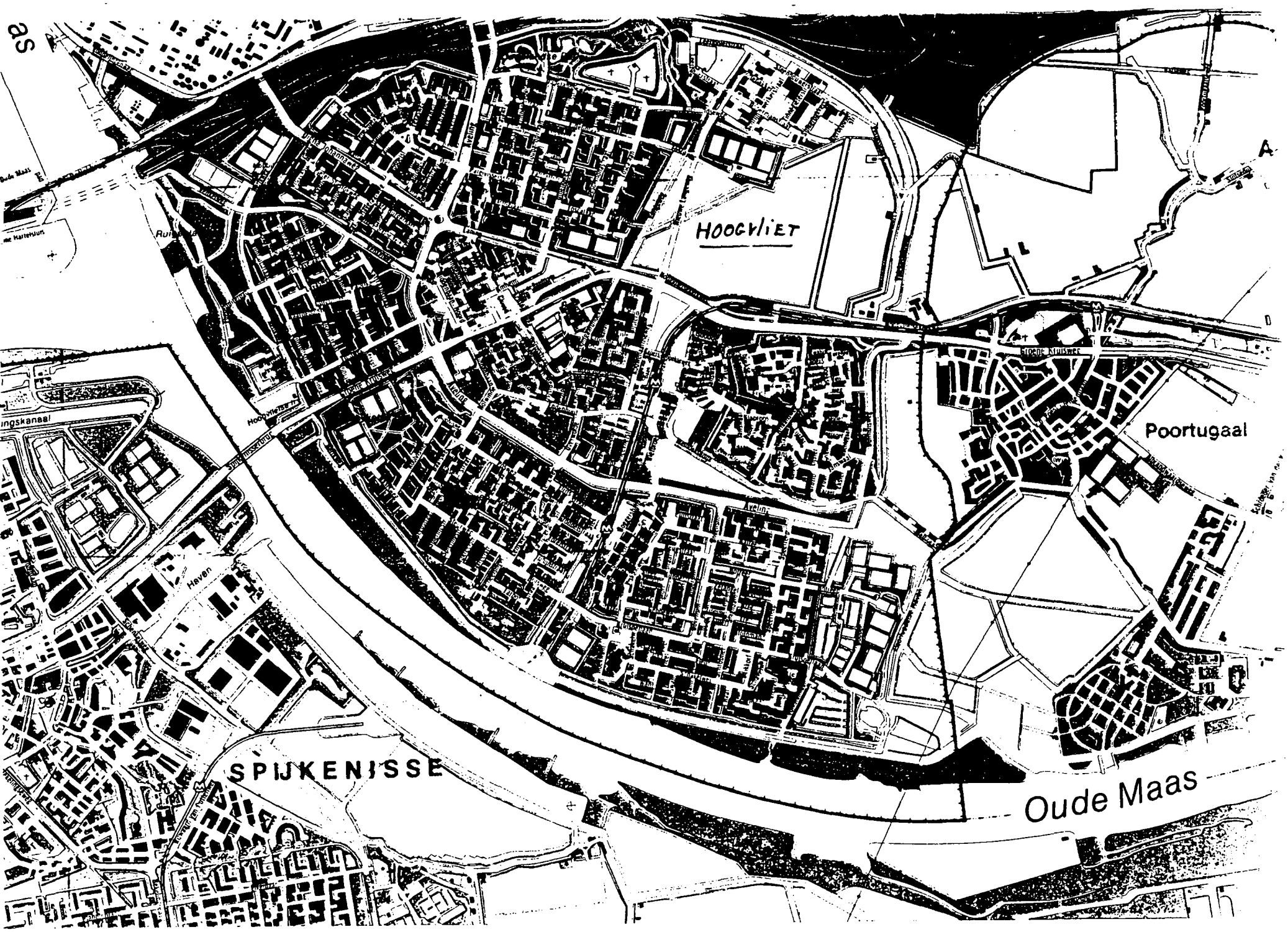
De historische bebouwing in Hoogvliet bestaat voornamelijk uit dijkhuisjes uit de tweede helft van de negentiende eeuw. De lintbebouwing langs de Dorpsstraat werd in de jaren 1930 aangevuld met enige vrijstaande woonhuizen. In de hoek van de Dorpsstraat en de Boomgaardhoekseweg ligt een boerderij uit de achttiende eeuw. Net als in IJsselmonde heeft de dijk een dubbele structuur, bestaande uit de Dorpsstraat en de binnendijks lopende Achterweg. Door het ontbreken van dwarsverbindingen en het weinig intensieve karakter van de bebouwing, kwam deze structuur veel minder dan in IJsselmonde tot ontwikkeling. Ten noorden van de Groene Kruisweg liggen geïsoleerd de Ned. Hervormde Kerk uit 1658 met torentje uit 1806, en de enige stelselmatige uitbreiding van het dorp van voor 1904: een rijtje arbeidershuisjes aan de Jan de Raadtkade uit 1922, onder een doorlopende mansardekap.
Direct naast de Groene Kruisweg zijn nog restanten te ontdekken van een viaduct over de Achterweg, dat in 1915 moet zijn aangelegd ten behoeve van de stoomtram uit Rotterdam.



HOOGVLIET

1. DORPSSTRAAT
2. GROENE KRUISWEG CA. 1930

GRENS r/h DEELGEBIED


HOOGVLIET
Poortugaal
SPIJKENISSE
Oude Maas
Haven

GERAADPLEEGDE LITERATUUR

Algemeen

ir. L.H.J. Angenot : De toekomstige loop der bevolking in Nederland en in het havengebied van Rotterdam, Rotterdam 1934.

Fr. Blok : Rotterdamse bioscopen vóór 1940, scriptie architectuurgeschiedenis, T.H. Delft, 1985.

U. Barbieri e.a. : Stedebouw in Rotterdam, plannen en opstellen 1940-1980, Amsterdam 1981.

Prof. M.P.J. Bouwman: en W.H. Bouwman: De groei van de grote werkstad. Een studie over de bevolking van Rotterdam, Assen 1952.

R. Daalder e.a. (red).) : Oud werk een overzicht van industrieel erfgoed in Rotterdam, Rotterdam 1983.

R. Dettingmeijer : Het nieuwe bouwen Rotterdam, 1920-1960, Delft 1982.

W. Dierx, W. Griese G.C. Stelloo : Geschiedenis van de telefoondienst in de stad Rotterdam 1882-1950, Rotterdam 1981.

Documentatie en achtergronden van het kerkelijk en geestelijk leven. Dienst Stadsontwikkeling en wederopbouw, Rotterdam ± 1958.

Documentatie en achtergronden van het kerkelijk en geestelijk leven, Dienst Stadsontwikkeling en wederopbouw, Rotterdam ± 1958.

P. Don : Kunstreisboek Zuid-Holland, Weesp 1985.

H.J.A. Duparc : Trammend naar de metro, de historie van de tram in Rotterdam, Leiden 1968.

H. van Dijk e.a. : Architectuurgids Rotterdam, Wonen TA/BK, 5/6/80.

K.F. van Dijk : "Produktie van gas en elektriciteit te Rotterdam". In: Rotterdams jaarboekje 1982, p.p. 208-236.

J. Dijkstra : De Watermakers. Honderd jaar drinkwaterleiding, Rotterdam 1974.

R. Feringa e.a. : Ach lieve tijd, zeven eeuwen Rotterdam deel 1 t/m 7, Rotterdam 1986-1988.

C. Franz : "De strijd tegen het water in het middeleeuwsche Rotterdam", in: Rotterdams jaarboekje 1945, p.p. 79-106 (14e en 15e eeuw).

G.G.D. in beweging, Rotterdam 1989.

Groen in Rotterdam, heden, verleden en toekomst van het landschap in de stad, Dienst Stadsontwikkeling, Rotterdam 1985.

J. de Graaf, W. Nijenhuis, R. van Dansik : "Een schoone stad, Rotterdam maakt de sprong naar Zuid", in: U. Barieri e.a.: De Kop van Zuid: ontwerp en onderzoek, Rotterdam, Rotterdam, 1982, p.p. 85-189.

L. de Groot : "De organisatie van het Rotterdamsche onderwijs". In: Gedenkboek Rotterdam, uitgegeven t.g.v. het 600 jaar bestaan van de stad 1328-1928, Rotterdam 1928.

F.N. van der Haer : "De Rotterdamse telefoondienst", in: Rotterdams Jaarboekje 1961, p.p. 216-244.

K. Hazelzet : Ja, zo was en is Rotterdam, Leiden 1960

H.C. Hazewinkel (red.) : Het begin van de straatgverlichting in Rotterdam, in: Rotterdams jaarboekje 1952, pp 183-210, 1953 p.p. 183-200.

M.J. van Lieburg : Gilden, Gestichten en Gezondheidszorg, 15 opstellen over de medische stadsgeschiedenis van Rotterdam, Rotterdam 1984.

M.J. van Lieburg : "Uit de medische stadsgeschiedenis van Rotterdam, deel XXIV, de opkomst van de protestants-christelijk ziekenhuizen te Rotterdam", in: Monitor, maandblad van het Academisch Ziekenhuis Rotterdam, 1977, p.p. 87-90.

Deel XXVII "De intramurale zorg voor ooglijders in vóór-oorlogs Rotterdam", p.p. 175-179,192.

Deel XXVIII "van Zeemanshospitaal tot Haven-ziekenhuis", p.p. 209-212.

J. Nieuwenhuis : Van poort tot poort, ontwikkelingsgeschiedenis van de Nieuwpoort in de viertiende eeuw tot de Europoort in de twintigste eeuw, Rotterdam, 's-Gravenhage 1960.

F. Palmboom : Rotterdam, verstedelijkt landschap, Rotterdam 1987.

N.L. Prak : "De oorspronkelijke bebouwing van het eerste Nieuwe Werk te Rotterdam", in: Bulletin K.N.O.B. jaargang 85.2 (1986) p.p. 57 t/m 71.

L.J.C.J. van Ravesteyn : Rotterdam in de achttiende en negentiende eeuw, Schiedam 1974 (1)

L.J.C.J. van Ravesteyn : Rotterdam in de twintigste eeuw, Rotterdam 1948 (2).

L.J.C.J. van Ravesteyn : "Stadsontwikkeling van Rotterdam in het begin van deze eeuw", in: Rotterdams jaarboekje 1935, p.p. 1-45 (3)

L.J.C.J. van Ravesteyn : Over de volkshuisvesting te Rotterdam Rotterdam 1913 (4)

A.H.B. van Riemsdijk : De ontwikkeling van de openbare verlichting in Rotterdam sedert de Eerste Wereldoorlog in: Elektrotechniek nr. 16 (1958).

M.L.J. Rogier : Rotterdam in het derde kwart van de negentiende eeuw, Rotterdam 1953.

M.L.J. Rogier : Rotterdam tegen het midden van de negentiende eeuw, Rotterdam 1948.

Speel- en sporttereinen te Rotterdam, Rotterdam 1926.

R. Waardenburg : "Rotterdam in de jaren 1880-1900. Een nieuw tijdperk in de bevokingsgroei en de woningbouw", in: Rotterdams jaarboekje 1968 p.p. 262-302.

A. Wagenaar : Metro, schipper mag ik overvaren, Amsterdam 1986.

G. Wallis de Vries (red.) : Krachtens de Bouwverordening, Bouw- en Woningtoezicht, Rotterdam 1861-1986, Rotterdam 1986.

Prof. ir. J.G.W. Wattjes en W.Th.H. ten Bosch : Rotterdam en hoe het bouwde, Leiden 1941.

P. de Winter e.a. : Havenarchitectuur, een inventarisatie van industriële gebouwen in het Rotterdamse havengebied, Rotterdam 1982.

A. De Wit : Kerkelijk leven in Rotterdam 1850-1940, (niet gepubliceerd) 1989.

ir. W.G. Witteveen : "Rotterdam-Zuid", in: Tijdschrift voor volkshuisvesting en stedebouw, 7 (1926), p.p. 164-176.

F.J. van Zonneveld : Rotterdam en zijn tram z.p. 1968.

Gebiedsbeschrijving 1

R. Daalder e.a.

J. van Dalen e.a.

H. van Dijk: Architectuurgids

N.L. Prak

L.J.C.J. van Ravesteyn, (1) (2) (4)

H.A. Voet, H.J.S. Klaassen: Groeten uit Rotterdam, Centrum, deel 1 en 2, Capelle a/d IJssel/ Alphen a/d Rijn, 1982

Gebiedsbeschrijving 2

L.J.C.J. van Ravesteyn, 1

G. van Veldhuizen : Sociografische schets van Crooswijk, Rotterdam 1952

G. van Veldhuizen: Een eeuw Rotterdamse volkswijk, Baarn 1952

J. Verheul Dzn: De Rotterdamse Schie 1840-1940 en de voormalige bebouwing aan de Schiekaden, Rotterdam 1940

H.A. Voet: Groeten uit het Oude Noorden, Capelle a/d IJssel/ Alphen a/d Rijn, 1983.

Gebiedsbeschrijving 3

Beleidsnotitie Kralingseveer, S.O., december 1985

R. Daalder, De Kralingsche Katoenmaatschappij, uit: Kroniek nr. 47 (1985), pag, 1-3.

Eschpolderrapport, actiegroep Polder De Esch, Rotterdam, z.j.

C.P. Meijer (red.), Het Kralingse Bos, Rotterdam, 1960.

L.J.C.J. van Ravesteyn (2)

J. Verheul Dzn. : Oosterlijk Rotterdam, Kralinseveer en Capelle a/d IJssel met verdwenen en bestaande merkwaardigheden aan Schielands hoogen Zeedijk, Rotterdam, 1940.

J. Verheul Dzn. : Kralingen en 's-Gravenweg, alsmede de oude merkwaardige buitenhuizen en boerenhofsteden aan dien weg, Rotterdam 1940.

H.A. voet : Groeten uit Kralingen, Alphen a/d Rijn, 1981.

H.A. Voet, A.H. Martijnse : Groeten uit Kralingseveer, Capelle a/d IJssel/ ALpen a/d Rijn, 1983.

Gebiedsbeschrijving 4, 10, 15

J. de Graaf, W. Nijenhuis, D. van Dansink

M. Kuipers: Bouwen in beton, experimenten in de volkshuisvesting voor 1940, 's-Gravenhage 1987.

H. Meijer : Operatie Katendrecht, Nijmegen 1983.

P. Ratsma : Rotterdam-Zuid in oude ansichten, Zaltbommel 1982.

L.J.C.J. van Ravesteyn (2) (3) (4)

W.G. Witteveen.

Gebiedsbeschrijving 5

M.G. de Gelder : Korte beschrijving van het tuindorp Heijplaat z.p. 1916.

Gebiedsbeschrijving 6

P. Don

W.A. Engelbrecht : "Het ontstaan van Hoek van Holland", in: Rotterdams Jaarboekje 1934. Pp 55-64.

Functionele morfologische verkenning Hoek van Holland, Rotterdam 1985.

J. Nieuwenhuis

L.J.C.J. van Ravesteyn (2)

Gebiedsbeschrijving 7

P. Don

J.C. Okkema : Delfshaven in oude Ansichten, deel 1, Zaltbommel 1974 deel 2, Zaltbommel, 1983

L.J.C.J. van Ravesteyn

H. Romer : Delven in Delfshaven, 's-Gravenhage 1979.

J. Verheul, Dzn. : De Ned. Herv. Gemeenten en haar oude kerk te Delfshaven, Rotterdam 1941.

Gebiedsbeschrijving 8

L. de Boer : Het land van Hoboken. Ontwikkelingsgeschiedenis tussen Rotterdam en Delfshaven: 1850-1930, (scriptie) Delft 1987.

H.A. Voet, A. Tak : Groeten uit Rotterdam-West, Oude Westen, Middelland Nieuwe Westen, Dijkzigt, Capelle a/d IJssel/ Alphen a/d Rijn 1985.

W.G. Witteveen : Het uitbreidingsplan voor het land van Hoboken, Haarlem 1927.

L.J.C.J. van Ravesteyn (2) (3)

Gebiedsbeschrijving 9

L.J.C.J. van Ravesteyn (2) (3)

Gebiedsbeschrijving 10, zie nr. 4

Gebiedsbeschrijving 11

J. Brouwer : Het park in staduitbreiding Blijdorp. Een documentatie, analyse en interpretatie van de verschillende uitbreidingsplannen voor Blijdorp in Rotterdam, in: Oase, 12 (1968) P. 7-18.

W. Kromhout : Het plan Blijdorp te Rotteredam, in: Tijdschrift voor volkshuisvesting en stedebouw, 1927, p. 106.

W.G. Witteveen : "Uitbreidingsplan voor het noordelijk en noordwestelijk stadsgedeelte (Blijdorp) te Rotterdam" in: Tijdschrift voor volkshuisvesting en stedebouw, 1929, p. 169.

L.J.C.J. van Ravesteyn (2)

Gebiedsbeschrijving 12

Beleidsplan Overschie Dorp, Rotterdam (Dienst Stadsontwikkeling) 1981

R. Feringa e.d., deel 14

L.J.C.J. van Ravesteyn (2)

H.A. Voet, A. Tak : Groeten uit Overschie, Capelle a/d IJssel/ Alphen a/d Rijn, 1987.

Gebiedsbeschrijving 13

J. Fens : Gebouwd in de wijk, Monumenten en andere historische gebouwen in Hillegersberg, Schiebroek, Terbregge, Hillegersberg 1983

P. Don

Gebiedsbeschrijving 14

F. Palmboom

J. Verheul Dzn. : Kralingen en 's-Gravenweg, alsmede de oude merkwaardige buitenhuizen en boerenhofsteden aan dien weg, Rotterdam 1940.

Gebiedsbeschrijivng 15, zie nr. 4

Gebiedsbeschrijving 16

Concept-bestemmingsplan IJsselmonde-Dorp, Rotterdam ± 1980.

J. Nieuwenhuis

R. Feringa e.a., deel 14

P. Ratsma, : Rotterdam-Zuid in onder ansichten, Zaltbommel 1982.

L.J.C.J. van Ravesten (2)

Gebiedsbeschrijving 17

R. Feringa e.a.

J. Nieuwenhuis

J. Verheul : Pernis, Hoogvliet, Poortugaal en Rhoon alsmede verdwenen en bestaande merkwaardigheden in het westelijk gedeelte van het eiland IJsselmonde, Arnhem 1970 (1934).

Gebiedsbeschrijving 18

R. Feringa e.a.

J. Verheul : Pernis, Hoogvliet, Poortugaal en Rhoon alsmede verdwenen en bestaande merkwaardigheden in het westelijk gedeelte van het eiland IJsselomde, Arnhem 1970 (1934).

III Gebieden met bijzondere stedebouwkundige waarde*

Gebied 1

Westersingel, Mauritsweg, Eendrachtsweg.

Dit gebied bestaat uit een singelstructuur met in het midden een wetering en aan weerszijden schuin oplopende taluds (op landschappelijke wijze beplant), rijwegen en bebouwing. De singel maakte deel uit van het z.g. Waterproject van de heer W.J. Rose en werd aangelegd vanaf 1859 in samenwerking met de tuinarchitecten J.D. en L.P. Zocher.

De bebouwing aan de Westersingel, voornamelijk bestaand uit herenhuizen en villa's, dateert grotendeels uit de periode 1865 en 1910 en vertoont verschillende stijltoepassingen (o.a. neo-classicisme, neo-renaissance, Jugendstil). In het deel tussen de Nieuwe Binnenweg en Westzeedijk zijn de woonhuizen voorzien van voortuinen, momenteel veelal in gebruik als parkeerterrein. De bebouwing aan de Mauritsweg en Eendrachtsweg is in een veel korter tijdsbestek tot stand gekomen: tussen 1873-1880 en kreeg een veel uniformer karakter: herenhuizen van meestal drie of vier verdiepingen hoog, aaneengesloten wanden vormend en veelal opgetrokken in neo-classicistische stijl.
Rond de eeuwwisseling kregen verschillende huizen een winkelfunctie op de begane grond.
De laatste jaren is er aan beide zijden van de singel sprake van een verlies van de oorspronkelijke woonfunctie ten gunste van de huisvesting van kantoren.

Gebied 2

Spoorsingel, Provenierssingel

Dit gebied bestaat uit twee singelstructuren met in het midden een wetering en aan weerszijden schuin oplopende taluds (op landschappelijke wijze beplant), rijwegen en bebouwing. De Spoorsingel, aangelegd in 1865, volgens het plan voor het z.g. Waterproject van W.J. Rose (1854) dat in samenwerking met J.D. en L.P. Zocher werd uitgevoerd.
De bebouwing, varieert in hoogte en bouwstijl (eclectisch, Jugendstil trant) kwam in het laatste kwart van de vorige en het begin van deze eeuw tot stand.
Aan de westzijde werd een deel van de woonhuizen voorzien van een voortuin.
De Provenierssingel dateert uit 1895 en werd aangelegd volgens het plan van G.J. de Jongh (1883/87).
De bebouwing, woonhuizen van drie tot vier verdiepingen hoog werd in aaneengesloten delen gebouwd in een veelal eclectische en neo-renaissance stijl.

* Zie kaart

Gebied 3

Boezemsingel, Crooswijksesingel, Noordsingel, Bergsingel

Dit gebied bestaat uit een singelstructuur met in het midden een wetering en aan weerszijden schuin oplopende taluds, rijwegen en bebouwing.
De Boezemsingel, Crooswijksesingel en Noordsingel werden aangelegd omstreeks 1860 en vormden het noordelijke deel van het z.g. Waterproject van W.J. Rose. De beplanting werd aangebracht in landschappelijke stijl naar ontwerp van J.D. en L.P. Zocher.
De bebouwing aan deze singels, betere middenstandswoningen variërend in hoogte van twee tot vier lagen hoog en opgetrokken in verschillende stijl (eclecticisme, neo-renaissance), vond voornamelijk plaats in het laatste kwart van de negentiende eeuw. In een aantal gevallen werden de woningen voorzien van voortuinen die van de openbare ruimte werden gescheiden door ijzeren hekwerk. Aan de Noordsingel en Boezemsingel is deze situatie nog aanwezig. Door de stadsvernieuwing hebben zowel de Crooswijksesingel als Boezemsingel veel van hun oorspronkelijke karakter verloren. Ofschoon aansluitend op de Noordsingel is de Bergsingel van jonger datum. Deze singel dateert uit 1910 en werd aangelegd volgens een plan van de heer De Jongh voor dit gebied (1906).
Ook de bebouwing goede middenstandswoningen van drie tot vier lagen hoog, heeft een ander karakter dan de overige singeldelen. Hier vertonen ze dikwijls Jugendstil en expressionistische stijlinvloeden.

Gebied 4

Het Nieuwe Werk (Scheepvaartkwartier) met het park begrensd door Parkhaven, Parkkade, Westerkade, Willemskade, Willemsplein, Zalmhaven en Westzeedijk.

Het Nieuwe Werk, gerealiseerd in twee fasen, vanaf 1849 en 1854, vormde de eerste planmatige stadsuitbreiding van de stad in de periode 1850-1940. Het ontwerp was afkomstig van W.J. Rose.
Het plan werd uitgevoerd met behulp van gedetailleerde bouwvoorschriften met vooral een esthetische strekking, hetgeen heeft geleid tot de uniformiteit die het gebied kenmerkt. De bebouwing, volgens voorschrift alleen woonhuizen langs de Maas en Veerhaven, werd gerealiseerd in een op de Duitse architect K.F. Schinkel geïnspireerd neo-classicisme. In de achterliggende straten (o.a. Calandstraat, Rivierstraat) kwamen ook pakhuizen en andere gebouwen zoals kantoren. Na demping van de Westerhoven en een deel van de Veerhaven in 1902 werden hier woonhuizen en kantoren gebouwd in diverse stijltoepassingen (neo-renaissance, um 1800 stijl, overgangstijl).
Aan de Scheepstimmerlaan, Van Vollenhovenstraat en Westzeedijk kwamen rond 1895 luxe herenhuizen, veelal opgetrokken in een eclectische of neo-barokke stijl.
Het Nieuwe Werk vormt een vroeg voorbeeld van een kantoorwijk. Naast de bestaande kantoren hebben inmiddels ook veel woonhuizen een kantoorfunctie gekregen.

Gebied 5

Noordereiland, Feijenoord met Binnenhaven en Spoorweghaven begrensd door de Parallelweg Maaskade, Feijenoordkade, Feijenoordstraat en Tweede Rosestraat.

Dit gebied vormt het oudste deel van de havenaanleg op zuid vanaf omstreeks 1890 en wordt gekarakteriseerd door een menging van functies: havens, industrie, verkeer (spoorwegen) en wonen.
De havens hebben de vorm van langgerekte kanaalhavens van het open water gescheiden door (gedeeltelijk beweegbare) bruggen. Rond de Nassau- en Persoonshaven bevinden zich hoofdzakelijk industriële vestigingen (o.a. scheeps- en machinebouw) daarnaast wordt het havenbeeld bepaald door de talloze loodsen en pakhuizen waarvan het Vrij-Entrepotgebouw het meest opvallend is.
De woonbebouwing, gerealiseerd naar plannen van de heer De Jongh, concentreert zich op het Noordereiland, de reststrook tussen de spoorlijn en het industrie-/havengebied en ten westen van de Nijverheidsstraat.
Een deel van de oorspronkelijke bebouwing, sobere arbeiderswoningen van drie tot vier lagen is, in het kader van de stadsvernieuwing verdwenen of vervangen door nieuwbouw. Andere woningen zijn gerenoveerd. Aan de 1e en 2e Stampioendwarsstraat treft men nog de oospronkelijke bebouwing van rug-aan-rugwoningen aan.
De huizen met iets meer allure bevinden zich op het Noordereiland, vooral aan de Maaskade. Hier kwamen vanaf 1883 boven- en benedenwoningen en kantoren tot stand, veelal in eclectische en neo-renaissance stijl. Opmerkelijk zijn het Hulskampgebouw en het kantoor van makelaar Ooms (ontworpen door De Roos en Overeijnder).

Gebied 6

Wilhelminapier, Rijnhaven e.o., Katendrecht, Maashaven e.o. begrensd door Nieuwe Maas, Parallelweg, Brede Hillevliet, Maashaven oostzijde, Brielselaan en Dokhaven.

Dit gebied wordt bepaald door de twee grote havenbekkens, de Rijnhaven en Maashaven met langs de oevers havengebouwen, zoals pakhuizen en loodsen en industrieën.
Ze werden volgens plannen van De Jongh aangelegd aan het eind van de negentiende en begin van deze eeuw. De bekkens vormden een belangwekkende vernieuwing in het haventransport waarbij de transito op gemechaniseerde wijze ging plaatsvinden. Kenmerkend voor het havenbeeld werden kranen en schepen afgemeerd langs dukdalven.
Ondanks deze verschuiving van opslag naar transito kwamen in dit gebied enkele opvallende pakhuizen tot stand zoals het Leidsche Veem, Santos en de pakhuizen langs de Rijnhaven oostzijde.
Daarnaast werden er fabrieken gerealiseerd zoals de meelfabrieken Meneba en vestigde de rederij de Holland Amerikalijn zich op de Wilhelminapier (kantoor en vertrek- en aankomsthallen).

Gebied 7

Kralingen inclusief Kralingse Bos en Plas begrensd door Kralingse Plaslaan, Mecklenburglaan, Oudedijk, Voorschoterlaan, Oostzeedijk beneden, Honingerdijk, Burgemeester Oudlaan, Laan van Nooitgedacht, Kralingseweg, Boszoom en Bosdreef.

Dit gebied wordt gevormd door een bebouwd en een onbebouwd gedeelte, van elkaar gescheiden door de Kralingse Plaslaan en Kralingseweg.

Het bebouwde gedeelte ten zuiden hiervan wordt ingenomen door een luxe bebouwing bestaande uit villa's en herenhuizen. Het onderste deel, hoofdzakelijk daterend uit de periode 1870-1910, bevindt zich ten zuiden van de Oudedijk en is bebouwd volgens het bestaande kavelpatroon van smalle rechhoekige percelen. Kenmerkend zijn groene lanen als Avenue Concordia, Hoflaan en Vijverlaan met een bebouwing opgetrokken in diverse stijlen (eclectisch, neo-renaissance, Jugendstil). De villa's aan de twee laatstgenoemde lanen hebben vaak een veranda of serre aan de voorgevel en de ingang aan de zijgevel.
Het gebied ten noorden van de Oudedijk is van jonger datum. Hier werd in 1911 het voormalige park Rozenburg deels veranderd in een openbaar park en deels bestemd voor de villabouw. De bebouwing is over het algemeen niet van een opvallend karakter.
Ten noorden van de Kralingse Plaslaan en de Kralingseweg ligt het uitgestrekte recreatiegebied de Kralingse Plas met als een gordel daaromheen het Kralingse Bos.
Ofschoon al in 1911 tot de aanleg werd besloten kwam dit bosgebied, na een lange periode van planvorming, pas in de jaren 30 en 40 tot stand.
Opvallend was de plaats welke de auto in het recreatiepatroon kreeg toebedacht door de introductie van een toerweg rond de Plas. Kenmerkend werden ook de uitzichten door middel van "uitsneden" in de bosgordel en de valrijke ontspanningsvoorzieningen (zeilsport-accommodatie, manege).

Gebied 8

Heemraadssingel, Mathenesserlaan, Mathenesserplein.

De Heemraadssingel, een singelstructuur bestaande uit een wetering met aan weerszijden schuin oplopende taluds (op landschappelijke wijze beplant) rijwegen en bebouwing en de Mathenesserlaan, een monumentale met platanen beplante laan met in het midden een rijweg geflankeerd door twee ventwegen, vormen belangrijke hoofdaders in het westelijke stadsdeel. Ze zijn aangelegd in 1903 en nadien bebouwd, veelal met luxe herenhuizen in diverse stijltoepassingen (Jugendstil, overgangstijl, eclectisch).
Het Mathenesserplein bestaat uit een Y-vormig verkeersplein dat op symetrische wijze wordt begrensd door die gebouwencomplexen, bestaande uit een gevelwand van vier lagen hoog met in het midden een hoog gedeelte (7-9 lagen), aan de oostzijde en twee schuin naar de Mathenesserbrug toelopende gebouwen met woontorens aan weerszijden van de brug op de hoek met de Aelbrechtskade. Deze delen hebben een aanbouw van één laag met winkels die aan de brugzijde wordt opgesloten door een ronde hoek.
Het plein, ontworpen in 1927-'29 door architect J.H. van den Broek is sterk geïnspireerd op de stedebouwkundige inzichten van Berlage.

Gebied 9

Kiefhoek begrensd door Kiefhoekstraat, Hendrik Idoplein, Lindtstraat, Eemstein.

De Kiefhoek, een enclave van witgepleisterde laagbouw in een omgeving van sombere etagewoningen werd in 1925-1929 gerealiseerd naar ontwerp van de architect J.J.P. Oud. Het wijkje, gelegen in de wijk Bloemhof omvat ± 290 woningen, een kerk, twee winkelruimten en enkele werkplaatsen. De woningen zijn gegroepeerd in lange en kortere stroken in een gedeeltelijk symetrische opzet. Aan de zuidoostzijde (de Kiefhoekstraat en het Hendrik Idoplein) worden de stroken aan de centrale straat afgesloten door twee diagonale stroken waardoor een halfgesloten blok ontstaat. De gevels eindigen hier in een ronde hoek, waarin de winkelruimten zijn ondergebracht.
Hiertegenover liggen twee korte strookjes die het Hendrik Idoplein afsluiten.
De kerk (Nieuw Apostolische Gemeente) ligt in het verlengde van de Grote Lindtstraat aan de Hillevliet. Oud pastte voor het geheel het kleurenschema van de stijl toe; de muren wit en de detaillering in de kleuren geel, rood, blauw en grijs.
De realisatie van de Kiefhoek betekende een belangrijke vernieuwing in het denken en praktijk van de volkshuisvesting en stedebouw omdat de architect in dit project de standaardisatie van de woning probeerde uit te werken tot in zijn stedebouwkundige consequenties. De Kiefhoek is inmiddels benoemd tot rijksmonument.

Gebied 10

De Kossel I en II begrensd door Putsebocht, Violierstraat, Lange Hilleweg en Resedastraat.

De Kossel I en II vlak na elkaar gebouwd in de eerste helft van de jaren twintig, naar ontwerp van de architect J. Hulsenbosch, zijn gelegen in de wijk Bloemhof. Karakteristiek is de tuindorpachtige opzet van het geheel met korte rijtjes laagbouw, soms open blokken vormend, talrijke dikwijls symetrisch aangebrachte verspringingen en een centrale ruimte in het midden. De woningen, deels twee bouwlagen hoog met een platte dakafsluiting, deels één bouwlaag met een kap, zijn opgetrokken met behulp van een betonconstructie, kossel genaamd, waarbij de betonwanden ter plaatse werden gestort in een geprefabriceerde bekisting.
Ze vormden destijds een belangwekkend initiatief in het zoeken naar nieuwe bouwmethoden met als doel de produktie van goede en snel te realiseren woningen. De Kossel II heeft inmiddels een renovatie ondergaan als gevolg waarvan het oorspronkelijke beeld drastisch is veranderd. Dit wordt niet langer gedomineerd door een grauwgrijze kleur maar door diverse pasteltinten.

Gebied 11

Stuhlemeijer I en II.

I, begrensd door de Oudelandstraat, Heer Daniëlstraat, Dortsmondstraat en Dubbelstraat.

II, begrensd door de Van Malsenstraat, Nimantsstraat en Walravenstraat.

De betonwoningenbouwcomplexen Stuhlemeijer I en II, gelgen in de Strevelswijk op Zuid onderscheiden zich van hun omgeving die wordt bepaald door etagebouw in baksteen. Ze werden evenals de kosselwoningen gerealiseerd in de jaren twintig vanuit het streven een nieuwe bouwmethode te ontwikkelen waarmee op een efficiënte en snelle wijze goede woningen konden worden gerealiseerd.
De woningen kwamen naar ontwerp van J.M. van Hardenveld met behulp van het Isola-systeem tot stand, waarbij de muren werden opgetrokken uit gestapelde betonblokken. Vervolgens werden ze geschilderd in een lichte kleur met een donkere kleur voor de plinten en banden tussen de ramen op de verdieping. De schoorstenen, balkons en uitstekende regenpijpen gaven het geheel een zekere expressiviteit.
Stuhlemeijer II in de Walravenbuurt kreeg een meer stedelijk karakter.
Hier werden vanwege de krappe locatie etagewoningen gebouwd in twee of drie bouwlagen.
Deze woningen werden in 1980-1981 gerenoveerd hetgeen gepaard ging met een sterke verandering van het oorspronkelijke gevelbeeld.

Gebied 12

Tuindorp Vreewijk begrensd door Groene Hilledijk, Korte Straatweg, Smeetslandsedijk, Molenvliet, west van Benoordse weg en Breeweg.

Typerend voor tuindorp Vreewijk is de nieuwe dorpse opzet met veel groen en de traditionele bebouwing van woningen met één bouwlaag en een kap.
De meeste woningen hebben een voortuin en hier en daar zijn gemeenschappelijke tuinen in het plan opgenomen. In het deel tussen Langegeer en Beukendaal zijn de woningen gesitueerd aan langgerekte straten waarvan het patroon teruggaat op de oorspronkelijke polderverkaveling. Ten oosten van dit gebied vertonen de straten veelal een knik. De wijk wordt doorsneden door enkele singels zoals de Lede, de Langegeer en de Groenezoom. Ze werden aangelegd ten behoeve van de afwatering.
Het tuindorp werd aangelegd in de periode 1916-1942, aanvankelijk naar een stratenplan van H.P. Berlage, daarna volgens een plan van M.J. Granpre Molière. Voor het ontwerp van de woningen werden J.M. de Roos en W.F. Overeijnder aangetrokken.
Door de stadsvernieuwing, die hier nog niet is afgerond is een groot deel van de oorspronkelijke bebouwing sterk gewijzigd.

Gebied 13

Spangen begrensd door Spangesekade, Spaansebocht en Mathenesserweg.

Ofschoon qua bebouwing sterk gewijzigd door de stadsvernieuwing vormt de wijk Spangen nog steeds een sterke eenheid. Vanaf het P.C. Hooftplein vertoont de wijk een straatsgewijze opzet met als hoofdmoment de Huygensstraat met aan het eind het imposante clubgebouw van de voetbalclub Sparta.
Dit stratenplan werd sterk bepaald door het tracé van de spoorlijn en de knik in de Mathenesserdijk.

De symmetrie in de hoofdopzet wordt vervolgd in de structuur van het middendeel (Van Lennepstraat, Spartastraat, Nicolaas Beetsstraat, Mathenesserdijk). De bebouwing van Spangen bestaat uit grote woonblokken, die weliswaar sterk verschillen in omvang maar vrijwel allemaal vier lagen hoog zijn. (Enkele zijn in het kader van de stadsvernieuwing voorzien van een vijfde woonlaag.) Bij de totstandkoming van de wijk vanaf 1913 heeft architect J.J.P. Oud een belangrijke rol gespeeld. Hij ontwierp als architect van de Gemeentelijke Woningdienst enkele woonblokken, terwijl hij bij andere blokken van particulieren de eenheid in de gevelbehandeling verzorgde. Een opmerkelijke variant op de traditionele blokbebouwing vormde het z.g. Justus van Effenblok. Architect M. Brinkman voegde twee blokken samen en behandelde de straat ertussen (Justus van Effenstraat) als een binnenstraat. De woningen kregen aan de zijde van het binnenterrein een brede gallerijstraat op de eerste verdieping. Het complex is benoemd tot rijksmonument en is onlangs in het kader van de stadsvernieuwing gerenoveerd, waarbij door het oorspronkelijke beeld vooral aan de binnenzijde drastisch is gewijzigd.

Gebied 15

Blijdorp met Vroesenpark en Diergaarde Blijdorp, Statensingel begrensd door de spoorlijn Utrecht-Rotterdam, Van Aerssenlaan, Stadhoudersweg, Van Beuningenstraat, Dresselhuysstraat, Nobelstraat, Gordelweg.

De wijk Blijdorp onderscheidt zich door de heldere sterk symmetrische opzet met een vrij uniforme bebouwing in gesloten bouwblokken van vijf lagen.
Door hun geleding vertonen deze blokken veelal een sterk horizontaal karakter.
Daarnaast treft men er straat- en singelbebouwing aan (Bentincklaan, Statensingel). Een variant op het gesloten bouwblok ontwierp architect J.H. van den Broek door de zijde aan het Vroesenpark open te laten. De aanleg van de wijk naar ontwerp van ir. W.G. Witteveen dateert uit de jaren dertig.
Verschillende elementen in zijn plan zoals de lengterichting en de aanleg van een park zijn ontleend aan een eerder ontwerp afkomstig van architect W. Kromhout.
De wijk wordt in het westen begrensd door een groene zoom die bestaat uit het Vroesenpark, vanaf 1954 aangelegd naar een ontwerp van J.T.P. Bijhouwer en de Diergaarde Blijdorp. Aanvankelijk lag de Dierentuin voor het voormalig station Delfsche poort, maar eind jaren dertig werd besloten tot verplaatsing naar Blijdorp.
Architect S. van Ravesteijn werd belast met de opdracht tot het maken van een geheel nieuw complex.
Karakteristiek werden de axialiteit en symmetrie gecombineerd met speelse gebogen lijnen en vlakken.

Gebied 15

Heijplaat begrensd door Heysekade, Eemhaven, Heysedijk, Rondolaan, Heijplaatweg en Nieuwe Maas.

Van het gebied Heijplaat is vooral het gedeelte dat wordt begrensd door de Courzandseweg, Sirrahstraat, Rondolaan en Heijplaatstraat van belang.

Dit vormt de eerste fase van het arbeidersdorp dat de Rotterdamse Droogdok Maatschappij in 1914 voor het personeel liet bouwen op de westpier van de Waalhaven in de directe nabijheid van de werf. Dit werd opgezet als een soort tuindorp met woningen van een tot twee lagen, gegroepeerd volgens een afwisselend statenpatroon. Per stratencluster werden door in- of uitspringende delen of door afwijkende ontsluitingen dikwijls symmetrieën aangebracht. Alle woningen werden voorzien van tuintjes. Conform talrijke voorzieningen zoals scholen, een badinrichting en winkels. Kerkgebouwen, zowel voor Katholieken, Gereformeerden als Hervormden kwamen in de jaren twintig tot stand. Eveneens werd toen het dorp uitgebreid tot zijn huidige omvang. Architect van het tweede deel was S. de Clercq, die ook de Katholieke kerk aan het Alcorplein ontwierp.

Gebied 16

Tuindorp IJsselmonde
begrensd door Van Hardenbroekstraat, Hingmanstraat, Van Lieshoutstraat.

Dit complex Tuindorp IJsselmonde geheten is qua schaal en maat vergelijkbaar met het oudste deel van Vreewijk. De woningen van één laag met een kap zijn gegroepeerd in groepjes van twee, drie en vier aan twee gebogen lanen.
Ze hebben een gemeenschappelijk binnenterrein met tuintjes. De bouw dateert uit 1918.

Gebied 17

Bergse Voorplas, Bergse Achterplas, Straatweg begrensd door Ringdijk, Plaswijcklaan, Heer Vrankelaan, Hoyledesingel, Adriaan van der Doeslaan, Argonautenweg, Bergse Dorpsstraat, Weissenbruchlaan, Strekkade, Prinsemolenpad, Prins Bernardkade en Straatwet.

De Bergse Voorpls en Bergse Achterplas zijn van oorsprong veenplassen die zijn overgebleven van de grote droogmakerijen in de tweede helft van de achttiende eeuw in dit gebied.
Vooral in de Bergse Achterplas bevinden zich nog talrijke eilandjes die na de onvolledige vernieuwing zijn overgebleven. Op een deel ervan is in het noordwesten het Plaswijckpark aangelegd met aansluitend naar het zuiden het Berg en Broekpark.
De beide plassen worden van elkaar gescheiden door de Straatweg die een typische lintbebouwing heeft met talrijke bijzondere panden.

Criteria voor aanduiding van gebieden met bijzondere waarden

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
I	Intrinsieke stedebouwkundige kwaliteit, zoals:																	
1.	kwaliteit van het ruimtelijke concept;	+	+	+	+	+			+	+			+	+	+			
2.	betekenis vanwege de verkaveling/inrichting/voorzieningen;				+	+	+			+	+	+	+			+	+	
3.	betekenis vanwege architectonische/architectuurhistorische kwaliteiten;	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+			
4.	betekenis vanwege specifieke vorm voor specifieke functionele ontwikkeling (bv. havengebied, city-ontwikkeling, sportpark).	+	+	+	+	+	+									+		
II	Bijzondere historische betekenis, zoals:																	
1.	structuur, bestemming of verschijningsvorm, verbonden met en duidelijk uitdrukking gevend aan een specifieke politieke, culturele, geestelijke, sociale, economische of algemeen historische ontwikkeling;				+	+	+			+	+	+	+			+	+	+
2.	betekenis voor de geschiedenis van de ruimtelijke ordening en voor de ontwikkeling van het stedebouwkundig denken;	+	+	+	+			+	+	+			+		+	+		
3.	betekenis vanwege de innovatieve waarde of pioniersfunctie (type, motief, datering).	+	+	+	+	+	+			+	+	+	+					
III	Stedebouwkundige betekenis in ruimere omgeving, zoals:																	
1.	betekenis als onderdeel van een groter geheel;	+	+	+					+						+			+
2.	betekenis vanwege ruimtelijke relaties met de omgeving;	+	+	+				+	+									+
3.	betekenis vanwege markering van het stadsbeeld, als ruimtelijke of functionele dominant in een groter geheel of als representant van een groter geheel.	+	+	+		+	+	+	+						+			+
IV	Gaafheid (van de in I t/m III genoemde kwaliteiten)	+	+	+	+	±	±	+	+	+	±	±	±	±	±	±	+	+
V	Zeldzaamheid (van de in I t/m III genoemde kwaliteiten).	+	+	+	+	+	+		+	+	+	+	+			+		

[1] *op regionale schaal*
[2] *op locale schaal*