vastgesteld door B&W 21 november 2017

ROTTERDAM ZUID

CULTUURHISTORISCHE VERKENNING TARWEWIJK
IN OPDRACHT VAN STADSONTWIKKELING ROTTERDAM



STEENHUIS MEURS

308|2016

INHOUD

INLEIDING **3**

1. EEN PROEFTUIN IN ZEVEN STADIA: **4**
Rotterdam Zuid, stadsdeel in permanente transitie

2. DE RUIMTELIJKE THEMA'S VAN ZUID **37**

3. WAARDERING PER WIJK **43**

TARWEWIJK **44**
Historische context en erfenissen in beeld 44
Doorontwikkeling 49
Ensembles 51
Routes en randen van de ensembles 52
Waardering en aanbevelingen 54

BRONNEN **60**

COLOFON **61**



De wijken van Rotterdam Zuid.

INLEIDING

Een nauwe samenwerking tussen de afdeling volkshuisvesting, particuliere bouwers, havendirecteuren en prille corporaties resulteerde begin 20ste eeuw op de landelijke zuidoever in een nieuw stadsdeel voor de groeiende arbeidersbevolking. In een integrale aanpak werd de ‘lappendeken’ van particuliere ontwikkelingen in het weiland omgevormd tot een laboratorium van stedenbouw en volkshuisvestingexperimenten, met nieuwe verkavelingen (moderne hofjes) en materialen (beton). De stad die er nu staat, en de stedelijke ruimte van straten, pleinen, hofjes, singels en parken is het woon- en werkmilieu van duizenden mensen.

URGENTIE

Het is misschien lastig om het elan van een eeuw geleden te ervaren op zuid. Gelijktijdig met de goede en soms ook geslaagde bedoelingen van de stadsvernieuwing kwam de trek naar suburbia op gang, waardoor de bevolkingssamenstelling van Zuid snel veranderde en het stadsdeel zichzelf opnieuw moest uitvinden. Dat was en is een ingewikkeld proces. Er ligt een stevige opgave op Zuid, waarbij sociale vernieuwing en fysieke vernieuwing door het Nationaal Programma Rotterdam Zuid integraal ter hand worden genomen. Politiek, particuliere woningeigenaren en corporaties hebben afgesproken dat er in Charlois, Feijenoord en IJsselmonde in totaal 35.000 woningen vervangen en verbeterd gaan worden. De tijdshorizon is twintig jaar, en 12.000 woningen zijn in corporatiebezit, 23.000 in particulier bezit (zie Zuid Werkt! Nationaal programma Kwaliteitssprong Zuid, september 2011).

BOUWEN AAN EEN VERHAAL

Het is relevant om de wijken (die erg divers zijn) beter te snappen vanuit hun ontstaansgeschiedenis, zodat voor de toekomstige transformatie van de bestaande stad gefundeerde keuzes kunnen worden gemaakt. Daarbij gaat het niet om star behoud, maar om een dialoog over waarde, trots en toekomstbestendigheid. Cultuurhistorie gaat niet alleen over monumenten als losse objecten in een zee van verandering, het gaat over het bouwen aan een verhaal over een bijzonder stadsdeel, over het achterhalen van de mentaliteit waarmee dit gebied is ontstaan en over de betekenis voor vandaag en morgen. Erfgoed heeft met zijn plekken, gebouwen en verhalen een sterke verbindende functie. Het steeds sterker wordende merk Rotterdam zal er zijn voordeel mee kunnen doen.

CULTUURHISTORIE NIEUWE STIJL

SteenhuisMeurs is in 2015 door de Gemeente Rotterdam gevraagd een cultuurhistorische onderzoek te verrichten naar drie wijken in Rotterdam Zuid: Bloemhof, Hillesluis en Tarwewijk. Het onderzoek is gedaan binnen het kader van het Nationaal programma Rotterdam Zuid (NPRZ), in opdracht van bureau Monumenten & Cultuurhistorie en Gebiedsontwikkeling van Stadsontwikkeling Rotterdam gedaan.

De cultuurhistorische verkenning is in zijn ‘cross-over’ aanpak van historisch onderzoek en ruimtelijke analyse een pilot voor de cultuurhistorische verkenning-nieuwe-stijl, zoals benoemd in de Kadernotitie cultuurhistorie in bestemmingsplannen (september 2015). Hierin gaat het niet om een geschiedenisles met een descriptief karakter, maar om het bepalen van de huidige waarde van de cultuurhistorie in de wijken en het vanuit het domein van de cultuurhistorie meedenken met keuzes die in de wijkopbouw, woningvoorraad en openbare ruimte in de nabije toekomst moeten worden gemaakt.

LEESWIJZER

Hoofdstuk een is een koepelverhaal, dat als inleidend essay op de ruimtelijke en cultuurhistorische analyses van de zuidelijke stadswijken dient. Het koepelverhaal zet in zeven stadia de historische ontwikkeling van Rotterdams zuidelijke flank neer. Het gaat over de ruimtelijke ontwikkelingsgeschiedenis van Zuid als stadsdeel, over de dromen, successen en keerpunten van raadsleden en stadsplanners, volkshuisvesters en stadsvernieuwers, architecten en ideologen. Dit verhaal biedt, samen met de ruimtelijke analyses, de mogelijkheid om de ontwikkelingsgeschiedenis en waarde van deze wijken te gebruiken in de transformatieopgave van vandaag en morgen.

Hoofdstuk twee destilleert de onderscheidende ruimtelijke thema’s van Zuid. Een blauwdruk heeft voor Rotterdam Zuid namelijk nooit bestaan. Het stedenbouwkundig raamwerk zoals we dat nu kennen is een stapeling van oude dijklinten en polderroutes en uitgevoerde fragmenten van de verschillende uitbreidingsplannen die begin twintigste eeuw voor de Linker Maasoever werden vastgesteld. Ondanks dat zijn er een aantal overkoepelende thema’s te herkennen, die samen bijdragen aan het onderscheidende karakter van Rotterdam Zuid.

Hoofdstuk drie vormt de waardering van elke afzonderlijke wijk (als onderdelen los te gebruiken). Aan de hand van vier kaarten nemen we de lezer mee in de geschiedenis en ruimtelijke karakteristiek van de wijk. Dit hoofdstuk eindigt met een waarderingskaart en een aantal aanbevelingen op het niveau van de stedenbouw, de openbare ruimte en de architectuur.

SteenhuisMeurs, april 2016

ENKELE MAKERS VAN ZUID



A.C. Burgdorffer
(1862-1932)
Directeur Gemeente
Werken Rotterdam
1910-1922



A. Plate
(1881-1953)
Directeur woningdienst
1918-1923



G.J. de Jongh
(1845-1917)
Directeur Dienst
Gemeentewerken
1879-1910



P. Verhagen
(1882-1950)
Hoofd Stedenbouw
Gemeente Rotterdam
1913-1916



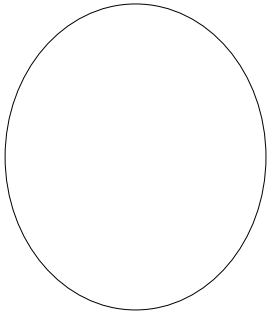
A. de Jong
(1855-1947)
Wethouder van
Gemeentewerken



H. Spiekman
(1874-1917)
Raadslid en pleitbezorger
van volkshuisvesting
(1905-1917)



J. Hudig
(1838-1924)
Wethouder
1899-1909



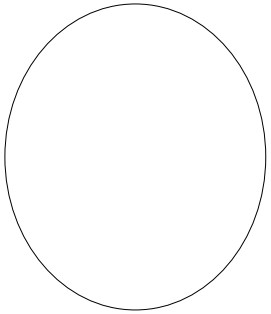
L.C.J.C. van Ravesteijn
(18??-19??)
Volkshuisvester, initiafnemer
van het 'Eerste Rotterdamse
Tuindorp', 1913



K.P. van der Mandele
(1880-1975)
voorzitter van de Rotterdamse
Kamer van Koophandel en
oprichter NEH



J. Van den Broek
(1898-1978)
Architect



W. Dahlen
(1883 - 1963)
architect



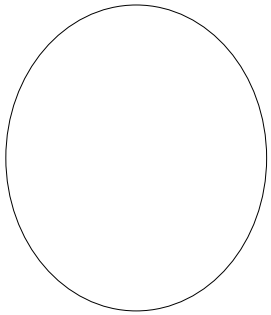
J.J.P. Oud
(1890-1963)
Architect bij de Gemeentelijke
Woningdienst
1918 - 1933



G.W. Witteveen
(1891-1979)
Stadsarchitect Rotterdam
1938-1945



C. van Traa
(1899-1970)
Stadsarchitect Rotterdam
1945 -1964



Jaques Nycolaas
(1945-1988)
Hoofd van het district Zuid van
Stadsontwikkeling Rotterdam



J.G. van de Ploeg
(1916-1986)
Wethouder van
stadsvernieuwing Rotterdam
1974-1982



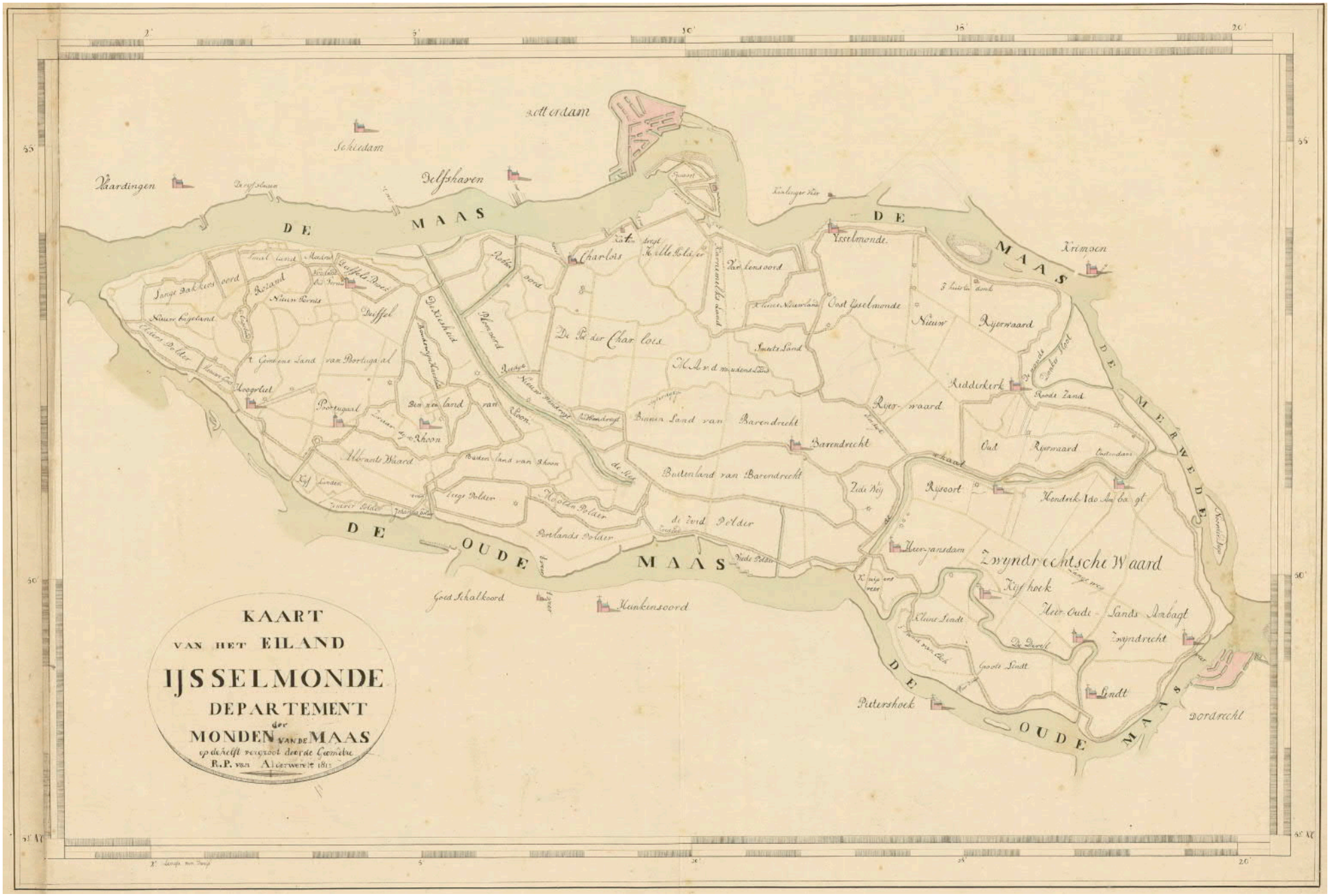
Riek Bakker
(1944)
Directeur Stadsontwikkeling
van de gemeente Rotterdam
1986 - 1991

1. EEN PROEFTUIN IN ZEVEN STADIA

ROTTERDAM ZUID, STADSDEEL IN PERMANENTE TRANSITIE

Rotterdam-Zuid is al meer dan honderddertig jaar een proeftuin. Een gebied waar steeds weer nieuwe sociale en ruimtelijke concepten worden getest, waar telkens nieuwe inwoners hun draai zoeken, waar wordt geleefd en gewerkt in een heel eigen stedelijke sfeer. Dat wonderlijke gebied dat eigenlijk alleen mensen die er wonen echt goed kennen, een gebied dat vroeger de ‘Boerenzij’ of het ‘Overmaasche’ werd genoemd. De open weilanden lagen tot ver na de Tweede Wereldoorlog pal op de stadsbebouwing, en daartussen ontstond schoksgewijs een stadsdeel, dat gekenmerkt wordt door heftige contrasten tussen dorpsheid en hyperstedelijkheid. Het metroviaduct dat complete boulevards overspant, de grote vroeg-industriële graansilo’s en kantoren, ouderwetse winkelstraten met van alles en nog wat , rustige woongebieden, laaggelegen ten opzichte van de oude dijken, met daarin bebouwing uit verschillende fasen van de stadsvernieuwing, de naoorlogse tuinwijken en daarachter de polders van IJsselmonde. Zuid is een stad van contrasten, van geslaagde maar ook gestrande stedelijke concepten en dat maakt het tot een fascinerend gebied, zonder de sociale problematiek die er ook is, te willen ontkennen.

Dit verhaal gaat over de ruimtelijke ontwikkelingsgeschiedenis van Zuid als stadsdeel, over de dromen, successen en keerpunten van raadsleden en stadsplanners, volkshuisvesters en stadsvernieuwers, architecten en ideologen. Het dient als inleidend essay op de ruimtelijke en cultuurhistorische analyses van de zuidelijke stadswijken. Er ligt een stevige opgave op Zuid, waarbij sociale vernieuwing en fysieke vernieuwing door het Nationaal Programma Rotterdam Zuid integraal ter hand worden genomen. Dit verhaal biedt, samen met de ruimtelijke analyses, de mogelijkheid om de ontwikkelingsgeschiedenis en waarde van deze wijken en woningen te gebruiken in de transformatieopgave van vandaag en morgen. Cultuurhistorie gaat niet alleen over monumenten als losse objecten in een zee van verandering, het gaat over het bouwen aan een verhaal over een bijzonder stadsdeel, over het achterhalen van de mentaliteit waarmee dit gebied is ontstaan en over de betekenis voor vandaag en morgen. Erfgoed heeft met zijn plekken, gebouwen en verhalen een sterke verbindende functie. Het steeds sterker wordende merk Rotterdam zal er zijn voordeel mee kunnen doen.



Kaart van het eiland IJsselmonde departement der Monden van de Maas, 1812. [NA]

AGRARISCH EN ACHTERGEBLEVEN

Historisch gegroeide imago's zijn hardnekkig. Zo ook dat van Zuid. Bijnamen als de 'Boerenzij' brengen het agrarische verleden in herinnering, en zijn tot ver in de twintigste eeuw gebruikt om de bewoners te typeren als achtergebleven, en zeker niet stedelijk. 'De NRC kwam de brug niet over' zei wethouder Joop Linthorst in de vroege jaren tachtig. Voor het mondaine leven moest je op de noordoever zijn. Hier op de zuidoever had de stad Rotterdam altijd functies geplaatst die ze liever niet in de stad wilden, zoals de zestiende-eeuwse galg en het achttiende-eeuwse pesthuis.

Zuid, dat waren de oude polders van Charlois, van Katendrecht, de Hillepolder, Varkenoord en Smeetsland met oude dijkdorpen als Katendrecht, IJsselmonde en Ridderkerk, bevroren in de tijd. Tot 1895, toen begonnen werd met het graven van de Maas- en Rijnhaven, was Katendrecht een welvarend dijkdorp, omringd door vruchtbare polders. Een deel van de Rotterdamse elite bracht er de zomermaanden door in chique landhuizen op buitenplaatsen, met een veerpont verbonden met de Veerhaven. Verderop, in Oud-IJsselmonde en in Rhoon, lagen zelfs echt kastelen met parken en vijvers.

Beplante dijken, soms met vijf rijen iepen, markeerden de vlaktes van de lager gelegen polders, en de schuine taluds gaven het landschap een monumentaal karakter. Vlasteelt en akkerbouw vormden de belangrijkste landbewerking. De Koedood, een vroegere rivierarm doorsneed West-IJsselmonde over een lengte van vier kilometer en was schilderachtig en mooi begroeid. Bij eb waterde de stroom vrij uit in de Nieuwe Maas.

Maar de snel groeiende havenstad Rotterdam had de terreinen nodig; ze groef vanaf 1850 havens uit in de rivieroever, die op hun beurt bedrijven aantrokken. De ontwikkeling van de zuidelijke rivieroever vormt de eerste proeftuin op Zuid.



Topografische kaart van Rotterdam, Delfland, Voorne Putten en Kralingen, 1848. [SAR]



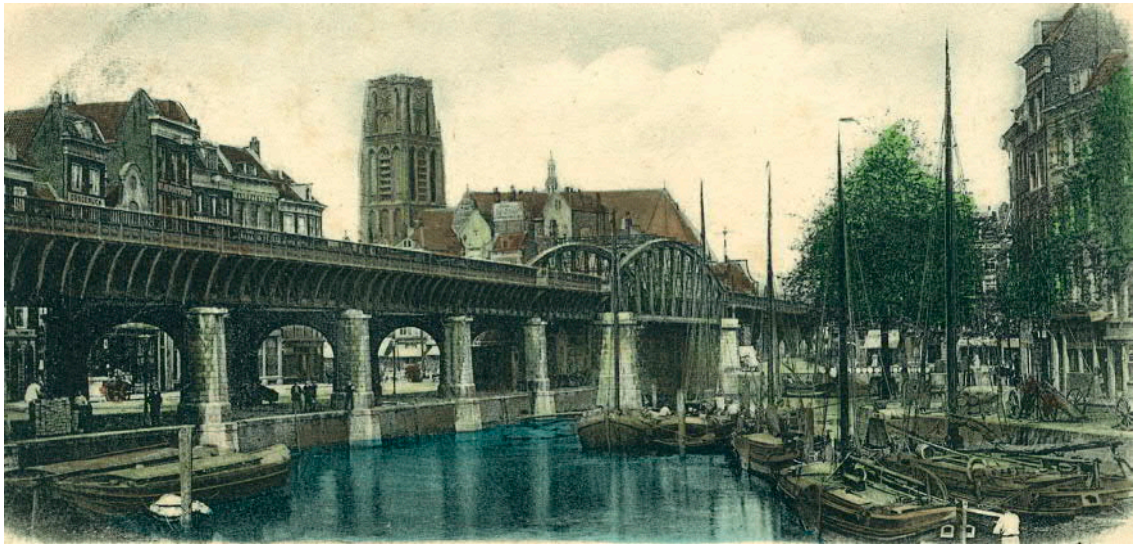
Inzoom kaart 1848. Te zien is de oorspronkelijke situatie van Katendrecht met enkele landgoederen, 1848.


Huizen aan de Hilledijk in Hillesluis, 1907. Rechts is het polderlandschap te zien. [SAR]


Aanleg van de Maashaven, omstreeks 1902. [SAR]



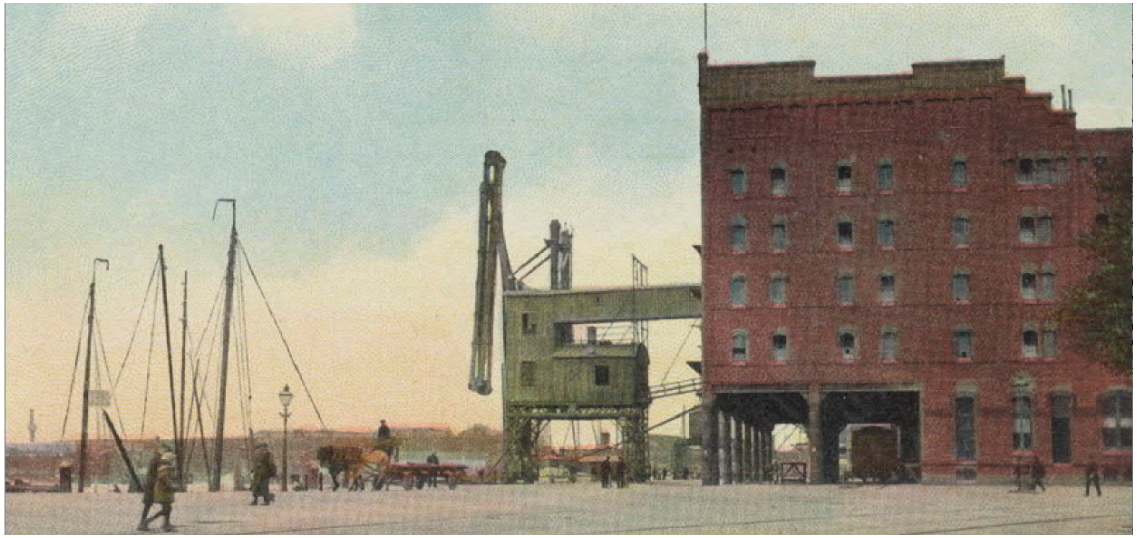
De Nieuwe Maas vanaf restaurant 'Bellevue' aan de Parkkade, 1900. De bomenrij op de achtergrond staat langs de Katendrechtschedijk, die Katendrecht met Charlois verbond. [SAR]



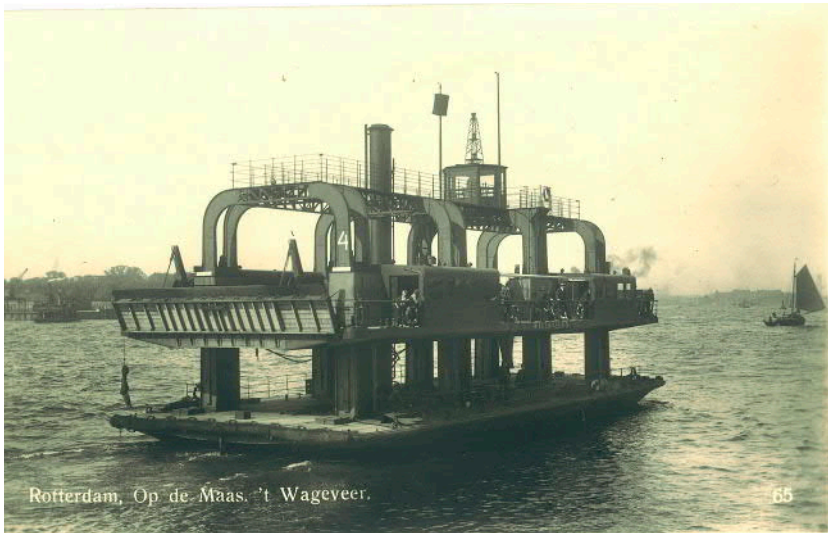
Hoogspoor voor de lijn Rotterdam Dordrecht ter hoogte van de Kolk. [collectie SteenhuisMeurs]



Gemeentelijk droogdok, 1883. De gevaartes drreven op het water. [Rijksmuseum]



Het Pakhuis De Eersteling van N.V. Het Nederlandsche Veem aan de oostzijde van de Rijnhaven, 1920. [SAR]



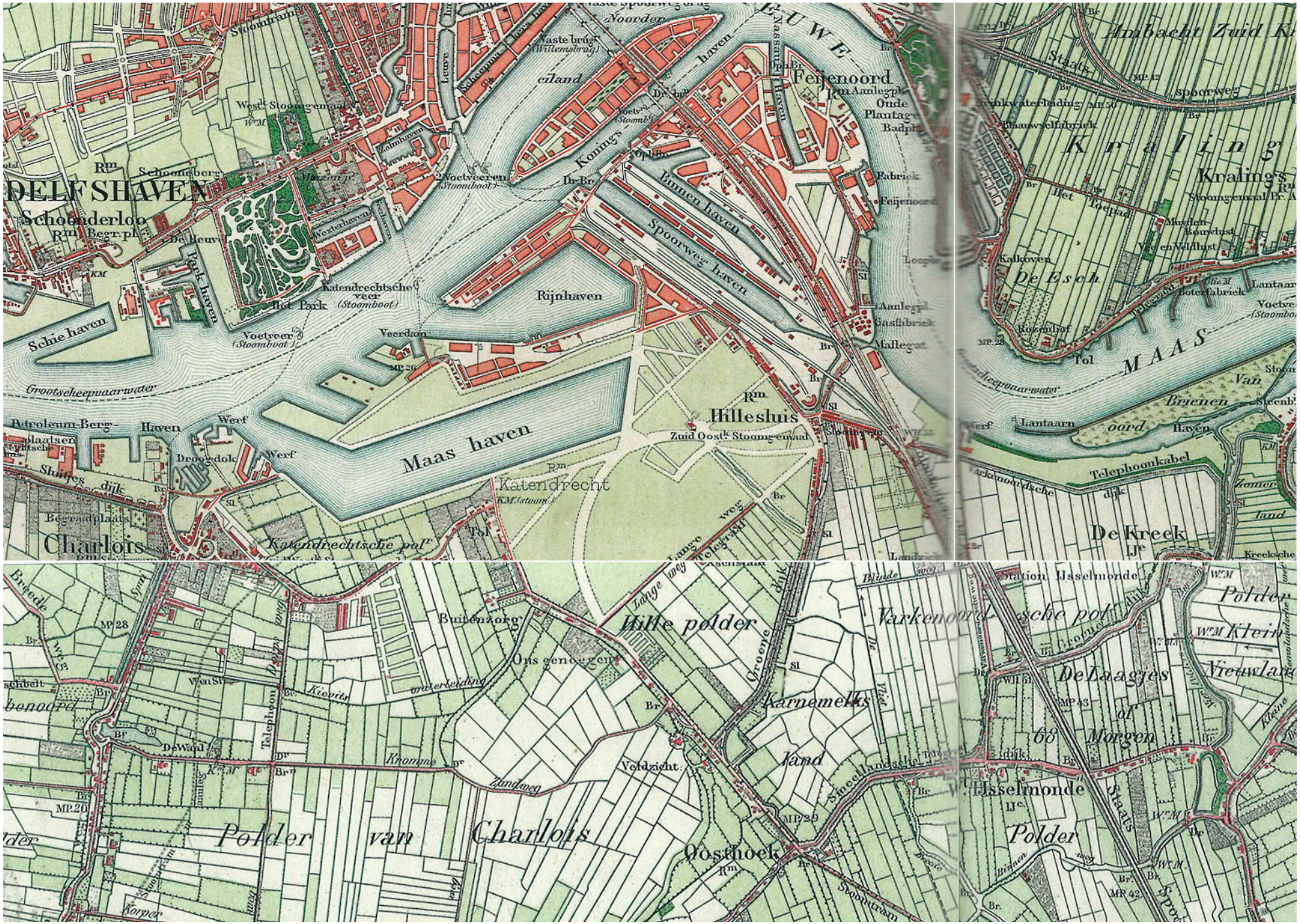
Veerpont die met het getij van de Maas meebewoog. Het dek was anderhalve meter verstelbaar. [collectie SteenhuisMeurs]

DE EERSTE PROEFTUIN, 1872-1910: BEDRIJVEN AAN DE ZUIDOEVER VAN DE MAAS

De grote ontwikkeling van de zuidoever begint aan het einde van de negentiende eeuw . Nadat de Rijksoverheid in 1872 een hoog boven de stad zwevende spoorbrug over de Maas richting Zuid-Nederland had gebouwd, zwevend om de schepen niet te hinderen, waagde ook Rotterdam de oversteek. Het hoogspoor kreeg zijn vervolg in een draaibare spoorbrug over de nieuw gegraven Koningshaven, waardoor het Noordereiland ontstond. Voor de aanleg van havenbekkens op Feijenoord ontbrak het de gemeente aan middelen – een voorinvestering door de lokale belasting te verhogen, durfden de bestuurders niet aan.

De aanleg van het rijksproject Nieuwe Waterweg in datzelfde jaar 1872, waarbij de duinen over een afstand van 4,3 kilometer werden doorgraven en een eigen zeetoegang ontstond, was een cruciaal kantelpunt. Rotterdam veranderde van een koopmansstad, waar de handelaren hun goederen in pakhuizen bewaarden, naar een veel dynamischer overslaghaven, waar alles draaide om het snel en efficiënt overslaan van goederen. De gemeente nam het voortouw op zuid. Zij legde voor zakenman en avonturier Lodewijk Pincoffs rond 1875 de Binnenhaven, de Entrepothaven en de Spoorweghaven aan en veranderde na diens faillissement in 1879 in een grote publieke speler in de haven – omdat zij de failliete boedel voor vier miljoen gulden overnam. Vanaf 1882 stapte de gemeente Rotterdam in de business van kadeverhuur, snel gevolgd door verhuur van kranen en ander materieel. Onder directeur Gemeentewerken G.J. de Jongh (1845–1917) werden de havens thematisch geclusterd. Zuid was voor de bulkgoederen: kolen, graan en ertsen. Nog sterker gingen bedrijven concurreren op efficiëntie en innovatie. Al tijdens de aanleg in 1887 veranderde de Rijnhaven van functie. Het werd in plaats van een berghaven voor binnenschepen (bij ijsgang) een transitohaven (doorvoerhaven) voor de toen spectaculaire boord-boord-overslag (overslag direct van schip naar schip). Het eeuwenoude dorp Katendrecht met 3500 inwoners moest na 1895 wijken voor de Maashaven, waar De Jongh de bedrijven voor graanoverslag concentreerde. Niet voor niets werd de aangrenzende wijk de Tarwewijk genoemd, en zijn Meneba en Quaker hier nog altijd gevestigd. Dwars door de Fenixloodsen aan de Rijnhaven, die momenteel worden herontwikkeld tot grote woongebouwen, liepen twee spoorlijnen voor de goederentreinen. De kolossale Waalhaven, die in fases van 1912 tot 1922 werd gegraven bood plek aan vele nieuwe bedrijven.

Allerlei nieuwe typen ondernemers kwamen op, zij verdienden hun geld in de keten van het internationale goederenverkeer. Commissiehandelaren, expediteurs, graan- en steenkolenhandelaren, cargadoors en stoomvaartreders, zij vonden een plek op de zuidoever en begonnen daar als bezetenen te innoveren.
Bedrijven stelden alles in het werk om schepen zo snel mogelijk te laden en te lossen. Op de Maas was in de periode 1900–1940 dag en nacht een adembenemend schouwspel te zien, een soort ballet van boten en installaties, geflankeerd door enorme loodsen en pakhuizen aan de oevers. Wonderlijke, voorwereldlijke monsters van staal dreven in de Rijnhaven, het waren drijvende graanelevatoren of drijvende droogdokken, die de overslagtijd tot een minimum beperkten, terwijl de opkomst van telefoon en telegrafie een steeds snellere communicatie mogelijk maakte. Dat spectaculaire havenlandschap maakte Rotterdam gaandeweg tot een toeristische bestemming, een gegeven waar rederij Fop. Smit slim op inspeelde door in 1913 het boekje Wandelvaart door de Rotterdamsche havens uit te geven. De hele stad ‘lijkt een brouwketel waarin de handelsenergie tot kookpunt gestegen is’. Bij scheepswerf Wilton op Feijenoord werkten tweeduizend mensen. Bij de Graanelevatormaatschappij aan de Maashaven werd in 1910 met zestien immense graanelevatoren 4400 miljoen kilo graan overgeslagen, met een totale waarde van 300 miljoen gulden. Het graan werd opgeslagen in de geheel uit gewapend beton opgetrokken graansilo, waar rond 2000 grote feesten werden georganiseerd onder de naam Now&Wow. Twintigduizend ton graan kon hier in 42 achtkantige cellen bewaard worden. De ontwikkeling van de zuidelijke Maasoever tot innovation hub van het industriële tijdperk is het eerste en bepalende hoofdstuk van de proeftuin Rotterdam Zuid.



Topografische kaart 1900. [Grote Historische Atlas Zuid-Holland]

DE TWEEDE PROEFTUIN, 1910-1930: ZUID ALS EXPERIMENT VAN STEDENBOUW EN VOLKSHUISVESTING

De vestiging van nieuwe bedrijven zorgde voor nieuwe werkgelegenheid. De immigranten in booming Rotterdam kwamen uit Brabant, Zeeland en Drenthe, en de cultuurschok was voor hen minstens zo groot als voor de immigranten van onze tijd. De kaart van de zuidoever laat in 1905 nog een grotendeels agrarisch gebied zien, met hier en daar wat plukjes speculatiebouw, de straten eindigend in de polder. Elke maand kwamen er duizend nieuwe Rotterdammers bij. Het beplante dijkenlandschap raakte bebouwd met rijen huisjes, die van verre gezien het landschap in compartimenten indeelden of zelfs het gezicht op het land geheel afsloten. Directeur Gemeentewerken De Jongh had weliswaar een uitbreidingsplan getekend in 1903, waarvan de Brielse en Dordtselaan waren uitgevoerd, maar dat in de verdere uitvoering stokte. Op het landschap van IJsselmonde bestond geen visie. Het ontbrak aan een vastgesteld uitbreidingsplan voor de polders van zuid, en dat terwijl de Woningwet van 1901 steden verplichtte om hun verdere groeiplannen weer te geven op kaart.

In mei 1913 had de gemeenteraad net een half jaar van hevige debatten over de vraagstukken van stadsuitbreiding en volkshuisvesting achter de rug. Er waren veel te weinig woningen voor de nieuwkomers, waardoor gezinnen opeengepakt in kleine donkere kamers woonden. De gemeente had nauwelijks eigen grond in bezit om te gaan bouwen, terwijl particuliere bouwondernemers niet genegen waren huizen te bouwen voor de lagere inkomensgroepen. Verschillende raadsleden maakten zich zorgen over de toekomstige gedaante van de stad. ‘Ik durf te zeggen’, aldus het (eerste) sociaal-democratische raadslid Hendrik Spiekman in de vergadering, ‘dat er in heel de wereld geen leelijker, afschuwelijker dingen zijn – het wordt echter tegenwoordig wat beter – dan wat men 30, 40 of 50 jaar terug heeft gebouwd als de zoogenaamde voorsteden. (…) Zooals men daar de straten heeft aangelegd en de huizen tegen elkander heeft aangeplakt, is dat zóó monotoon en zóó ellendig éénvormig, als men slechts denken kan. Alles wat leven kan brengen, wordt daar gemist.’ Voor ieders begrip: Spiekman sprak over het Oude Westen, over het Oude Noorden, over de Afrikaanderwijk, wijken die vanaf de jaren zeventig drastisch werden vernieuwd.

Nu waren er aan het eind van de 19e eeuw en het begin van de 20e eeuw al wel enkele proeven gedaan met woningbouw voor lagere inkomens; en het interessante is, dat het netwerk van bovengenoemde nieuwe ondernemers daarin een trekkersrol vervulde. Volgens het principe van sociaal liberalisme (een gezonde arbeider is een hardwerkende arbeider) waren er initiatieven aan de Rotterdamsestraat (1866, drie blokken, mr W.C. Mees), de Paul Krugerstraat (1891, 75 woningen, mr. L.C.J.C. van Ravesteijn). Telkens hield de gemeentelijke overheid zich afzijdig, en bleef het bij kleine complexen, die overduidelijk leden aan kinderziektes van financiële, plattegrondtechnische of hygiënische aard. ‘Deze lijdensweg heeft lange tijd anderen afgeschrikt van bemoeienis met de volkswoningbouw’, aldus notaris en initatiefnemer Van Ravesteijn in 1913. Met de komst van de Woningwet en Gezondheidswet ontstond de mogelijkheid om woningbouwverenigingen op te richten. Aan de Persoonshaven verrezen in 1909 woningblokken van de NV Maatschappij voor Volkswoningen, opgericht door de Rotterdamse ondernemers De Bruijn, Hintzen, Mees, Nolst Trenité en Van Ravesteijn). Dit complex was wel succesvol, en de activiteiten in de volkswoningbouw smaakten naar meer.

Zuid werd na dit Raadsdebat het stadsdeel waar het goed moest komen met de Rotterdamse volkshuisvesting. De sense of urgency was niet te missen. De grond op de noordoever was schaars geworden, de woontoestanden raakten onhoudbaar, de Raad was overtuigd geraakt van de noodzaak van gemeentelijk ingrijpen. Vanaf 1910 ging de Maatschappij voor Volkswoningen, die ook het complex aan de Persoonshaven had gerealiseerd, in Bloemhof aan de gang, spoedig gevolgd door nieuw opgerichte woningbouwverenigingen. Bloemhof maakte deel uit van een veel grotere stedenbouwkundige compositie voor heel zuid, waarvoor de afdeling Stadsuitbreiding na 1913 opdracht had gekregen.

Bijzondere prestaties gaan altijd over mensen die elkaar vinden. Op Zuid ontstond in de jaren 1910-1935 een fascinerende mix van ambtenaren (rode [socialistisch bevlogen] ingenieurs) en havenondernemers, die voor de arbeidsproductiviteit van hun werknemers belang hadden bij een goede volkshuisvesting. In een sociaal-liberale samenwerking gingen gemeente en particuliere sector samenwerken. Het is niet overdreven te stellen dat de Gemeentelijke Woningdienst (opgericht in 1919) er zonder de inzet van Rotterdamse ondernemers niet was gekomen. Het Gemeentelijk Tuindorp in de Bloemhof werd door deze Woningdienst gerealiseerd, maar de havenondernemers gingen ook door: ze gingen zelf arbeiderswoningen produceren. Het was een groep van ‘verantwoordelijke burgers’ die elkaar in verschillende sociaal-culturele netwerken ontmoette. Spilfiguren waren de eerder genoemde mr. L.C.J.C. van Ravesteijn en mr. K.P. van der Mandele. In 1912 begonnen zij in eigen beheer, op eigen grond en met een eigen aannemerij met de voorbereidingen van tuindorp Vreewijk, het grootste arbeiderstuindorp van Europa. Nergens in Nederland was de inzet en invloed van de financiële en culturele elite voor de sociaal-culturele positie van de arbeider zo groot als in Rotterdam.



Ontwerp voor Rotterdam Zuid 1914 (vastgesteld 1917). [SAR]

ZUID: EEN STAD MET EIGEN VOORZIENINGEN EN EEN EIGEN CENTRUM, 1914

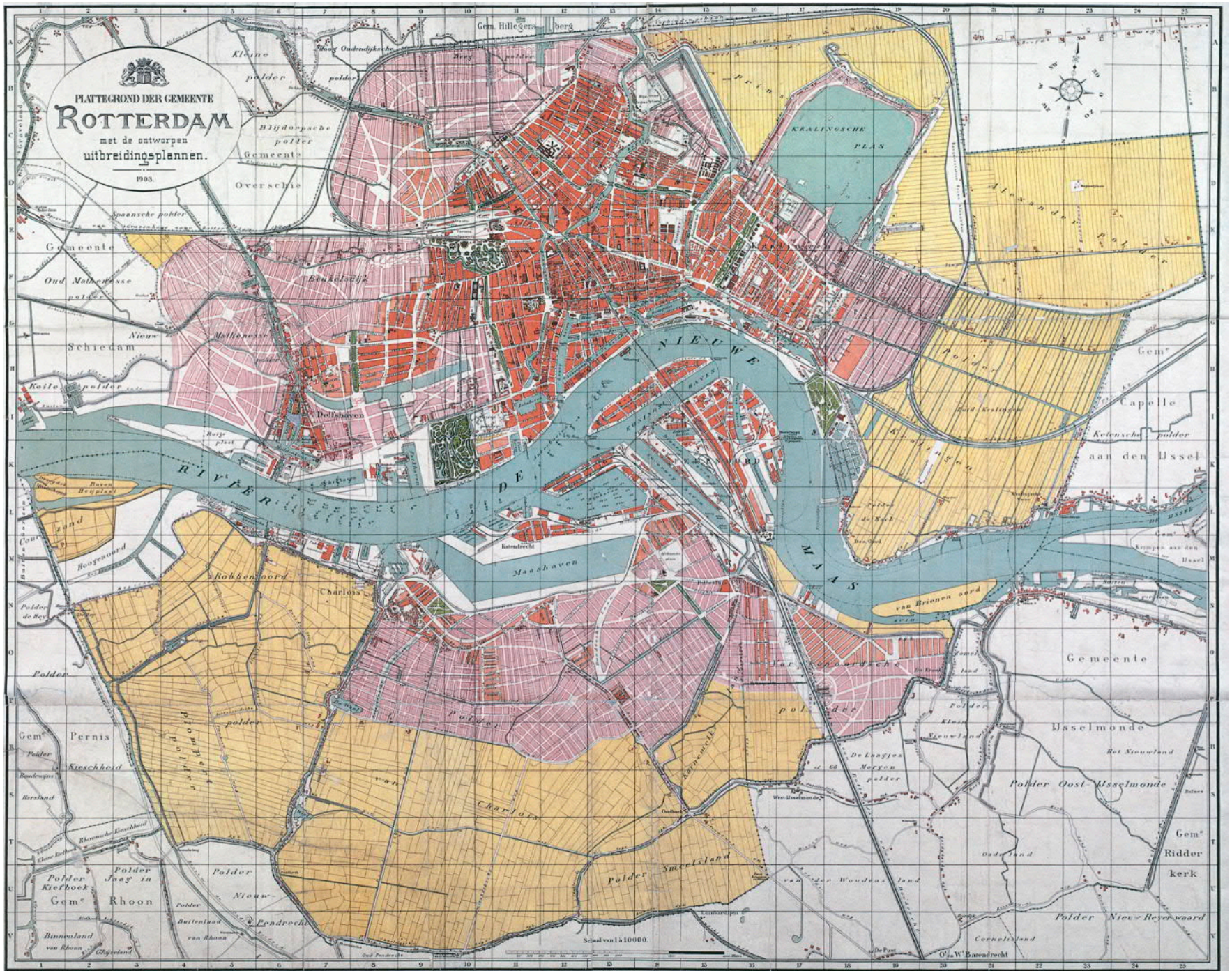
Het ontwerpersbrein achter zowel Bloemhof als Vreewijk, als achter het vervolmaken van de stedenbouwkundige plannen voor de oude wijken op Zuid was een jonge Delftse ingenieur, Pieter Verhagen (1882-1950), die in mei 1913 door De Jongh's opvolger, directeur Gemeentewerken A.C. Burgdorffer was aangenomen als chef stadsuitbreiding. Samen met bevriende ingenieurs van Bouw- en Woningtoezicht en Grondbedrijf (waaronder zijn latere compagnons Granpré Molière en Kok) lukte het hem om van Rotterdam-Zuid daadwerkelijk een proeftuin voor stedenbouw en volkshuisvesting te maken. Alle stedelijke ontwerpen vanaf 1913 werden opgeborgen in de Geheime Tekenkamer, om grondspeculatie door het uitlekken te voorkomen. Er lag een compleet nieuwe woonstad klaar om te bouwen – geleid door gemeentelijke ontwerpers en ontwikkeld naar de nieuwste inzichten. Nieuwe verkavelingsconcepten zoals het tuindorptype, maar ook 'moderne hofjesbouw' kwamen uit zijn koker, zoals te zien is aan zijn grote ontwerp voor alle vroeg twintigste eeuwse wijken op zuid. Recent werd dit ontwerp in de archieven aangetroffen, en de vergelijking met de huidige stedelijke structuur op Zuid is fascinerend.

Het 'plan Zuid', zoals het in de toelichting van 1914 werd genoemd, besloeg een brede band van terreinen tussen het westelijk gelegen dorp Charlois en het oostelijk gelegen IJsselmonde. De zuidoever moest een stad met eigen voorzieningen en een eigen centrum worden. Op de noordoever was het Hofplein het centrale punt, op de zuidoever was dit de samenkomst van Dordtschestraatweg, Dordtschelaan en Lange Hilleweg. Naast de bestaande Willemsbrug en Koninginnebrug, die ingrijpend verbeterd moesten worden, voorzag de gemeente geen nieuwe bruggen, althans niet op korte termijn. Tot aan het Noordereiland was de Maas een zeehavengebied, en waren bruggen uitgesloten. Bij een verdere ontwikkeling van de zuidoever zouden een tunnel in het verlengde van de 's Gravendijkwal (de in 1942 geopende Maastunnel) en een hoge brug nabij IJsselmonde (de in 1959 geopende Van Brienenoordbrug) in de verkeersafwikkeling kunnen voorzien, maar in 1917 zag de gemeente de oplossing in de verbetering van de veerdiensten.

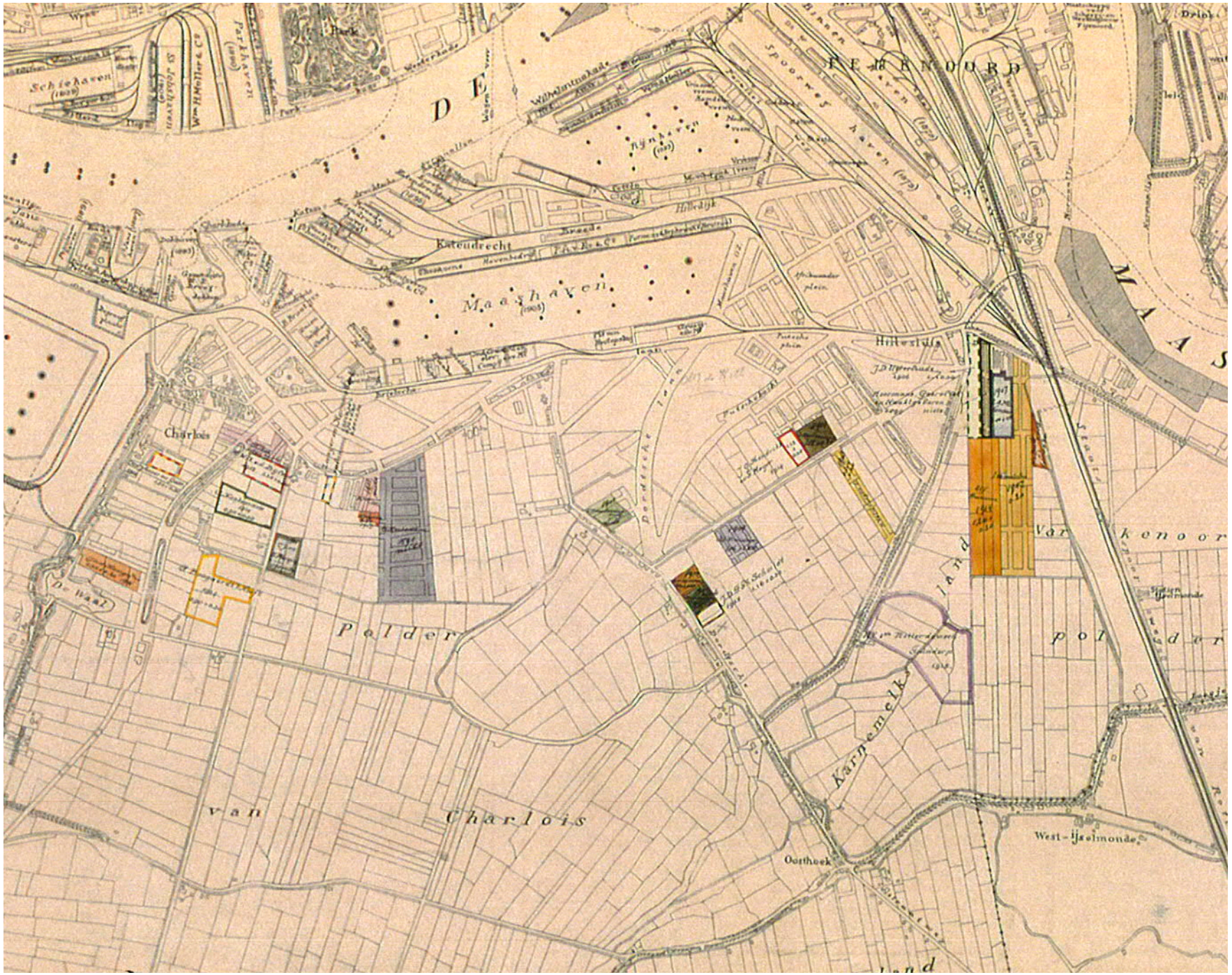
De nieuwe stad op Zuid moest aan de buitenranden open tuindorpbebouwing krijgen, 'waar een werkelijk 'gaaf buiten' de stad nog omringt', die naar het centrum verdichtte. Langs de getraceerde hoofdwegen was het van belang zo veel mogelijk continuïteit in bebouwing te maken en de bouwblokken een gunstige oriëntering te geven. De linker Maasoever was grotendeels bedoeld voor arbeiderswoningbouw. Toch zou ook de middenklasse langs de rustige singels woongelegenheid kunnen vinden, terwijl de gegoeden in een villapark nabij het geprojecteerde park terecht konden. Het plan bevatte een genereus opgezette stadsgracht, die het gebied van oost naar west doorsneed, met een profiel van 25 meter en aan weerszijden een 15 meter brede zone met voetpad en rijbaan.

Het stadspark met een oppervlakte van zes hectare kende de volgende toelichting: 'grootere boschpartijen en sportterreinen zijn hier natuurlijk niet op hun plaats; een net van wandelwegen tusschen zorgvuldig aangelegde gazons met hier en daar boom- en heestergroepen en bloembedden zullen de hoofdmomenten van den aanleg moeten vormen.' Voor het echte buitenzijn had Verhagen het landschap van het eiland IJsselmonde in gedachten: 'Het eiland IJsselmonde met zijn mooie lanen en landwegen, zijn vruchtbare akkers en weiden, zijn schilderachtige dorpjes en zijn fraaie waterpartijen en riviergezichten biedt voor den stedeling, die aan den linker Maasoever woont, zonder twijfel eene uitgezochte gelegenheid om zich in de vrije natuur te verlustigen, zelfs zonder dat daarvoor groote afstanden behoeven te worden afgelegd. De liefhebber van wandelen behoeft, om zoo te zeggen, den voet maar even buiten de deur te zetten om naar hartelust van al dat schoons te kunnen genieten en zal dit zeker verre verkiezen boven de genoegens, die een kunstmatige parkaanleg biedt.' Hier spreekt van een hartstochtelijk wandelaar en natuurliefhebber, die zelf op dat moment een boerderij nabij het latere Vreewijk als weekendverblijf benutte, en vanaf zijn vroege jaren zijn wandeltochten door heel Nederland in Natuurdagboeken bijhield. Deze dagboeken met aquarellen worden bewaard in de archieven van Het Nieuwe Instituut.

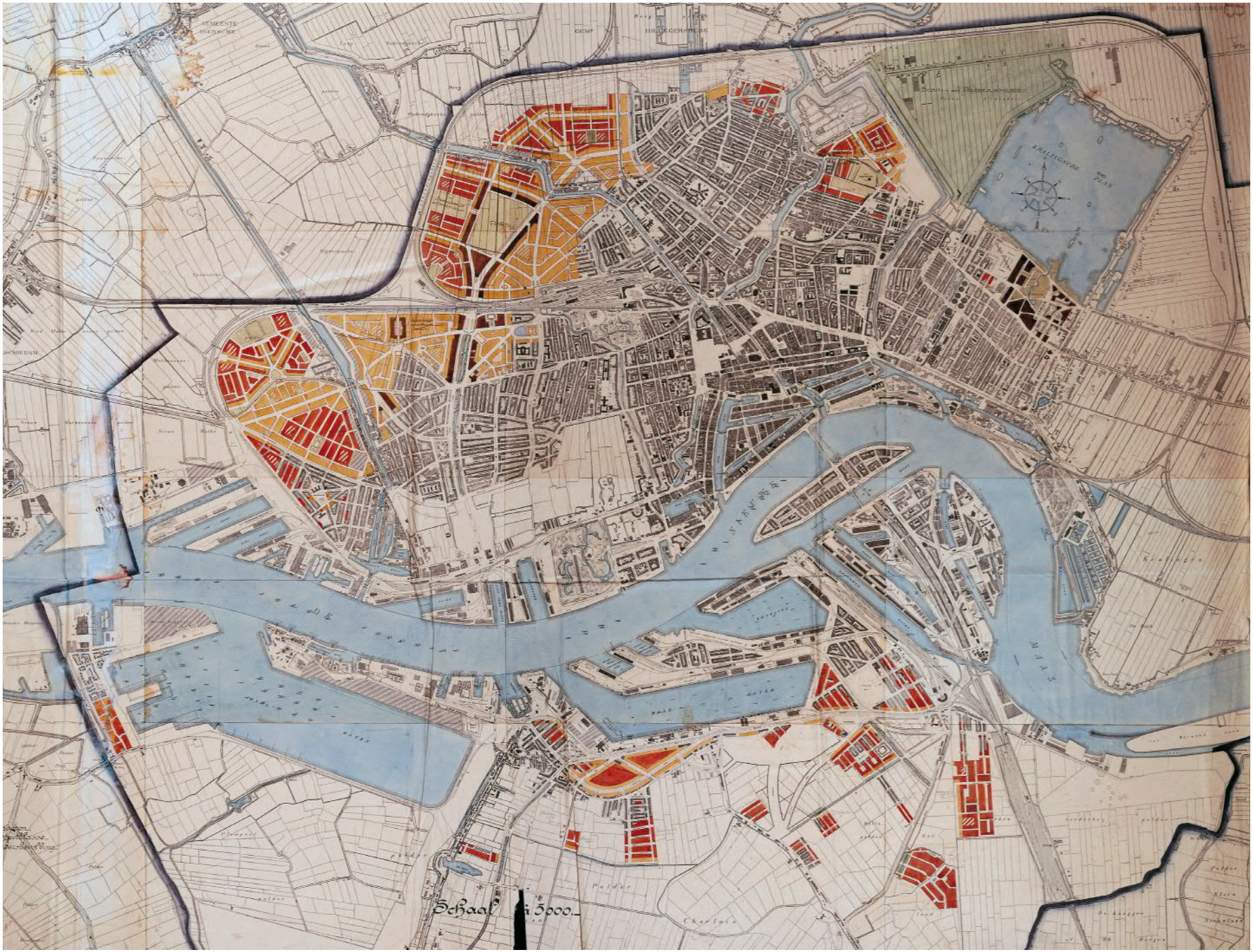
Stedenbouw is een weerbarstig vak. Het uitbreidingsplan werd niet door de Gemeenteraad vastgesteld. Dat kwam doordat er politiek onvoldoende steun was om een dergelijk grootschalig ontwerp voor een hele nieuwe stad ineens aan te nemen; de consequenties voor de gemeentelijke kosten waren niet te overzien. Kijken we nog een keer naar het grote ontwerp voor heel zuid, dan is eigenlijk opvallend hoeveel ondanks de niet-vastgestelde status wél is uitgevoerd. Het interessante is namelijk dat er zich inmiddels rond de stedelijke opgave van de stadsplanning en volkshuisvesting een groep ambtenaren en ondernemers had verzameld die, elk vanuit hun eigen positie, deden alsof het ontwerp wél status had. Ambtelijke instrumenten werden ingezet en opgerekt om het versnipperde grondeigendom op Zuid te kunnen coördineren. De leden van de Gezondheidscommissie, waar alle stedenbouwkundige ontwerpen uitvoerig werden besproken, behoorden praktisch allemaal ook tot de oprichters van Vreewijk.



Uitbreidingsplan voor Rotterdam G.J. De Jongh, 1903. [Historische Atlas Rotterdam, 2007]



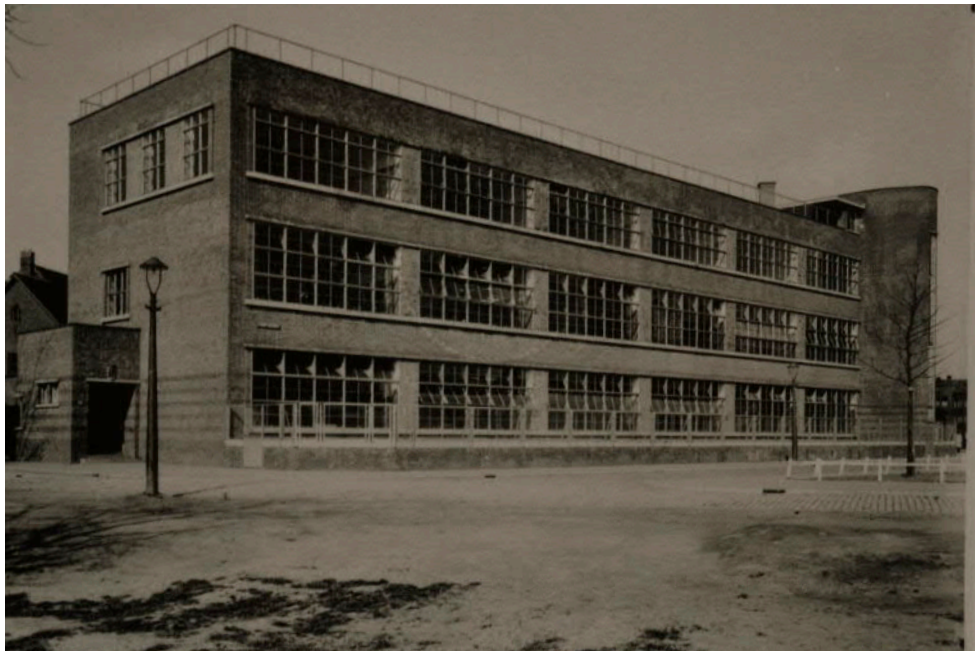
Enkele ontwikkelingen op uitgegeven gronden in Rotterdam Zuid, 1915. [SAR]

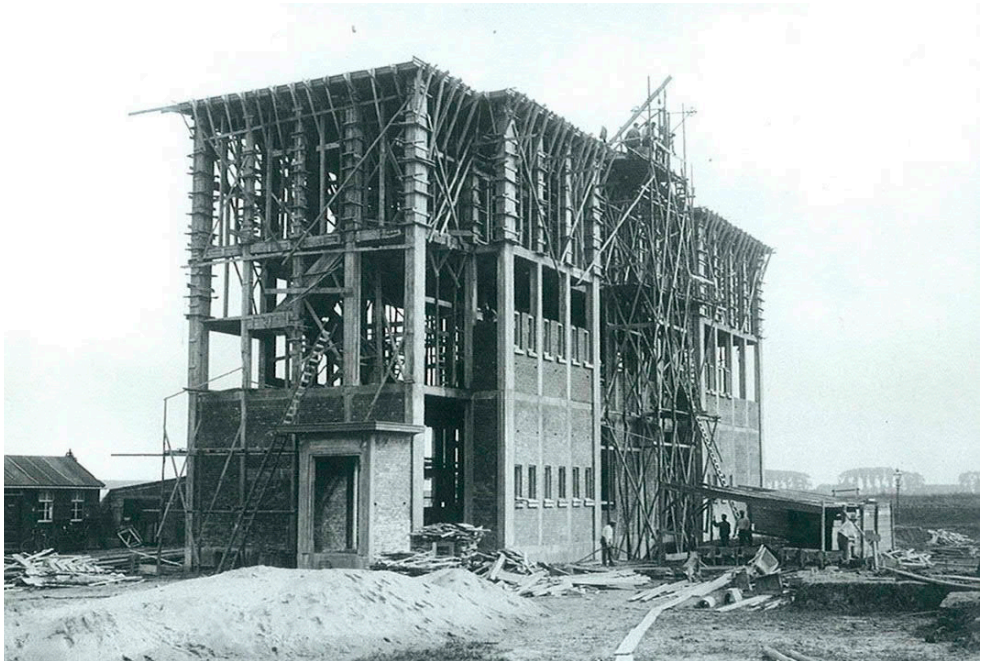


Verzamelkaart van goedgekeurde uitbreidings- en stratenplannen in Rotterdam, 1916. [SAR]

Stadsuitbreiding had een compleet nieuwe stad op zuid getekend, dooraderd met groene singels, met kerken en scholen rond pleinen als sociale ontmoetingspunten. De Bouwpolitie breidde haar verordeningen uit om via de bouwkavels stedenbouwkundige sturing te kunnen doen, en vanaf 1919 gaf een nieuw opgerichte Gemeentelijke Woningdienst het goede voorbeeld met het ‘gemeentelijk tuindorp’ Bloemhof en later de Kiefhoek. Want rustig wonen in laagbouw werd voor de nieuwe bewoners van zuid, doorgaans afkomstig uit plattelandsgebieden, gezien als ideale woonvorm.

We kunnen het ons niet voorstellen, maar veel nieuwkomers namen een koe of een geit mee en zetten deze in de achtertuin. Het toont aan hoezeer wij in een eeuw tijd wennen moesten aan het wonen in de stad. Het park van 6 hectare werd na de oorlog opgeschaald tot een fenomenaal Zuiderpark van 215 hectare. Met de stadsgracht liep het minder goed af – die kwam er niet. De grond was te kostbaar om te gebruiken voor openbare ruimte.







Enkele voorbeelden van scholen in de wijk Bloemhof. Linksboven is de school langs de Lange Hilleweg, linksonder en rechts zijn scholen bij het Putseplein. [SAR]

DE VERZORGINGSSTAAT AVANT LA LETTRE

Met een centraal gecoördineerde stedenbouw en grondpolitiek lag de weg open voor de best mogelijke volkshuisvesting. De gemeente wilde zelf het goede voorbeeld geven. In het Rotterdamse gemeentearchief worden twee fotoalbums bewaard met daarin de trotse documentatie van woningbouwcomplexen voor arbeiders uit de periode 1915-1930. Opdrachtgever voor de albums was ir. A. Plate, directeur van de in 1919 opgerichte Gemeentelijke Woningdienst. Vanaf 1916 had de gemeente Rotterdam met bouw- en huursubsidies de bouw en bewoning van goedkope woningen ondersteund, kort daarna nam het Rijk deze aanpak over. In 1922 waren er 1900 eengezinswoningen klaar. De oprichting van de Woningdienst betekende in het Rotterdamse liberale politieke klimaat de kroon op een jarenlange strijd voor een betere volkshuisvesting. In de vier oorlogsjaren was de private bouwactiviteit volkomen stilgevallen, hét moment voor de gemeente om in het gat te springen. De Woningwet en Gezondheidswet maakten het voor de gemeente Rotterdam mogelijk om grond tegen lage prijzen te verkopen, in ruil voor een lage woninghuur. Dat onderheien op de zuidoever vanwege de zware kleigrond niet nodig was, kwam de betaalbaarheid van de woningen ten goede. De gemeente ging dus financieel sturing geven aan een voorheen door het particuliere initiatief gestuurde woningmarkt – net zoals zij in 1882 de failliete boedel van Pincoff's havenbedrijf op Feyenoord had overgenomen en daarmee partij in de haven werd.

Zuid groeide uit tot een proeftuin voor de verzorgingsstaat, waar de gemeentelijke overheid het stedelijk leven bewust regisseerde en ontwierp. Een rustige, landelijke sfeer in Bloemhof, een meer stedelijke sfeer in Hillesluis en Tarwewijk, rond het hart van Charlois een dorpse sfeer en langs de nieuwe singels vrijstaande woningen. Tuindorp Vreewijk, gerealiseerd door de particuliere sector maar eveneens onder regie van Verhagen (inmiddels vanuit zijn bureau) sloot naadloos aan op de structuren van zuid. Woninginspectrices leidden de bewoning van de gemeentelijke bouwblokken in goede banen. Zij beslisten wie er in aanmerking kwam voor een woning en legden onaangekondigde huisbezoeken af bij 'gezinnen met slechte woonzeden.' In de woning werd gekeken naar de reinheid van het beddengoed, de inrichting van de keuken en de gezondheid en kleding van de kinderen. Ook in Vreewijk werd een excellente sociale wijkorganisatie gerund vanuit het Zuidervolkshuis. De woninginspectrices hielden nauw contact met de huisartsen en het buurthuiswerk, zodat de bewoners waren omringd door een betrokken team van hulpverleners. Tussen de woonblokken bewogen de mensen zich voort over de vroegere dijken, over statige gegraven singels, door woonstraten naar pleinen met daarop clusters van scholen, kerken en buurtvoorzieningen die de groeistad op de linkeroever dat typische karakter geven.

Met name de scholen en kerken verdienen even de aandacht. Van 1870 tot 1915 werden scholen doorgaans op binnenterreinen gebouwd. Scholen werden niet gezien als representatieve dragers van het stedelijk beeld, en konden dus op deze goedkope gronden worden verstopt. Overal in de stad is dit fenomeen te zien; in onze tijd worden de scholen veelal als collectieve woongebouwen geschikt gemaakt voor een nieuwe groep stedelijke creatieven. Op Zuid ging Verhagen in zijn stedenbouwkundig plan anders om met de scholen. Hij koppelde ze aan de kerken en buurtvoorzieningen (Groene Kruisgebouw, consultatiebureau, kinderopvang, bibliotheek) en kon ze dus als bouwstenen en monumentale plekken projecteren te midden van de huizenblokken. Gemeentelijk architect A. van der Steur (1893-1953) ontwierp er tientallen door de hele stad, als kathedralen van het onderwijs, waar de nieuwe Rotterdammers konden worden opgeleid tot productieve en blije burgers.

Deze bijzondere episode uit de Rotterdamse stadsplanning en volkshuisvesting, die in zekere zin vanaf midden jaren tachtig met de Kop van Zuid herhaald werd en ook nu weer gestalte krijgt, vormt het geheim achter de proeftuin van zuid – het experimenteren werd een houding die heel zuid ging bepalen. Ook de naoorlogse tuinsteden Pendrecht, Zuidwijk en Lombardijen zijn proeftuinen van een stedelijke samenleving zoals die na de oorlog voorzien werd.



Woningen bij de Dortmondstraat in Bloemhof , 1922. [SAR]



De Kossel in aanbouw, ensemble in de wijk Bloemhof. [SAR]

‘BEDRIEGEN DE TEEKENEN EVENWEL NIET, DAN WIL HET GEMEENTEBESTUUR INDERDAAD AAN GENE ZIJDE VAN DE RIVIER INHALEN WAT AAN DEZE VERZUIMD IS, GROTE ARBEIDERSKWARTIEREN SCHEPPEN, NIET VAN TROOSTELOOZE EENTONIGHEID OF TRIESTE WONINGSTAPELING, MAAR VAN FRISSCHEN EENVOUD, WIL HET GINDS AAN DE ZELFKANT DER GROOTE STAD HET JUIST DAAR ZO GEËIGENDE EENGEZINSHUIS (..) WEER MAKEN TOT HET WONINGTYPE VOOR EEN TALRIJKE BEVOLKING.’

(L.J.C.J. van Ravesteijn, 1917)

Het bijzondere aan het tijdvak 1910-1940 is, dat de gemeente inzag dat zonder een stevige stedenbouwkundige basis de volkshuisvestingssuccessen uit zouden blijven. De integrale aanpak van samenwerkende diensten (Stadsuitbreiding, Bouwpolitie en Woningdienst) zorgde voor een innovatie in de stedenbouw en een monumentalisering van het stadsbeeld, onder meer te zien aan de vernieuwende blokken in Bloemhof, maar ook in Crooswijk, Spangen en Tussendijken. Met de komst van Verhagen in 1913 werd in Rotterdam een stedenbouwkundige traditie geïntroduceerd die gebaseerd was op het componeren en ensceneren van lange lijnen en accentuering van ankerpunten in de stedelijke bebouwing. De dragers voor deze compositie waren het verkeers- en groensysteem, een stelsel van onderling verbonden landschappen, parken, plantsoenen en groene routes op de schaal van de regio. Veel van dit gedachtengoed is gerealiseerd – de monumentale scholen en kerken, de singels, de laagbouwbuurten – maar ook veel elementen sneuvelden. Het park, de stadsgracht, de verstaffeling in bebouwing naar de stadsrand toe. Zuid werd grotendeels door particuliere bouwers gerealiseerd, waardoor het voor de overheid lastig was het onderliggende raamwerk en het nagestreefde monumentale stadsbeeld gestalte te geven.

‘IN ROTTERDAM IS IEDEREEN LIBERAAL, VAN REDER TOT RODE VAKVERENIGINGSBESTUURDER.’

(D. Hudig)

‘DE NRC KWAM DE BRUG NIET OVER’

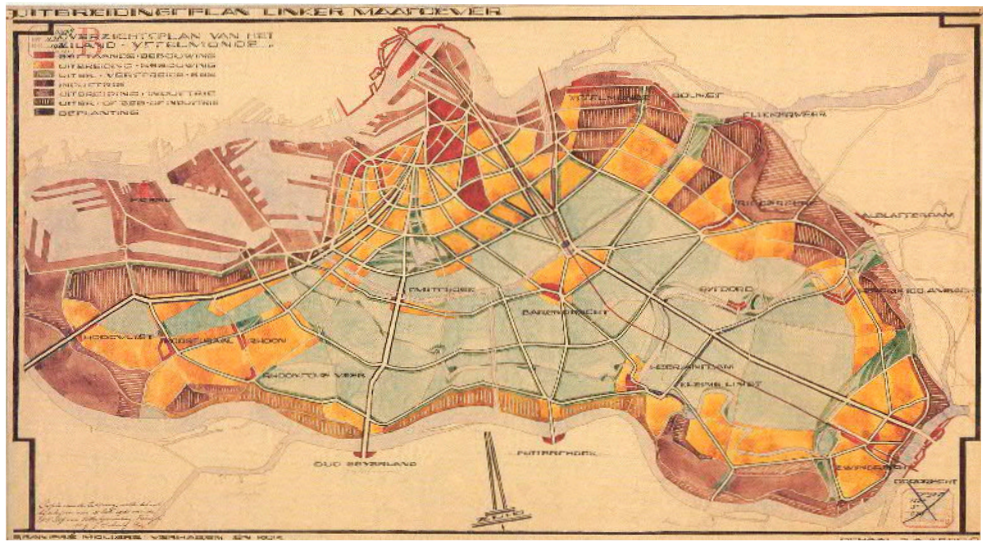
(wethouder Linthorst)

‘IN ROTTERDAM BETEKENDE MEN NIETS, ALS MEN GEEN STOOMSCHIP WAS.’

(de arts Minderop)



Uitbreidingsplan Linker Maasoever door Granpré Molière, Verhagen en Kok, 1921.



Uitbreidingsplan Linker Maasoever met heel IJsselmonde erop door Granpré Molière, Verhagen en Kok, 1921. [SAR]



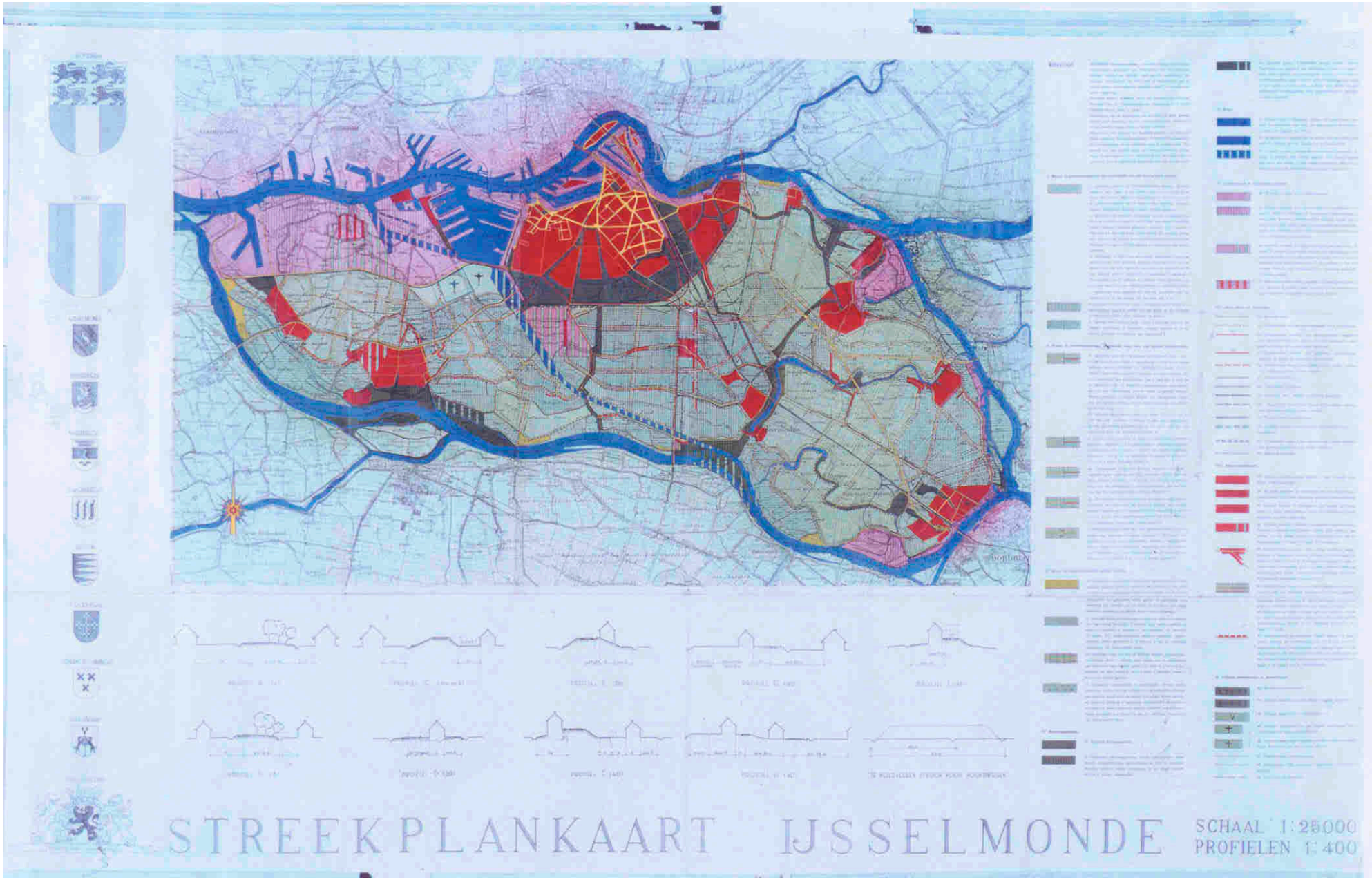
Algemeen Uitbreidingsplan voor Rotterdam door Witteveen, 1928. [SAR]

DE DERDE PROEFTUIN: ZUID ALS PIONIERSGEBIED VAN STREEKPLANNING, 1921

Het stedenbouwkundig ontwerp voor de vooroorlogse wijken op Zuid was gemaakt door de gemeentelijk hoofdontwerper ir. P. Verhagen. Na zijn vertrek bij de gemeente in 1916 ging hij met zijn compagnon Molière en financieel ondersteund door het netwerk van Van der Mandele verder met de Rotterdams stadsontwikkeling. In feite dreef hij een parallelle gemeentelijke dienst, vanuit het bureau aan de Kruiskade. In 1919 had ook de chef van de gemeentelijke afdeling Stadsuitbreiding en Gebouwen, A.J.Th. Kok, de overstap naar het bureau van Verhagen en Molière gemaakt. Tegelijk met de opdracht voor tuindorp Vreewijk werkten de compagnons aan verschillende ruimtelijke voorstellen voor Rotterdam, met als gemene deler het vormgeven van ruimtelijke samenhang in de stad door het organiseren van de diverse stromen van verkeer, stadsleven, woningen en groengebieden. De ontwerpen voor Plan-Zuid en de Linker Maasoever, allebei uit 1921, verdienen hier vermelding omdat ze voor het eerst in Nederland de schaal van een regionaal ontwerp adresseren. Verhagen schetste hier met zijn compagnons Granpré Molière en Kok de lijnen voor de naoorlogse zuidoever.

Nog onwetend van het bombardement begrensden zij de ‘stad met eigen voorzieningen en een eigen centrum’ met wat nu het tracé van Slinge-Spinozaweg is. Niet alleen arbeidersbevolking, maar ook de betere arbeiders moesten hun plek op zuid vinden, zodat de bevolkingssamenstelling evenwichtig werd en het stadsdeel economisch in balans zou kunnen komen. Een reeks van tuinvoorsteden met, naar het model van Vreewijk, noord-zuid gerichte woonstraten was gedacht aan de buitenrand van de nieuwe stad. Belangrijk en stedenbouwkundig heel vroeg in de tijd waren de groene wiggen, parkachtige zones die vanuit het nieuwe centrum (het Zuidplein) aangename wandel- fiets- en autoroutes vormden, en voldoende lucht en ruimte zouden bieden – de ontwerpers spraken van ‘de machtigste architectonische effecten.’ De breedste groene wig vanaf het Zuidplein kwam uit het latere Zuiderpark. Kern van het ontwerp was de leesbaarheid van de stad. Van buiten komend ging men eerst door een open gordel met recreatieterreinen, ziekenhuizen en begraafplaatsen. Vervolgens kwam een zone met losse woonhuisbouw, die zich geleidelijk verdichtte en tenslotte in hoge bebouwing in de stadskern culmineert.

De kaart van het plan-Zuid werd vergezeld van een uitbreidingsplan voor het hele eiland IJsselmonde, volgens de commissarissen van de NV Vreewijk ‘een magistraal ontwerp dat over de eeuwen heenreikt’. De stad Rotterdam kent op de plankaart een duidelijke contour, met een open middengebied voor akkerbouw. Op IJsselmonde liggen de eveneens ruimtelijk duidelijk afgebakende dorpen als Rhoon, Barendrecht, Rijsoord en Zwijndrecht (waar Verhagen later adviseur werd). De oevers van de Oude Maas waren bedoeld voor recreatie en buitenverblijven. Hier was een ‘koninklijk riviergezicht’, een gebied, ‘ongetwijfeld ruwer van karakter dan de bosschen van Wassenaar, minder herbergzaam dan het zomerstrand van Scheveningen, maar het is grootsch van aspect’(..) het was een terrein, aldus de ontwerpers, waar de Rotterdammer zich thuisvoelt. Met de beide ontwerpen zou een totale verstedelijking van het door hen als ‘verward stadsdeel’ getypeerde gebied voorkomen kunnen worden. Door stad en land met elkaar in verband te brengen en de overgang van stad naar land te begeleiden, ontwikkelde het bureau een nieuwe ontwerpschaal – het stadsgewest – alsook een nieuwe ontwerpstrategie: geleding van de stad in onderdelen, gescheiden door groene wiggen.

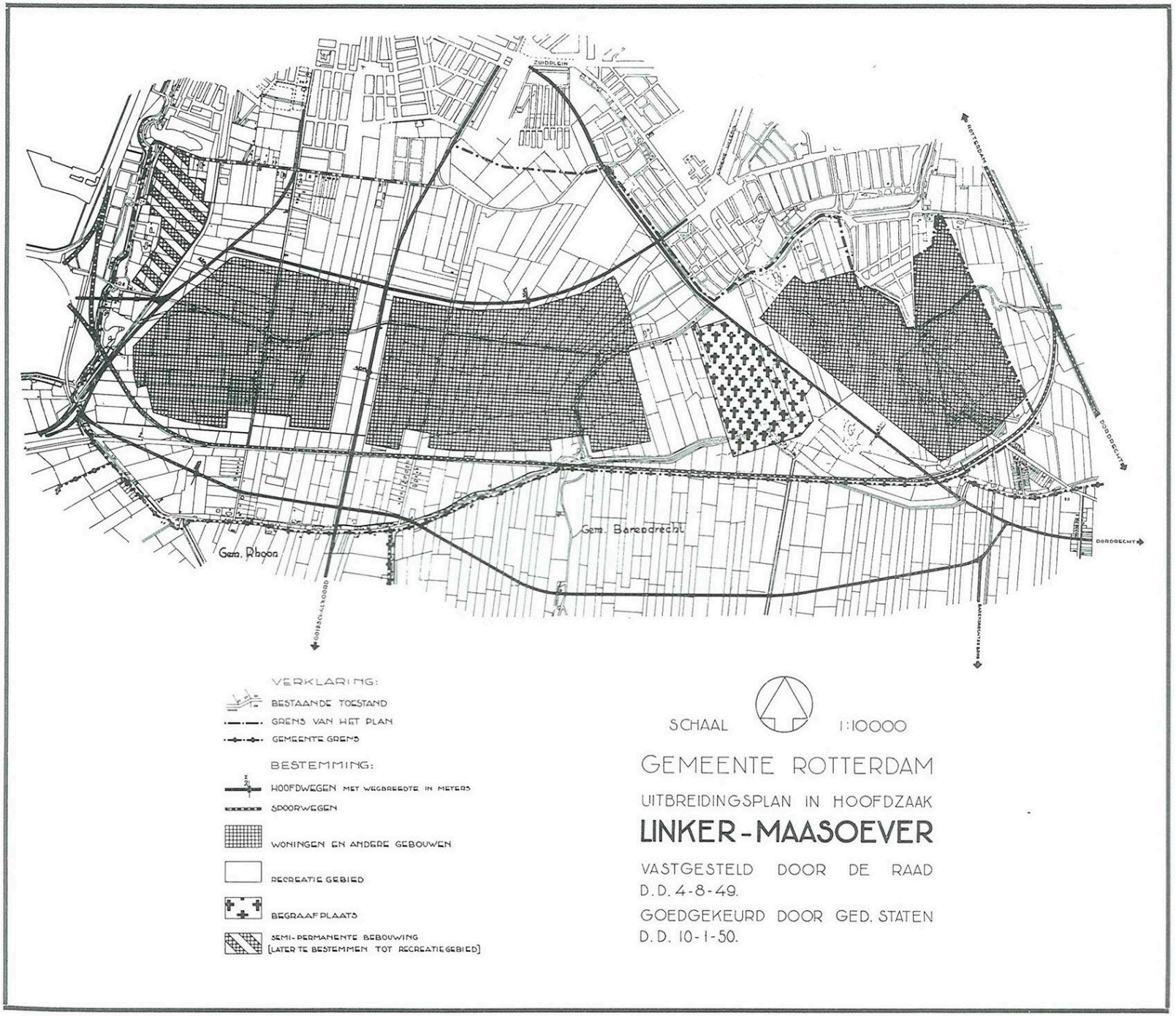


Streekplan IJsselmonde, 1938. [SAR]

STREEKPLAN IJSSELMONDE, 1938

Het liep allemaal een beetje anders met de ambities voor de groene, zelfstandige stad op Zuid. De gordel van tuinwijken, beschreven in het plan-Zuid van 1921, was na Vreewijk tot staan gekomen. Randgemeenten als Barendrecht en Zwijndrecht waren zelf gaan bouwen, en de oevers van de Oude Maas waren verdicht geraakt met industrie-vestigingen. IJsselmonde was bezig een typisch stadsrandmilieu te worden, vlees noch vis, met stukken akkerbouw temidden van woondorpen en infrastructuur. In 1938 presenteerde de gemeente Rotterdam in samenwerking met de omringende gemeenten een ambitieus streekplan voor heel IJsselmonde, waarin gezocht werd naar een balans tussen de havenaanleg en nieuwe woongebieden voor de Rotterdammers. In de Studiecommissie zat opnieuw Verhagen, als betrokken Rotterdammer en met grote ervaring in dit gebied. De urgentie was alleen maar groter geworden, op zuid. Uit onderzoek was gebleken dat op de linker Maasoever een stad was gegroeid waarin voor 170.000 inwoners nog geen vijf hectare open ruimte aanwezig was. Het gevolg van het gebrek aan recreatieve mogelijkheden was het ontstaan van een ‘stadsproletariaat’ – grote groepen jongeren brachten bijvoorbeeld vernielingen aan in de stad. Het was daarom van het grootste belang om het grondgebruik van het stadslandschap met geleide ruimtelijke planning te vast te leggen, zodat de bevolking niet zou ontsporen. De groei van de haven en industrie en de bevolkingsgroei die daarop volgde, zorgde voor nieuwe wetenschappelijke methodes om de recreatiebehoefte te berekenen, methodes die de naoorlogse planning van Nederland diepgaand zouden beïnvloeden. Want dat verdere industrialisering nodig zou zijn om de toegevoegde waarde van de havenoverslag te vergroten, stond als een paal boven water. Bij Ridderkerk, Hendrik-Ido-Ambacht en Zwijndrecht waren daarom nieuwe industrieterreinen gereserveerd. De aanleg van de nieuwe rijksweg van Dordrecht naar Rotterdam (de huidige A16), die in 1939 geopend werd, zou het vrachtverkeer kunnen accommoderen. De opening van de Maastunnel in 1942 droeg bij aan de emancipatie van Rotterdam-Zuid, zelfs voor hen die zich geen auto konden permitteren en te voet of met de fiets van de tunnel gebruik maakten. De Pleinweg werd ontworpen als verbindingsweg. De automobilist kon verder via de bestaande brede boulevards door de nieuwe woonwijken rechtstreeks doorrijden naar Rijksweg 16.

Het midden van het eiland moet juist agrarisch blijven. Daarom waren alle gronden van IJsselmonde van een bestemming voorzien, bijna dertig jaar voordat het bestemmingsplan wettelijk zijn intrede zou doen. Het was nog niet te laat, de gemeenten zouden gezamenlijk de regie kunnen nemen op de ruimtelijke ontwikkeling van IJsselmonde – maar het gebeurde niet. Zoals bij zoveel streekplannen uit het Interbellum struikelden de bestuurders over het inleveren van autonomie en bouwgrond ten gunste van het grotere geheel, het publieke belang van een gebalanceerd achterland voor Rotterdam. Na de Tweede Wereldoorlog, in de periode van de suburbanisatie en de VINEX bouwde elke gemeente zijn eigen woonwijken op IJsselmonde, zonder al te veel onderlinge samenhang. Interessant is de recente discussie over het Buytenland van Rhoon, drie 17e eeuwse polders die nog agrarisch bebouwd worden en die zouden moeten veranderen in (natte) natuur. Onder leiding van de Polderdochters en met steun van velen werd dit provinciale ontwerp van tafel geveegd, en wordt onder leiding van oud-minister Veerman gewerkt aan een ‘boeren’ alternatief. Het tekent de teruggekeerde aandacht voor het buitengebied.



Uitbreidingsplan in hoofdzaak voor de Linker Maasoever, 1949. Te zien zijn drie nieuwe wijken (in zwart gearceerd): Pendrecht, Zuidwijk en Lombardijen. [Historische Atlas Rotterdam, 2007]

DE VIERDE PROEFTUIN: ZUID EN DE WIJKGEDACHTE VAN DE NAOORLOGSE TUINWIJKEN

Na de bevrijding in 1945 werd Zuid het woongebied van de toekomst. De wederopbouwspirit na het bombardement, de woningnood en de tijdens de oorlog ontwikkelde wijkgedachte vormden een krachtige motor achter de bouw van Zuidwijk, Pendrecht en Lombardijen. Het voor de oorlog al geprojecteerde Zuidplein, het centrum van de nieuwe stad, kwam er nu écht, gemarkeerd door markante en vernieuwende woongebouwen. Weer speelden de verlichte Rotterdamse ondernemers een stuwende rol. De ambitie was om de kwaliteiten van het vooroorlogse Vreewijk te laten weerklinken in de nieuwe naoorlogse samenleving, met meer vrije tijd, een auto en een ander wooncomfort in (middel)hoogbouw.

De wijkgedachte was in Rotterdam uitgedacht in kringen van links-religieuze intellectuelen, die zich wilden inzetten voor de verheffing van de arbeidersbevolking. In hun zoektocht naar een concept dat na de oorlog tot een nieuwe planmatige ordening van de massawoningbouw zou kunnen leiden zagen zij een naoorlogse samenleving voor zich die geordend zou zijn in herkenbare buurten. Een nieuwe stedelijke cultuur, niet dorps maar ook niet anoniem, zou kunnen ontstaan met een levendigheid en veelheid van indrukken. Cruciaal voor het geleden van de wijk was de reeks van gezin via woning naar buurt, naar wijk en stadsdeel en tenslotte de hele stad. Deze reeks van ontwikkelingsfases sloot naadloos aan op de toenemende actieradius van de opgroeiende mens en leidde tot een kwantitatieve behoefteanalyse van de woonwijk in de vorm van gestandaardiseerde woningplattegronden en genormeerde afstanden tot wijkgroen en -voorzieningen. De wijkgedachte werd in 1953 door landschapsarchitect en hoogleraar Bijhouwer getypeerd als een zoektocht naar een andere, bredere basis, ‘één waarin de mens en de wijzen waarop de mens in sociale groeperingen optreedt, meer tot hun recht komen.’ Niet de eenzame, individuele mens was het stedenbouwkundig, maar het gezin, in al zijn stadia: jong, kinderrijk, incompleet en verpleging behoevend. ‘Misschien, aldus Bijhouwer, zouden wij dus moeten spreken over gezins-stedebouw of stedebouw voor het gezin.’ Deze ideeën leefden in progressieve kringen in de jaren vijftig; in een veranderende samenleving, met meer welvaart en allengs meer aandacht voor de psychische ontwikkeling van de mens, werden grote woonwijken gerealiseerd waarin mensen zich moesten kunnen ontplooien maar zich ook thuis moesten voelen. Groepering van woningen volgens de wijkgedachte moest voorkomen dat de stedeling een ‘stadsnomade’ werd en kriskras door de stad sociale contacten en vermaak zou zoeken. In plaats daarvan zou zijn buurt en wijk het sociale en culturele richtpunt moeten zijn. Recreatievoorzieningen, scholen, speelplaatsen en buurthuizen in de buurt waren dus van het grootste belang. Niet langer was het ontwerp van een wijk opgebouwd uit tweezijdig bebouwde straten met blokken woningen; de tekeningen zagen eruit als composities van geometrisch gerangschikte balkjes in verschillende kleuren te midden van op het eerste gezicht nogal ongedefinieerde groene of open ruimten. Hét vraagstuk en tegelijkertijd dé belofte van die tijd waren nu juist die groene en open ruimtes. Daar zouden de buurtbewoners elkaar kunnen ontmoeten, van de allerkleinsten in de collectieve binnentuinen tot de ouderen op het plein.

De gevolgen voor de vooroorlogse wijken op Zuid waren aanzienlijk. Niet alleen trokken veel Rotterdammers, ‘de gefortuneerde arbeiders’ naar deze nieuwe woonwereld, in de perceptie veranderden de oude wijken in de oude wereld, die smoezelig afstak bij de frisheid van de tuinsteden. In de oude wijken op Zuid ging het fijnmazige stedelijke leven verder, met telkens nieuwe inwoners, waarbij Chinezen en Turken vanaf de jaren zestig de hoofdmoot vormden.



Overzicht van de stadsvernieuwigsprojecten in Zuid tussen 1975-1985 (kaart dateert uit 1991). Rood= nieuwbouw; blauw= renovatie/restauratie; groen= vernieuwde openbare ruimtes, paars= vernieuwde openbare gebouwen. [SAR]

DE VIJFDE PROEFTUIN: DE ROTTERDAMSE STADSVERNIEUWING

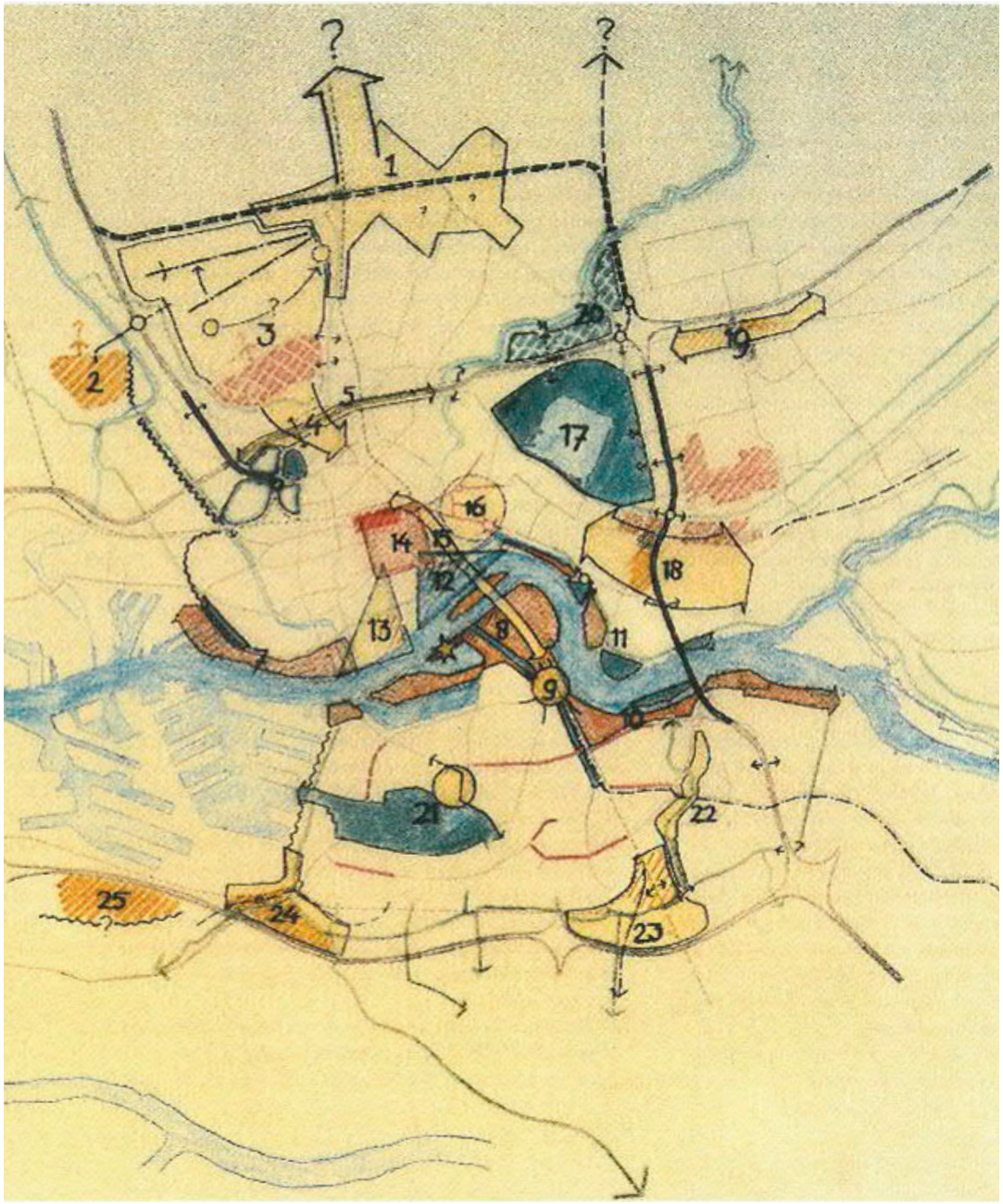
In 1974 startte in Rotterdam een intensief proces van stadsvernieuwing. Net als aan het begin van de eeuw was de sense of urgency hoog; de oude wijken stroomden leeg, bewoners trokken naar de randgemeenten of naar nieuwbouwwijken als Prins Alexander. Daar waren comfortabele woningen met een gasaansluiting en een douche, ook al werden na de Groninger gasvondsten in 1957 ook in de oude wijken gasleidingen gelegd. Onder wethouder Van der Ploeg werd de gemeentelijke dienst Volkshuisvesting ingrijpend hervormd en dertig jaar achterstallig onderhoud door particuliere woningeigenaren aangepakt. Daarover is op andere plekken geschreven: zijn lef om in 1975 maar liefst 30.000 woningen op te kopen, zijn lobby bij staatssecretaris Jan Schaefer voor de ‘vergelijkingshuren’ (met een puntensysteem), de Rotterdamse aanpak met projectgroepen in de wijken en de burgerparticipatie en interesse voor het stadsweefsel als gevolg. Wat hier interessant is dat er een opmerkelijke parallel is met de jaren tien en twintig van de twintigste eeuw, toen de gemeente Rotterdam de regie nam in het bewust sturen van de volkshuisvesting. Aanvankelijk zonder rijksbijdrage begon Rotterdam met verschillende typen renovaties, daarbij ondersteund door een heel leger Delftse ingenieurs, maar ook sociologen en juristen.

Met bestemmingsplannen (Hillesluis) of de minder verstrekkende leefmilieuverordening (Bloemhof) werden garages en bedrijfjes in woonstraten wegbestemd met de Hinderwet als hefboom. Kort daarna begon het Rijk financieel bij te dragen en stelde het de Rotterdamse aanpak als voorbeeld voor andere gemeenten. De ‘Hoog Niveau Renovatie’ was de meest verregaande en betekende interne kaalslag: binnen de casco’s werd een volledig nieuwe woningdifferentiatie gerealiseerd. Innovaties als de ‘droge inbouw methode’ voorzagen in een inbouw met gestandaardiseerde materialen, zonder metsel- of stucwerk, de douche van watervast multiplex met vinyl bekleed. In 1984 waren er 5000 woningwetwoningen aangepakt en was het areaal aan openbare ruimte flink toegenomen; zo lukte het om het rangeerterrein bij stadion Feyenoord, waar treinen met explosieven en gevaarlijke stoffen stonden, in te richten als het West-Varkenoordse park (ontwerp Gerrit Smienk en Hubert de Boer). De aanleg van de Spoortunnel versnelde dit proces, en gaf ook Feyenoord een boost. Met als motto het verbeteren van de leefomgeving werden gaten geslagen in de stedenbouwkundige structuur op plekken die al vanaf de bouw van een mindere kwaliteit waren. Na sloop ontstonden bijvoorbeeld het Polderplein, het Brabantseplein (en het park in het aangrenzende bouwblok), en de beplante overhoeken aan de Wapen- en Schildstraat.

Door alle aandacht voor de woningbouw en wooncomfort zijn andere gebouwen er in de stadsvernieuwing niet altijd even goed afgekomen. Scholen werden als obstakels gezien - de massieve geboortegolf uit de jaren twintig was al lang voorbij en veel scholen stonden leeg. Ze werden nog niet gezien als kansrijke woongebouwen, al dan niet in collectief particulier opdrachtgeverschap. Prachtige schoolgebouwen werden gesloopt en niet zelden vervangen door nieuwe, niet in het weefsel passende nieuwbouwcomplexen. In Tarwewijk, Hillesluis en Bloemhof werden veel kerken gesloopt. De locaties van de kerken werden vaak plekken voor appartementencomplexen. De oude wijken kregen ook veel nieuwe voorzieningen, als sportfaciliteiten, jeugdhonken etcetera; het stadion Feyenoord en bioscoop/danspaleis het Colosseum waren decennialang de enige gelegenheden voor vrijetijdsbesteding geweest.

De huizen in de Tarwewijk waren van betere kwaliteit dan de huizen in Bloemhof. Maar soms lag het niet aan de bouwfysische kwaliteit, maar aan de overlastgevende drugspanden, en kocht de gemeente de huizen op. Dit beleid vormt de verklaring van het gemeentelijk eigendom, tot op vandaag de dag, van honderden losse etages, winkelplinten en huizen verspreid door de stad. Stedenbouwkundige Stef van er Gaag herinnert zich hoe hij in Hillesluis blokken sloopte, rondom binnenterreinen met lege scholen, om meer groen en speelvoorzieningen toe te voegen. Dat was nog niet makkelijk, want het Grondbedrijf verlangde hier goede argumenten voor. Alles werd met de bewoners overlegd; Turkse kinderen van de tweede generatie fungeerden als tolk voor hun ouders. Niet alleen de bevolking van zuid veranderde, ook de eerste havenindustrieën terreinen werden getransformeerd tot woningbouwlocaties. Een voorbeeld is het Simonsterrein door architectenbureau Van Schagen (470 woningen, 1975).

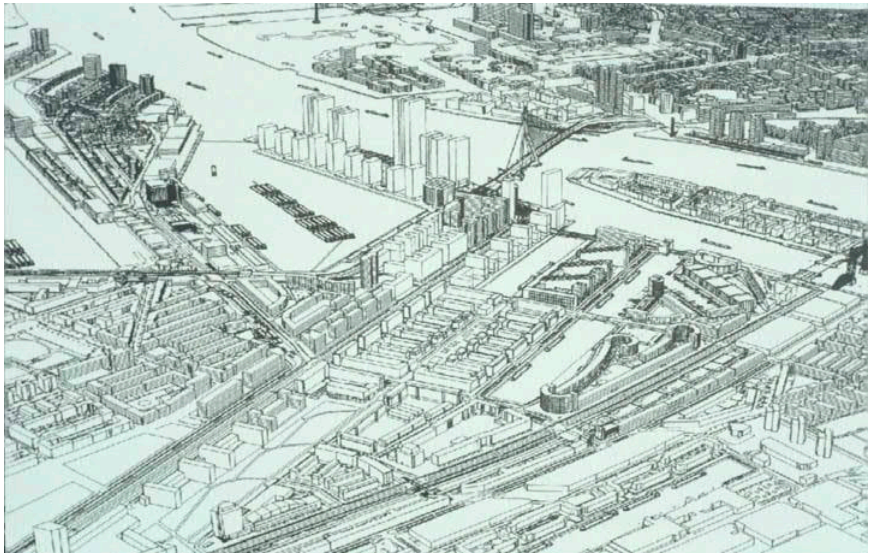
De Rotterdamse stadsvernieuwing luidde een periode van aandacht voor de oude wijken en een nieuw gemeentelijk elan voor de bestaande stad in – ook al kijken we nu niet altijd even gelukkig terug op de resultaten. In de atlassen van de verschillende wijken kunt u de tijdlagen van de stadsvernieuwing herkennen en wordt duidelijk wat de waarde van de complexen vandaag de dag nog is. Soms is die niet persé architectonisch van aard, maar wel stedenbouwkundig.



Visie voor Rotterdam na 1990, ontwerp Riek Bakker. [Gemeente Rotterdam]



Maquette van de Kop van Zuid (T. Koolhas), 1987. [Gemeente Rotterdam]



Masterplan voor de Kop van Zuid 1995. [Gemeente Rotterdam]

DE ZESDE PROEFTUIN: NIEUW STEDELIJK ELAN VOOR ROTTERDAM

De organisatie van de stadsvernieuwing had Rotterdam nieuw elan gebracht – de gemeentelijk stedenbouwkundigen en landschapsarchitecten hadden het stadsweefsel grondig geanalyseerd – nu was het tijd voor de volgende stap: van de objecten, de woningen, naar de stad als een grote ruimtelijke compositie, en een nieuwe toekomst voor de verlaten havenpieren. De stadsvernieuwingsambtenaren stonden te trappelen om op een hoger schaalniveau aan de stad te werken.
De basis voor het succes van het huidige Rotterdam is medio jaren tachtig gelegd, een periode waarin Rotterdam werd geleid door een zeldzaam gelukkige combinatie van lokale bestuurders, hoge ambtenaren en stadsplanners.

Onder leiding van burgemeester Bram Peper begon het gemeentebestuur in 1982 aan een nieuw verhaal voor de stad, waarin het ruige verleden van het havenlandschap verbonden werd met de toekomst van een vitaal, uniek vestigingsklimaat. Het trauma van het bombardement en de ingrijpende haventransformaties veranderden van een belemmering in een unieke kwaliteit. Het motto was ‘Het nieuwe Rotterdam’ (Pim Fortuyn was de secretaris), en daar hoorde een nieuwe directeur Stadsontwikkeling bij. Het werd Riek Bakker, die vanaf 1985 de stad voorzag van een lange reeks projecten (zie kaart). De gemeente nam vele ontwerpers aan en voerde een strategische grondpolitiek.

Niet langer landden ruimteschepen als Heliport of de kubuswoningen in de stad, maar werd er naar het stedelijk landschap gekeken, naar routes en betekenisvolle plekken. We hebben er de Kop van Zuid, Hotel New York en de Erasmusbrug, het Museumpark en de Kunsthal aan te danken. Toen al stond Herman den Blijker in een glazen paviljoen te koken op de Kop van Zuid. Bakker zag de kwaliteit van de oude stadshavens en hun potentie voor stedelijke vernieuwing. Van een stad die nog altijd worstelde met de wederopbouw en die de haven als domein van ingenieurs beschouwde, veranderde Rotterdam in de afgelopen dertig jaar in een stad van belofte, creativiteit en vrijheid, maar ook van een toenemende herbergzaamheid en gezelligheid. Voor een herwaardering van het karakteristieke weefsel van straten en pleinen en de hoge dichtheid van de oude wijken op zuid was het nog te vroeg. In contrast met het ooit bedachte raamwerk van laagbouw naar de randen en hoogbouw rond het Zuidplein, werd nu overgegaan tot een aanpak waarbij de hoeken langs de randen van wijken en buurten werden geaccentueerd met hoogbouw. Bovendien werden vervallen woningen gesloopt en vervangen door nieuwe, bijvoorbeeld naar ontwerp van De Nijlarchitecten in Hillesluis.



Rotterdam Zuid, 2016: v.r.n.l. Katendrecht, Maashaven en Tarwewijk. [Foto: Siebe Zwart]

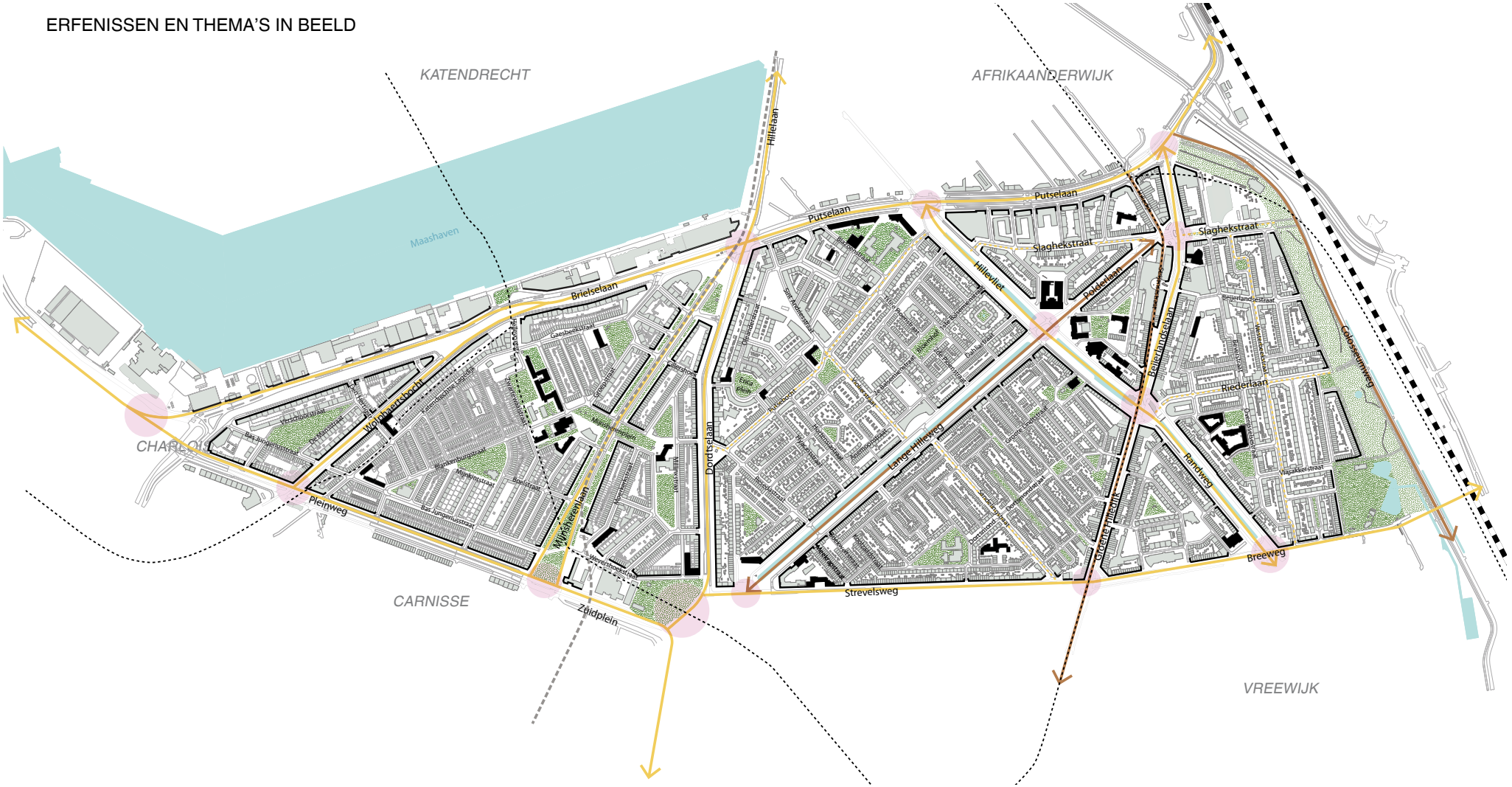
DE ZEVENDE PROEFTUIN: ZUID IN DE 21E EEUW

Hoewel er met wantrouwen naar de Kop van Zuid werd gekeken in de jaren tachtig – de havenpier zou nooit centrum worden, er zou teveel geld naar toe gaan, het project zou bedreigend zijn voor de oude wijken – is de Kop van Zuid de springplank naar Zuid geworden. Tot voorbij Katendrecht strekt zich nu een nieuwe wereld van lofts (Fenixloodsen), restaurants (Deliplein), culturele voorzieningen (verhalenhuis Belvedere) en sportvoorzieningen (Topsportcentrum) uit. Zuid, die eeuwige proeftuin, is aan z'n zevende leven toe.

Imago blijft een terugkerende en hardnekkige zaak. Maar het stadsdeel zit onmiskenbaar in de lift, en het is belangrijk om goed naar de bestaande kwaliteiten te kijken alvorens fysiek in te grijpen. Het zou binnen een paar jaar zomaar eens werkelijkheid kunnen worden dat de door het College van B. en W. zo gewenste bakfietsen in de Tarwewijk geparkeerd staan. En van de singels van Charlois is het door de Maastunnel veertien minuten fietsen naar Beurs. Natuurlijk, er zijn nog veel sociaal economische vraagstukken, en er ís ook ruimte voor vernieuwing, maar nu in de 21e eeuw; vanuit een contextuele benadering, in samenspraak met corporaties, met de nieuwe benaderingen zoals het project 'de Kaart van Rotterdam' van de Afdeling Stedenbouw als hulpmiddelen. De kernvraag is de positie en profilering van de woonmilieus op Zuid in een stad die onmiskenbaar in de lift zit. De oude dorpskern van Charlois, de elegante singels, de ruim opgezette pleinen en goede openbare gebouwen, de variëteit in woningtypen – het zijn de dragers voor de fysieke verbeteringen die er nu door corporaties en NPRZ worden gedaan.

Zoals we twintig jaar geleden nooit gedacht hadden dat Spangen een middenklasse wijk zou worden waar, aldus een twitteraar, het tijd is om te vertrekken omdat 'de buurman een roze polo met opstaand kraagje draagt', zullen we over tien of twintig jaar totaal anders naar Zuid kijken.
We hebben dit rapport gemaakt om de achtergronden, betekenis en waarde van het bestaand stedelijk weefsel, de gebouwen, pleinen en ontmoetingsplekken terug in het collectief geheugen te brengen. Het lijkt alsof er opnieuw gloriejaren in de proeftuin van Rotterdam aanbreken –nú is het moment om het toekomstige Rotterdam te sturen en fysiek uit te bouwen in lijn met het groeiende historische besef in de stad. Houden wat goed is, vernieuwen waar nodig. Al meer dan honderd jaar is er bevlogenheid en ruimte voor experimenten op Zuid – op naar de volgende impuls.

ERFENISSEN EN THEMA'S IN BEELD



ROUTES ELK MET EEN EIGEN IDENTITEIT

- Oud dijktrace
- Historische route
- Ontworpen route
- Secundaire routes
- Spoor
- Wanden hoofdstructuur

PLEINEN EN PARKEN ALS TOEVALLIGHEDEN IN HET STRATENPLAN

Plein / park

EEN STAALKAART AAN HOEKOPLOSSINGEN

Knooppunt

OPENBARE GEBOUWEN ALS KERS OP DE TAART

Kerk of school

2. DE RUIMTELIJKE THEMA'S VAN ROTTERDAM ZUID

Voorgaande hoofdstuk gaat in op de ideevorming van Rotterdam Zuid. Een blauwdruk heeft voor Rotterdam Zuid nooit bestaan. Het stedenbouwkundig raamwerk zoals we dat nu kennen is een stapeling van oude dijklinten en polderroutes en uitgevoerde fragmenten van de verschillende uitbreidingsplannen die begin twintigste eeuw voor de Linker Maasoever werden vastgesteld.

Dit hoofdstuk gaat over de ruimtelijke neerslag van Rotterdam Zuid. Ondanks het feit dat er geen blauwdruk is, zijn er wel een aantal overkoepelende thema's te herkennen, die samen bijdragen aan het onderscheidende karakter van Rotterdam Zuid. In onderstaand artikel probeert een journalist in 1927 het eigene van Zuid onder woorden te brengen. Onze thema's zijn op de volgende pagina's te vinden.

De thema's zijn uit te breiden bij het verder onderzoeken van de andere wijken van Rotterdam Zuid. Op de kaart hiernaast zijn de ruimtelijke erfenissen en thema's aangegeven voor Bloemhof, Hillesluis en Tarwewijk.

AAN DEN OVERKANT

Er ligt in Rotterdam dat thans naar alle kanten buiten haar grenzen groeit, nog land dat voor onze vaderen als onontdekt gebied gegolden heeft. Er [is] een tijd geweest toen Rotterdam in het Zuiden eindigde bij de Boompjes. Zelfs in de vorige eeuw, toen ons land en ook onze stad zich reeds lang in het bezit van spoorwegen mochten verheugen, is het gebied ten Zuiden van de Maas, dat nu doorsneden wordt door een spoorlijn, waarlangs het verkeer Amsterdam—Parijs wordt onderhouden, lang een uithoek zonder groote beteekenis voor Rotterdam's economisch leven gebleven. […] Wellicht zijn heden de laatst overgeblevenen van een generatie, die van de Boompjes aan de overzijde het koolzaad heeft zien bloeien, nog in leven. De akkerbouw is echter sinds het midden der vorige eeuw geleidelijk aan van den oever verdrongen. Ja, zelfs het land, door een moeizamen arbeid van eeuwen gewonnen op het water, werd weer voor een deel prijsgegeven toen Rotterdam hier zijn havens ging graven. De gemeente Rotterdam heeft zich zoo lang mogelijk onthouden van expansie op den Linkeroever. […] Er zijn havens, er is industrie en er zijn menschen gekomen om er te werken en te wonen. Als men, komende van den rechteroever, zijn eerste schreden zet op het linker- Maasoevergebied, krijgt men geen gunstigen indruk van Rotterdam-Zuid als woonstad. Noodzakelijkerwijs belandt men dan het eerst in het gebied van havens, pakhuizen, fabrieken en rangeerterreinen. Verderop vindt men echter ook wijken waar de stedeling in zijn huisje te midden van groen en bloemen al de zaligheden van het buitenleven kan genieten. De vreemdeling, die Tuindorp Vreewijk bezoekt, is altijd opgetogen over dezen Woningbouw, die het arbeidersgezinnen hoegelijk maakt in ééngezinswoningen te huizen. Ook Tuindorp Heyplaat, het dorp der Rotterdamsche Droogdokmaatschappij, is een staal van goede woningzorg. Deze onderneming moest hier zelf gaan bouwen, omdat haar bedrijven te ver van de stad lagen om al haar arbeiders van den overkant te kunnen aanvoeren. De vooroordeelen van den bewoner, die met tegenzin uit de binnenstad naar hier trekt, worden in de nieuwe omgeving spoedig overwonnen als de bewoner den zin voor natuur en voor frischheid in de achterstraten en hofjes der stad nog niet geheel verloren heeft. Onze nederzetting aan den overkant heeft reeds een inwonertal dat dat van Utrecht nadert en mettertijd wel zal overtreffen. Reeds is voorspeld, dat eenmaal de linkeroever meer inwoners zal tellen dan de rechteroever. De vraag of wij tegen dien tijd daar niet ons stadhuis zullen moeten bouwen, laat ik vooralsnog maar onbeantwoord. Rotterdam-Zuid zal de eerste eeuw meer behoefte gevoelen aan andere openbare gebouwen. Gelukkig heeft het nu zijn uitbreidingsplan waarbij de lijnen zijner verdere ontwikkeling zijn uitgeteekend. Het krijgt zijn nieuwe groote ziekenhuis en wellicht zal in de toekomst een tunnel het onder de rivier door verbinden met de moederstad aan den overkant van de Maas. Een theater zal het binnen niet te langen tijd eveneens rijk zijn. De linker-oever gaat op den duur een stad met een geheel eigen leven worden. […]De Linkeroever herbergt een groot deel van het Rotterdamsche bedrijfsleven. Daar over de Maas, tusschen fabrieksschoorsteenen en torenhooge havenwerktuigen, zwoegt Rotterdam voor zijn bestaan, dat het slechts verwerven kan door zwaren arbeid. De in de vorige eeuw nauwelijks bewoonde oever is een tempel van den arbeid geworden.

Algemeen Handelsblad 28-07-1927

HISTORISCHE EN ONTWORPEN ROUTES ELK MET EEN EIGEN IDENTITEIT

Wat Oud Zuid bijzonder maakt zijn de grote schotsen van woningbouw die doorsneden worden door lange routes. Elke route heeft een eigen karakter, van oude dijklinten (zoals de relatief smalle Beijerlandselaan), kaarsrechte polderwegen (Lange Hilleweg), haveninfrastructuur (Brielselaan) tot monumentale parkways (Mijnsherenlaan, Dordtselaan en Pleinweg).









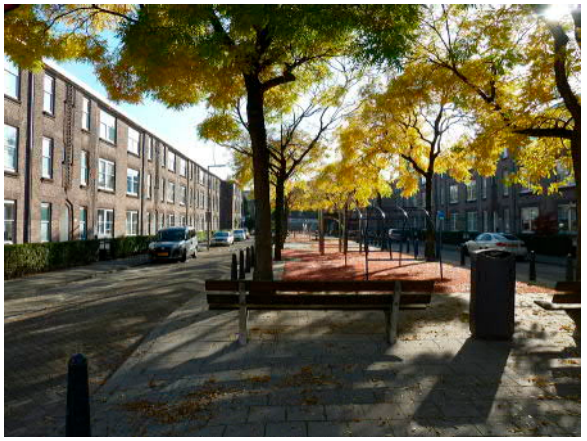




CATALOGUS VAN DE VOOROORLOGSE (ROTTERDAMSE) BOUWPRAKTIJK

In Oud Zuid is een onverwachte rijkdom aan woningtypen en architectuur te onderscheiden. Dit is toe te schrijven aan de sterke gemeentelijke bemoeienis met de woningbouw eind jaren tien, begin jaren twintig toen proeven met woningplattegronden, alternatieve bouwwijzen zoals beton en nieuwe stedenbouwkundige principes hier een uitwerking kregen, zoals die van de tuindorpgedachte. De hoogtijdagen van het progressief gemeentelijk woningbouwbeleid kwamen door de bouwcrisis eind jaren twintig tot een einde. Particuliere bouwers namen het stokje over. Dit resulteerde deels in goedkope arbeiderswoningbouw (zoals het alkooftype of de beneden- en bovenwoning), maar toen de markt voor middenstandswoningen begin jaren dertig weer aantrok in een veelheid aan woningtypen met een hoogstaande architectuur (sinds 1927 waren particuliere

bouwers verplicht rekening te houden met gemeentelijke welstandseisen). Voor Rotterdamse bouwers en architecten was Oud Zuid een speeltuin. Ontwerpers als Van den Broek, Ten Bosch, Uyterlinde, Vermeer, Oud, Dahlen, Vermaas, Van der Steur en vele anderen drukten hun stempel op de woonomgeving. Dat veel namen onbekend bleven, ook na dit onderzoek, is te wijten aan de beperkte aandacht die er jarenlang is geweest voor deze periode in de architectuurgeschiedenis, maar ook voor deze helft van de stad.









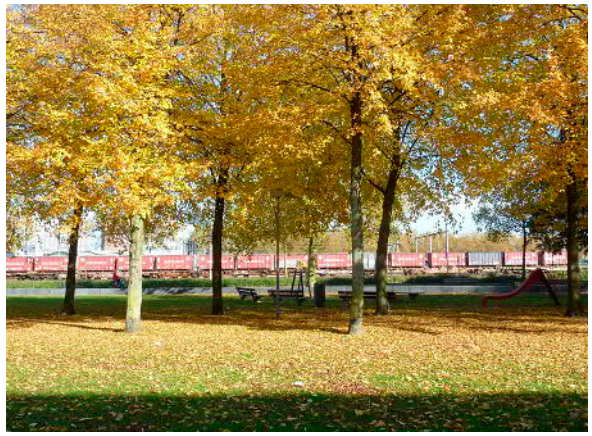




PLEINEN EN PARKEN ALS TOEVALLIGHEDEN IN HET STRATENPLAN

In de opeenvolgende stedenbouwkundige plannen was er weinig aandacht voor het maken van ontmoetingsplekken: pleinen en parken. Enkel het Bloemhofplein (Bloemhof), het Karel de Stouteplein (Charlois), het Afrikaanderplein (Afrikaanderwijk) en het Mijnsherenplein (Tarwewijk) zijn bewuste – en dure – uitsparingen in het stratenplan. Tegenwoordig zijn het juist de vele overhoeken en parkjes die zo karakteristiek zijn voor Oud Zuid. De meeste hiervan zijn niet bewust ontworpen, maar ‘ontstaan’ als restruimte of omdat de markt geen brood zag in het bebouwen van deze vaak driehoekige kavels. Het is vervolgens aan de stadsvernieuwingsperiode te danken dat door sloop van krappe taps toelopende bouwblokken er aanzienlijk meer lucht in de wijken kwam. Van monumentale pleinwanden is daarom vrijwel nooit sprake.













EEN STAALKAART AAN HOEKOPLOSSINGEN

De architectuur in Oud Zuid kan op het eerste gezicht schraal aandoen, vooral in de vroege woonwijken zoals Bloemhof en Hillesluis. Maar hoe vroeg de woningbouw ook is, en door welke partij ze ook gebouwd is (speculanten, gemeente of particulieren) aan de gevels op de straathoeken is vrijwel altijd aandacht besteed. Op de ‘knooppunten’, de plekken waar verschillende (hoofd) wegen en dus hoeken samenkomen, is dit thema het beste zichtbaar. Het kruispunt Beijerlandselaan en Slaghekstraat bijvoorbeeld oogt als een staalkaart van hoekoplossingen.













OPENBARE GEBOUWEN ALS KERS OP DE TAART

Pas in 1927 had de gemeente een instrument in handen waarmee ze een bepaalde architectonische beeldkwaliteit kon afdwingen. Tot die tijd gebruikte ze de tools die ze had: namelijk de school- en kerkgebouwen die ze op strategische plekken in de wijk plaatste. Het scholenensemble aan het zuidelijke uiteinde van de Polderlaan bijvoorbeeld is zo een van de meest monumentale plekken op Zuid. Dit is typisch iets voor Zuid. Het Rotterdamsch Nieuwsblad berichtte in 1928: ‘Merkwaardig is het welk een beteekenis de schoolgebouwen reeds hebben en steeds meer krijgen in de nieuwe stadswijken, welk zoo snel ontstaan aan den overkant der rivier, in Rotterdam-Zuid. Belangrijke complexen gemeente-scholen vindt men […] als accentueerende punten in de bebouwing.’











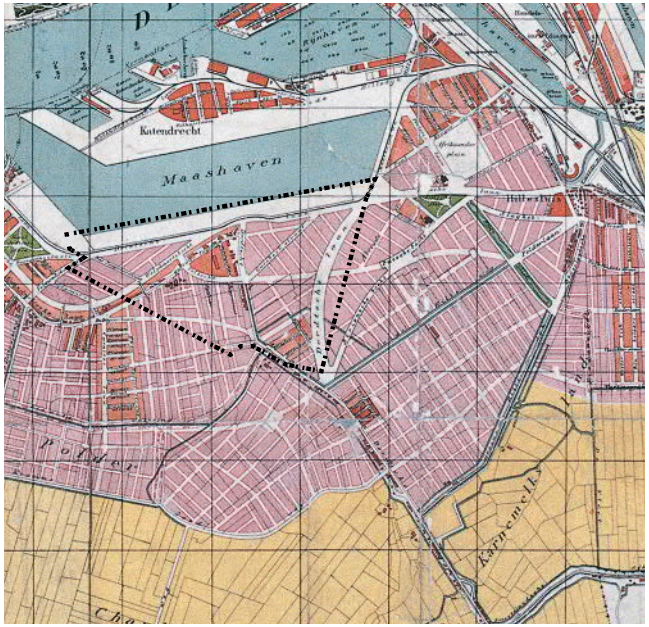


3. WAARDERING PER WIJK

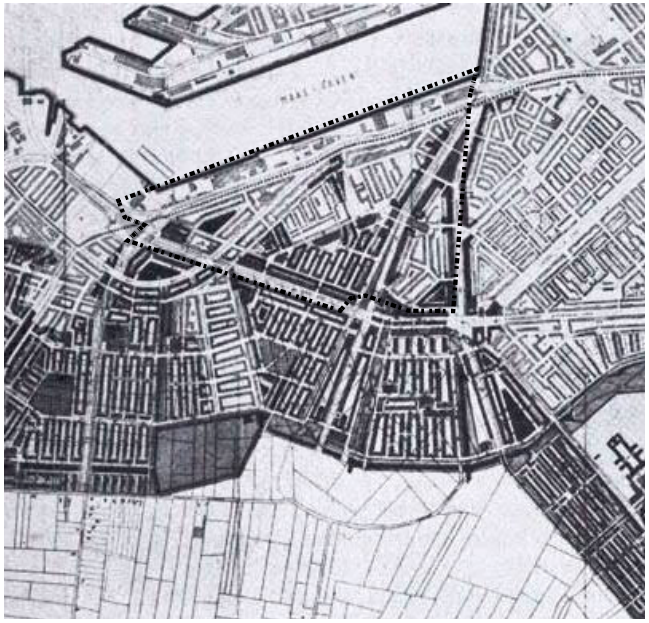
Dit hoofdstuk omvat de waardering van elke afzonderlijke wijk (als onderdelen los te gebruiken). Aan de hand van vier kaarten nemen we de lezer mee in de geschiedenis en ruimtelijke karakteristiek van de wijk. Gestart wordt met de bouwgeschiedenis, die grotendeels gereconstrueerd is op basis van literatuuronderzoek en historische kranten- en tijdschriftartikelen. Vervolgens komt de doorontwikkeling van de wijk aan bod, met andere woorden: hoe is het de wijk vergaan sinds de bouw? Op de derde kaart staan de ensembles centraal: gebieden met een historisch gegroeide samenhang, die zich uit in een bepaalde ruimtelijke karakteristiek. Naast de ensembles zijn er de boulevards en singels: ontworpen of historische routes die op een hoger schaalniveau de ruimte vormen. Elk van deze wegen heeft een onderscheidende functie, bouwtijd en architectuurbeeld, die in dit deel ontleed wordt. De waardering eindigt met een waarderingskaart en een aantal aanbevelingen op het niveau van de stedenbouw, de openbare ruimte en de architectuur.



1848 [SAR]



1903 [Historische Atlas Rotterdam, 2007]



1938 [Delpher]



Tarwebuurt, 1922. [SAR]



Brielselaan, 1937. [SAR]

TARWEWIJK

De Tarwewijk kwam grotendeels eind jaren twintig, begin jaren dertig tot stand. Twee belangrijke zaken geven de wijk haar onderscheidende karakter. Ten eerste de rol van de markt, die meer nog dan in de andere wijken op Zuid het tempo van de bouwstroom bepaalde. De groei van Tarwewijk was grotendeels afhankelijk van de grillen van de particuliere bouwsector. Toen bijvoorbeeld duidelijk werd dat de Maastunnel een razendsnelle verbinding met het centrum zou betekenen had dit een bouwhausse van duurdere middenstandswoningen tot gevolg. Toen de besluitvorming omtrent de tunnel tijdelijk stokte, nam de bouwstroom direct weer af. Die afhankelijkheid van particulier initiatief had ook positieve kanten. Onrendabele kavels (met een vreemde vorm bijvoorbeeld) bleven leeg en zouden later gaan fungeren als parkruimten. Ook leverde het een rijkdom aan woningtypes op, een mooie catalogus van de vooroorlogse woningbouw. Ten tweede waren vanaf 1927 de particuliere bouwers verplicht rekening te houden met gemeentelijke welstandseisen, wat zorgde voor een grote omslag in het ruimtelijk beeld. Architectuurhistoricus Wouter Vanstiphout schreef in 2005: 'door het aaneenrijgen van verschillende bouwvolumes kreeg de bescheiden ontwerparbeid van de particuliere ondernemers een stedenbouwkundige dimensie'. Met andere woorden: de architectuur speelde plots een grotere rol dan enkel op de schaal van het afzonderlijke bouwproject. Dit was een essentieel kantelmoment in het Rotterdamse, dat op Zuid vooral in Tarwewijk zichtbaar is. De Mijnsherenlaan, Dordtselaan, Pleinweg, maar ook de straten ten zuiden van de Blankenburgstraat worden gekenmerkt door een samenhangend ruimtelijk beeld en een hoogstaande stedelijke architectuur.

Twee oude dijklinten structureerden van oudsher het gebied waar vanaf 1910 Tarwewijk werd gebouwd. De Katendrechtse Lagedijk verbond de dorpen Charlois en Katendrecht. De kromme loop bestaat nog en is versterkt door de aanleg van de Wolphaertsbocht, parallel aan de dijk. De Dordtsestraatweg liep vanaf het Katendrechtse Veer – een van de belangrijkste vaarverbindingen tussen de twee Maasoevers – richting het zuiden. In de Tarwewijk is de route inclusief bebouwing vrijwel geheel weggevaagd, enkel de Hellevoetstraat en de Wevershoekstraat herinneren er nog aan.

Een blauwdruk voor Tarwewijk heeft nooit bestaan. De wijk zoals we die nu kennen is het resultaat van een opeenstapeling van stedenbouwkundige plannen. Directeur Gemeentewerken G.J. de Jongh tekende in 1895 het ontwerp voor de Maashaven en de omringende straten. Het werd slechts ten dele uitgevoerd. De brede havenontsluitingsroutes kregen voorrang: de Brielselaan, het noordelijk deel van de Bas Jungeriusstraat en de Wolphaertsbocht. In 1903 werd het plan herzien opgenomen in het eerste Algemene Uitbreidingsplan voor de stad. De bouw van woningen startte vrijwel direct langs de Brielselaan en het noordelijke uiteinde van de Gaesbeekstraat. Dicht tegen het Maashavenbekken aan bouwden speculanten goedkope woningen, waarvan de meeste vanwege de povere kwaliteit inmiddels gesloopt of gerenoveerd zijn.

In 1917 ontwierp de gemeente aan de voet van de Katendrechtse Lagedijk een stratenplan voor de bouw van 243 eengezinswoningen 'van eenvoudige constructie' **(1)**. Het buurtje kwam bekend te staan als de Tarwebuurt en werd zo de naamgever van de Tarwewijk. De vijf straten waaraan deze 'vrije huisjes' lagen hadden niet toevallig de namen van graansoorten. **De Maashaven ontwikkelde zich gestaag tot dé graan- en zadenhaven van de stad en de kades vulden zich langzaam met graanbedrijven, zoals de Rotterdamse Graansilo Maatschappij.** Het wijkje kon niet direct afgerond worden: langs de oude dijklinten stonden boerderijtjes die de gemeente pas later onteigende. De Woningdienst ontwierp in 1930 95 lage woningen langs de Blankenburgstraat, Zwartewaalstraat en Stoppelstraat die de wijk 'tot een gaaf en daardoor meer aantrekkelijk geheel maken' **(2)**. **Hoewel de allereerste serie huisjes uit 1917 onherkenbaar gerenoveerd is en zelfs deels gesloopt, bepaalt deze tweede lichting huisjes door hun bakstenen uiterlijk, dakkappen, rood geverfde deuren en voortuintjes nog altijd het kleinschalige karakter van dit deel van de Tarwewijk.**

Binnen de contouren van het in 1926 officieel vastgestelde plan van het hoofd van de Afdeling Stadsuitbreiding en Gebouwen W.G. Witteveen – verrees ten oosten van wat dan nog de Dordtsestraatweg is, de Geervlietbuurt (3). Samen met de Tarwebuurt ontstond zo een aaneengesloten laagbouwzone, in de luwte van het stedelijke rumoer op de Brielselaan. De kwaliteit van deze woningen was zichtbaar minder. Door de bouwcrisis eind jaren twintig namen particuliere bouwers hun toevlucht tot de goedkopere beneden- en bovenwoningen. In de Geervlietbuurt staan er maar liefst driehonderd.

Het was ook de bedoeling om de gronden in de driehoek tussen Dordtselaan en Mijnsherenlaan, de Millinxbuurt, stukje bij beetje te verkopen en te bebouwen met dit soort woningen, zo berichtte het dagblad Voorwaarts in 1930. Het hele 'binnenwerk' van deze buurt (dus zonder de randen) werd rond 1930 echter gerealiseerd met gesloten bouwblokken met etagewoningen, drie of vier bouwlagen hoog **(4)**. De architectonische kwaliteit van deze zevenhonderd woningen was voor arbeiderswoningbouw relatief hoog. **Overigens was dat niet zo vreemd. Vanaf 1927 waren particuliere bouwers verplicht rekening te houden met gemeentelijke welstandseisen, wat zorgde**

ERFENISSEN IN BEELD

- Historische route
- Ontworpen route
- Secundaire routes
- Spoor
- Knooppunt
- Wanden hoofdstructuur
- Openbaar gebouw (kerk of school)
- Plein / park
- Architectonische eenheden (zie nummers in tekst)



voor een grote omslag in het ruimtelijk beeld. Het kwaliteitsverschil met de net voor deze periode gebouwde Wolphaertsbuurt – de driehoek tussen Wolphaertsbocht, Brielselaan en Pleinweg – is opvallend **(5)**.

Kerk- en schoolgebouwen zorgden voor levendigheid en variatie in het straatbeeld, dat verder voornamelijk bestond uit een opeenvolging van gesloten bouwblokken. Nadat scholen jarenlang in bouwblokken gezet waren (een vroeg voorbeeld is de school achter de Polslandstraat uit 1905) **(6)**, koos de gemeente er vanaf de jaren twintig voor ze te bouwen op prominente plekken, als belangrijke stedenbouwkundige bouwstenen. In deze periode kwam een groot aantal nieuwe scholen tot stand in Rotterdam, vooral in Zuid. Door hun karakteristieke architectuur nemen ze een opvallende positie in. Een clustering van schoolgebouwen is centraal in de wijk te vinden, aan het groene Mijnsherenplein **(7)**. Architect A.B. Jungerius ontwierp het schoolgebouw aan de Voetjesstraat / hoek Blankenburgstraat (1930), het architectenduo Moerman en Timmers de school aan de Millinxstraat (1930) en gemeentearchitect J. Poot het scholencomplex aan de Zwartewaalstraat / Hoogvlietstraat (1930). Vooral deze laatste is door de grote hoogte, langwerpige opzet en monumentale architectuur een opvallende verschijning. Gemeentelijk architect Van der Steur ontwierp in 1929 de school aan de Den Hertigstraat **(8)**. Van onbekende ontwerpers, maar niet van mindere kwaliteit, zijn de scholen aan de Bas Jungeriusstraat/hoek Katendrechtse Lagedijk (1931) **(9)**, Bonaventurastraat (1933) **(10)**, de Spijkenissestraat (1931) **(11)** en de Moerkerkestraat (1936) **(12)**. Rond 1925 verrees de Gereformeerde kerk aan het Mijnsherenplein (architect onbekend), lange tijd de enige kerk in Tarwewijk **(13)**.

Begin jaren dertig was een groot deel van de wijk gebouwd. Enkel ten zuiden van de Blankenbergstraat lagen gronden braak. Hier startte in deze periode de bouw van een veelheid aan woningtypes met de middenstand als doelgroep: boven- en benedenwoningen, etagewoningen en portieketageblokken **(14)**. **De ontwerpers zijn niet allemaal te achterhalen, maar de naam van architect W. Th. ten Bosch duikt opvallend vaak op.** Het archief van deze Rotterdamse veelbouwer is verloren gegaan, maar



Hellevoetstraat, 1957. [SAR]



Polslandstraat, 1951. [SAR]



Mijnsherenlaan, ca 1940. [SAR]

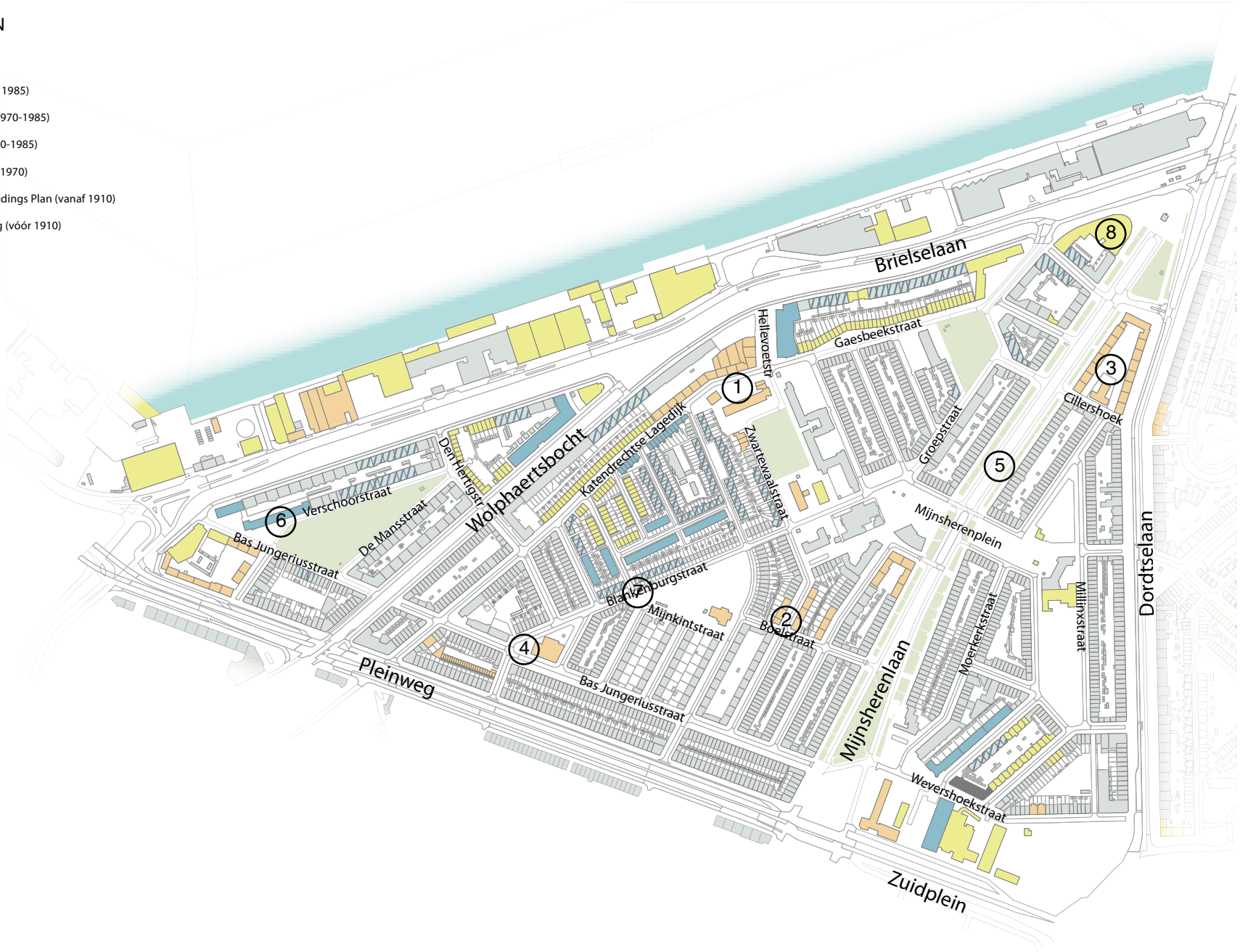
een werkenlijst bestaat nog. Zijn duidelijke signatuur – de toepassing van roodbruine baksteen en sterke horizontaliteit door een forse dakoverstek en smalle latei boven vensters en de entreepartij – is door onderzoekers van Stichting BONAS herkend in complexen aan de Bas Jungeriusstraat, Bonaventurastraat, Van Onselenstraat, Den Hertigstraat, Polslandstraat, Blankenburgstraat, Mijnkintstraat, Spruijtstraat, Wolphaertsbocht en Katendrechtse Lagedijk. Een zelfde vormentaal hanteerde de (verder onbekende) architect N.W. Vermeer, die aan de Voetjesstraat en Bonaventurastraat woningen ontwierp.

In 1938 werd het Uitbreidingsplan Linker Maasoever van directeur Gemeentewerken W.G. Witteveen herzien. Voor het huidige aanzien van Tarwewijk betekende deze herziening veel. Langs de hoofdroutes Mijnsherenlaan, Dordtselaan en het in dit plan geïntroduceerde Maastunneltrace (Pleinweg) kwamen gesloten bouwblokken van vijf bouwlagen hoog, als representatieve wanden van deze hoogstedelijke 'parkways'. De gemeente schroefde de regie op het straatbeeld van deze lange lijnen op. **In plaats van het gefragmenteerde karakter van bijvoorbeeld de Beijerlandselaan of Strevelsweg elders op Zuid – één op één te herleiden tot het kleinschalige karakter van de particuliere bouwindustrie – streefde ze nu naar een consistentie in het straatbeeld.** Particuliere bouwers werkten vanaf nu samen en namen voor een bouwblok één (goedgekeurde of aangewezen) architect in de hand. Architect J.H. van den Broek bijvoorbeeld, die een duidelijke stempel drukte op het architectonisch beeld van de Mijnsherenlaan. Niet alleen ontwierp hij een aantal projecten zelf, ook werden op basis van zijn schetsplannen voor deze honderden meters lange route opdrachten uitgegeven aan andere architecten.

Ook aan de Pleinweg werd in deze jaren fors gebouwd. De Maasbode berichtte in 1940: 'In Rotterdam-Zuid beginnen zich in de omgeving van de tunneluitmonding teekenen te vertoonen, welke duiden op belangrijke veranderingen in het stadsbeeld. De breedte der wegen en de aard der bebouwing zijn er op berekend, dat hier straks een niet onbelangrijk stadscentrum zal ontstaan aan den nieuwen grooten verkeersschakel tusschen Noord en Zuid. Wat nu nog een afgelegen uithoek van de stad is, wordt binnen twee jaar min of meer centrum wanneer de afstand naar het oude Westen van Rotterdam in weinige minuten via den tunnel zal zijn af te leggen. Dat de bouwerij zich reeds op dezen nieuwen toestand heeft ingesteld, ligt voor de hand.' Eind jaren dertig stagneerde de markt. Deze was inmiddels verzadigd met middenstandswoningen, die langs de hoofdroutes op Zuid, maar ook in Blijdorp verrezen. Behoefte was er wel aan goedkope arbeiderswoningen. In het kader van het door een club particuliere bouwers geïnitieerde project 'Algemeen Belang' had architect J.H. van den Broek in 1938 reeds 753 portieketagewoningen ontworpen in de wijk Carnisse. Het was een innovatief project, waarbij de bouwblokken zodanig ontworpen waren dat ze in verschillende stedenbouwkundige situaties ingepast konden worden. **De vrijstaande strokenbouw, strakke architectuur en de winkels als markering van de straathoeken gaven een doorkijkje naar wat in de Wederopbouw een gebruikelijk straatbeeld zou worden**. Na het bombardement op de stad in 1940, en de acute woningnood die daaruit voortkwam, ontfermde de gemeente zich over het concept, dat snel en goedkoop op grote schaal uitgerold kon worden. In het kader van het zogenaamde '1000-woningenplan' werd onder meer het laatste grote stuk braakliggende grond in Tarwewijk bebouwd, tussen Spruijtstraat en Voetjesstraat **(15)**.

DOORONTWIKKELING IN

- nieuwbouw (vanaf 1985)
- nieuwbouw (reconstructie vanaf 1985)
- stadsvernieuwing nieuwbouw (1970-1985)
- stadsvernieuwing renovatie (1970-1985)
- naooorlogse bebouwing (1945 - 1970)
- vooroorlogse bebouwing Uitbreidings Plan (vanaf 1910)
- pre Uitbreidings Plan bebouwing (vóór 1910)





Flatgebouw hoek Mijnsherenlaan/Dordtselaan



Stadsvernieuwing Borselaarstraat



Recente woningbouw Gaesbeekstraat, op de achtergrond de ‘Queen of the South’ van architect C.A.M Reijers

DOORONTWIKKELING

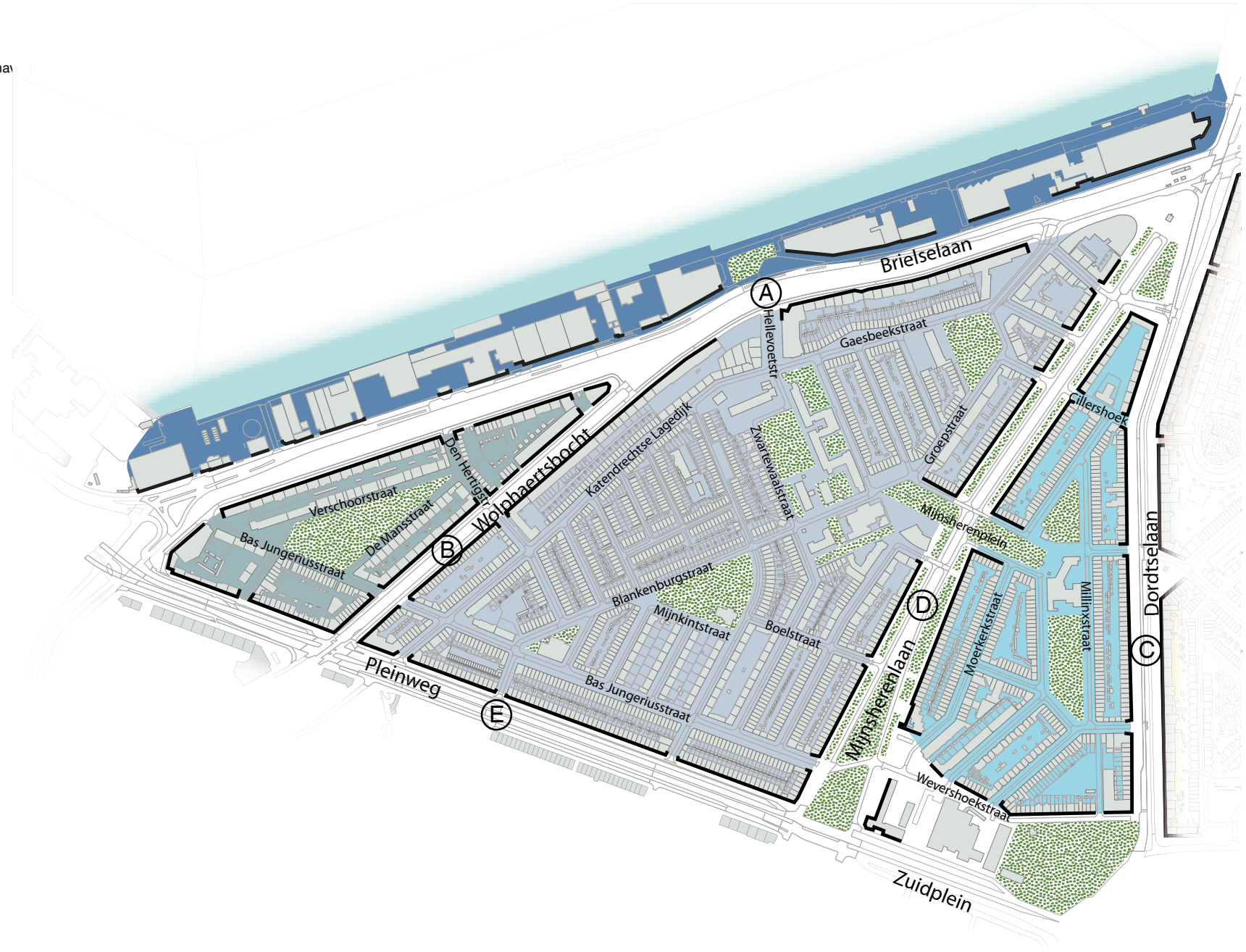
Na de Tweede Wereldoorlog maakten de laatste restanten agrarische bebouwing aan de voormalige Dordtsestraatweg (hoek Zwartewaalstraat en Hellevoetstraat) plaats voor een hoogbouwflat, een complex etagewoningen en een zestal forse eengezinswoningen (1). Ook het bouwblok tussen Voetjesstraat en Bonaventurastraat kon nu pas, na het amoveren van de oude dijkbebouwing, afgerond worden (2). Op de splitsing van de Mijnsherenlaan en de Dordtselaan ontwierp architect S.J. van Embden een hoogbouwflat met twee lagere ‘zijvleugels’, waarvan de architectuur naadloos aansloot bij die van de vooroorlogse blokken (3). In 1967 werd de Bethlehemkerk aan de Bas Jungeriusstraat opgeleverd, naar ontwerp van J. van der Linden (4). Ingrijpend was de aanleg van het metroviaduct over de brede Mijnsherenlaan in 1965 (5).

Hoewel een groot deel van de wijk was bebouwd met betere middenstandswoningen (ten zuiden van de Blankenburgstraat en langs de boulevards Pleinweg, Mijnsherenlaan, Dordtselaan) kelderde het imago van de Tarwewijk vanaf de jaren zeventig. Vanaf de stadsvernieuwingsperiode – jaren tachtig en negentig – concentreerden de vernieuwingen zich op de noordrand van de wijk en de Millinxbuurt. **Vernieuwing vond in het kader van de stadsvernieuwing plaats op die plekken die al vanaf de bouw van een mindere kwaliteit waren: de speculatieve woningbouw uit de jaren tien en twintig langs de Brielselaan en de bouwblokken in de punt tussen Mijnsherenlaan en Brielselaan.** Vooral langs de noordrand was er veel overlast van de bedrijvigheid langs de kades van de Maashaven. De punten van bouwblokken waarin ondiepe binnenterreinen waren ontstaan werden gesloopt en vernieuwd. Hier zijn verschillende oplossingen zichtbaar. Aan de Verschoorstraat werden woningen teruggebouwd met één bouwlaag minder om het binnenterrein een betere bezonning te geven (6). De zogenaamde ‘Wolfskop’ werd eerder afgeknot, op de punt kwam een wijkgebouw (Bakema en Zavrel architecten, 1989) (7). Ten oosten van de Gaesbeekstraat werd een woonhotel gebouwd (‘Queen of the South’, architect C.A.M. Reijers), ten westen ervan werd het bouwblok als het ware naar binnen gevouwen (8).

De eigendomssituatie (veel particulier eigendom) maakte het lastig overige grootscheepse renovaties en vernieuwingen door te voeren. Een van de belangrijkste ingrepen was de sloop van het gehele bouwblok centraal in de Millinxbuurt, zodat een parkruimte gemaakt kon worden. De Tarwebuurt, als enige in gemeentelijk eigendom, werd deels gesloopt en vervangen door nieuwbouw, en deels gerenoveerd. Het kleinschalige karakter bleef behouden.

ENSEMBLES IN BEELD

- I. Zuidelijke oever Maasha
- II. Wolphaertsbuurt
- III. Tarwebuurt
- IV. Millinxbuurt



ENSEMBLES

In Tarwewijk zijn een viertal ensembles te onderscheiden: gebieden met een historisch gegroeide samenhang, die zich uit in een bepaalde ruimtelijke karakteristiek. Naast de ensembles zijn er de boulevards en singels: ontworpen of historische routes die op een hoger schaalniveau de ruimte vormen. Elk van deze wegen heeft een onderscheidende functie, bouwtijd en architectuurbeeld. Hierna worden de belangrijkste historische en ruimtelijke kenmerken per route en ensemble benoemd. Deze vormen de basis voor de waardering en het ontwikkelperspectief in het volgende hoofdstuk.

I. ZUIDELIJKE OEVER MAASHAVEN

De Maashaven is gegraven naar ontwerp van Directeur Gemeentewerken G.J. de Jongh. In 1905 was het havenbekken voltooid en ontstond hier dé graan- en zadenhaven van Rotterdam. De kade langs de brede havenontsluitingsroute Brielselaan vulde zich met fabrieken, waar de Rotterdamse Graansilo Maatschappij in 1906 (Maassilo, meerdere bouwfasen en architecten) en Meelfabriek “De Maas” in 1914 (sinds 1919 Meneba) nog aan herinneren. De dynamiek is in het havengebied hoog, maar ondanks het feit dat veel bedrijven nieuw zijn, domineren langs de zuidoever de omvangrijke historische graanloodsen en kantoorpanden. De plek waar eens de Dordtsestraatweg liep – oorspronkelijk ‘door’ de Maashaven tot aan de Maasoever –is gemarkeerd door het ‘Balkon aan de Maas’, een recent uitgevoerd parkje, waarvan het idee al in de stadsvernieuwingsperiode werd geopperd. De symbolische band met de Tarwewijk is sterk: de graanhaven, het spoortracé Brielselaan en de achterliggende arbeiderswijk (die niet voor niets vernoemd is naar een belangrijke graansoort) vormen een hechte historisch ruimtelijk en sociale eenheid.

II. WOLPHAERTSBUURT

Deze buurt ligt als ‘leftover’ ingeklemd tussen drie drukke verkeersroutes, de Brielselaan, de Pleinweg en de Wolphaertsbocht. De contouren ervan stammen uit het allereerste uitbreidingsplan voor deze plek uit 1895 van Directeur Gemeentewerken G.J. de Jongh. Het exacte stratenplan lag vast in 1926, als onderdeel van het plan van het hoofd van de Afdeling Stadsuitbreiding en Gebouwen W.G. Witteveen. De smalle percelen vulden zich vanaf dit moment met gesloten bouwblokken van drie en vier lagen hoog, de meeste opgebouwd uit de rendabele alkoofwoningen (met een tussenkamer zonder direct daglicht) met een sobere gevelarchitectuur. De inrichting van het park centraal in de wijk was aanvankelijk gedacht als locatie voor maar liefst drie bouwblokken (gescheiden door twee straten) met kleine industrieën op de begane grond en woningen daarboven. In 1932 werd besloten ze samen te voegen tot één groot bouwblok, wat veel meer vierkante meters zou opleveren. Dit is nooit uitgevoerd, de reden dat er altijd meer ‘lucht’ in het krappe stratenplan bleef en vooral de kern van het buurtje won aan leefkwaliteit. In de stadsvernieuwingsperiode vond er relatief veel vernieuwing plaats (renovatie en sloop/nieuwbouw), juist op die plekken die altijd al stedenbouwkunde pijnpunten waren: de krappe, in een scherpe punt toelopende gesloten bouwblokken langs de noordrand.

III. TARWEBUURT

Dit centrale deel van de Tarwewijk wordt begrensd door vier drukke verkeersroutes, elk met een eigen karakter: de Wolphaertsbocht, de Brielselaan, de Mijnsherenlaan en de Pleinweg. De bebouwing langs deze routes is stedelijk en – op de Wolphaertsbocht na – vijf bouwlagen hoog. Naast de functie als wanden van een luw woonmilieu, fungeert de bebouwing als begeleiding van deze boulevards. Het binnenwerk van de buurt kenmerkt zich door een veelheid aan woningtypes en bouwbloktypologieën. De Blankenburgstraat vormt de scheidslijn tussen twee bouwperiodes, goed zichtbaar in het verschil in sfeer aan weerszijden ervan. Ten noorden staan gemeentelijke vrije huisjes (eengezinswoningen) en boven- en benedenwoningen uit de periode tien en twintig, bestemd voor arbeiders, ten zuiden ervan (portiek)etageflats voor de middenklasse. Een centraal gelegen scholen- en kerkencluster bindt beide sfeergebieden aan elkaar. De wijk is overwegend naar binnen gekeerd en slechts op één punt opengebroken. Het Mijnsherenplein is ontworpen als belangrijke verbindende ruimte tussen de twee buurten aan weerszijden van de Mijnsherenlaan. Het is nooit een duidelijk afgebakende pleinruimte geweest. Dit is toe te schrijven aan het feit dat de duidelijke opbouw van schil en binnenwerk hier is doorbroken en de pleinwanden dus bestaan uit zowel arbeiders- als middenklassewoningen, kerken en scholen. Verdere openbare ruimten zijn niet bewust ontworpen, maar ‘ontstaan’ als restruimte of omdat de markt geen brood zag in het bebouwen van deze vaak driehoekige kavels.

IV. MILLINXBUURT

De Millinxbuurt ligt ingeklemd tussen de Mijnsherenlaan en de Dordtselaan, uitlopers van de brede ‘parkways’ die directeur Gemeentewerken W.G. Witteveen in 1926 voor het eerst op kaart zette en die vanuit de meer zuidelijke wijken richting de maasbruggen zouden voeren.
Het hele ‘binnenwerk’ van deze buurt (dus zonder de randen) werd rond 1930 gerealiseerd met gesloten bouwblokken met etagewoningen, drie of vier bouwlagen hoog. De architectonische kwaliteit van deze zevenhonderd woningen was voor arbeiderswoningbouw relatief hoog, wat te danken was de gemeentelijke welstandseisen waaraan particuliere bouwers zich vanaf 1927 moesten houden. In 1938 werd het Uitbreidingsplan Linker Maasoever van herzien. Voor de Millinxbuurt betekende dit dat de randen langs de Mijnsherenlaan en Dordtselaan ingevuld werden met gesloten bouwblokken van vijf bouwlagen hoog en een tot die tijd in Zuid ongekend hoge architectuurstandaard. Zie voor een beschrijving van het Mijnsherenplein het vorige ensemble III. De kwaliteit van de leefomgeving verbeterde aanzienlijk met de sloop van het centrale bouwblok en de aanleg van een park.



A. Brielselaan



B. Wolphaerstbocht



C. Dordtselaan

ROUTES EN RANDEN VAN DE ENSEMBLES

A. BRIELSELAAN

De Brielselaan was de belangrijkste havenontsluitingsroute in het plan 'Haven- en Stratenaanleg aan den Linker Maasoever' van G.J. de Jongh (1895). Parallel aan de Maashavenoever leidden goederensporen over deze vijftig meter brede weg van de Waalhaven naar Feyenoord. Daarnaast liep de stoomtramlijn Hellevoetsluit en Oostvoorne hier. De ellenlange gevelwanden – langer dan aan de Brielselaan vindt je ze bijna niet op Zuid – langs de zuidkant van de route waren, naast hun uitzonderlijke lengte, niet specifiek ontworpen voor een dergelijke brede weg. Het levert een wonderlijk contrast op tussen de hoge industriële fabriekloodsen aan de kaden en de sobere woonblokken van drie of vier verdiepingen. Eind jaren tachtig veranderde het beeld drastisch. Een 2,5 meter hoge waterkerende dijk transformeerde deze havenroute naar een weg met een bijna landschappelijke uitstraling.

B. WOLPHAERTSBOCHT

Directeur Gemeentewerken G.J. de Jongh tekende in 1895 de Wolphaertsbocht als parallelle route van de Katendrechtse Lagedijk, die dan nog vol staat met agrarische bebouwing. Deze straat is van een heel andere orde dan de brede hoofdwegen in de wijk (Mijnsherenlaan, Dordtselaan, Pleinweg) door het smallere profiel en de bescheiden bebouwing van drie en vier bouwlagen hoog. Het heeft geen uitgesproken ruimtelijk karakter, centraal loopt een trambaan.

C. DORDTSELAAN

De Dordtselaan kwam al op het eerste uitbreidingsplan voor Zuid (1903) voor als een zestig meter brede route van de Maashaven richting de Dordtsestraatweg. Het idee was dat er ook goederentreinen over konden rijden. Directeur Gemeentewerken A.C. Burgdorffer paste de loop van de Dordtselaan iets aan en bracht de breedte terug tot 27 meter. Zijn opvolger W.G. Witteveen gaf de laan – overigens net als de Mijnsherenlaan – zijn groene karakter, als uitloper van de brede 'parkways' die vanuit de meer zuidelijke wijken richting de maasbruggen zouden voeren. Als indicatie voor het architectonisch beeld werd op vrijwel alle uitbreidingsplannen (middel)hoogbouw aangegeven; een beeld dat in de jaren dertig daadwerkelijk gerealiseerd, overigens onder strenge gemeentelijke regie. Meer dan enige andere route op Zuid is de Dordtselaan – samen met de Mijnsherenlaan – vormgegeven als een architectonische eenheid van rustige, 'platte' gevelwanden waarachter zich overwegend (portiek)etagewoningen bevinden. Hoewel aanvankelijk enkel op sommige straathoeken winkels



D. Mijnsherenlaan



E. Pleinweg

gedacht waren, groeide de Dordtselaan door de tijd steeds meer uit tot winkelstraat, vooral nadat het metroviaduct vanaf 1960 de aantrekkelijkheid van de Mijnsherenlaan sterk inperkte.

D. MIJNSHERENLAAN

Net als de Dordtselaan gaf directeur gemeentewerken W.G. Witteveen de Mijnsherenlaan in 1926 zijn groene karakter, als uitloper van de brede ‘parkways’ die vanuit de meer zuidelijke wijken richting de Maasbruggen zouden voeren. Als indicatie voor het architectonisch beeld werd op vrijwel alle uitbreidingsplannen (middel)hoogbouw aangegeven; een beeld dat in de jaren dertig daadwerkelijk gerealiseerd, overigens onder strenge gemeentelijke regie. Meer dan enige andere route op Zuid zijn de Mijnsherenlaan en Dordtselaan vormgegeven als een architectonische eenheid van rustige, ‘platte’ gevelwanden waarachter zich overwegend (portiek)etagewoningen bevinden. De aanleg van het verhoogde metroviaduct rond 1960 zette de verloedering in van een van de meest monumentale routes op de Linker Maasoever.

E. PLEINWEG

Deze route tussen het Zuidplein en het Maastunnelplein – en daarom niet voor niets de Pleinweg geheten – stond voor het eerst op kaart op het 1926 officieel vastgestelde plan van het hoofd van de Afdeling Stadsuitbreiding en Gebouwen W.G. Witteveen. Van een Maastunneltracé was officieel nog geen sprake. Wel kreeg de Pleinweg een rol als onderdeel van de hoofdverkeersroute van west naar oost (over het Zuidplein, Strevelsweg en over het spoor richting IJsselmonde en later de A16) die overgenomen werd van de parallel gelegen Bas Jungeriusstraat. Nadat in 1933 de beslissing was gevallen de Maastunnel aan te leggen, kreeg de Pleinweg in de planherziening van W.G. Witteveen uit 1937 een veel grotere betekenis als belangrijkste aanvoerroute naar de Maastunnel. De vijf verdiepingen hoge woonblokken langs de route werden gebouwd voor de middenklasse en stonden onder strenge gemeentelijke welstandsregie, wat een samenhangend ruimtelijk beeld opleverde. Oorspronkelijk waren enkel op de hoeken winkels ontworpen, maar door jaren heen kregen steeds meer begane grond woningen een winkelfunctie.

WAARDERING TARWEWIJK IN BEELD

OBJECTEN

- Rijksmonument
- Gemeentelijk monument
- Toekomstig monument
- Karakteristieke complexen
- Structurerende rooilijnen en wanden (randen en binnenwerk)

STRUCTUREN

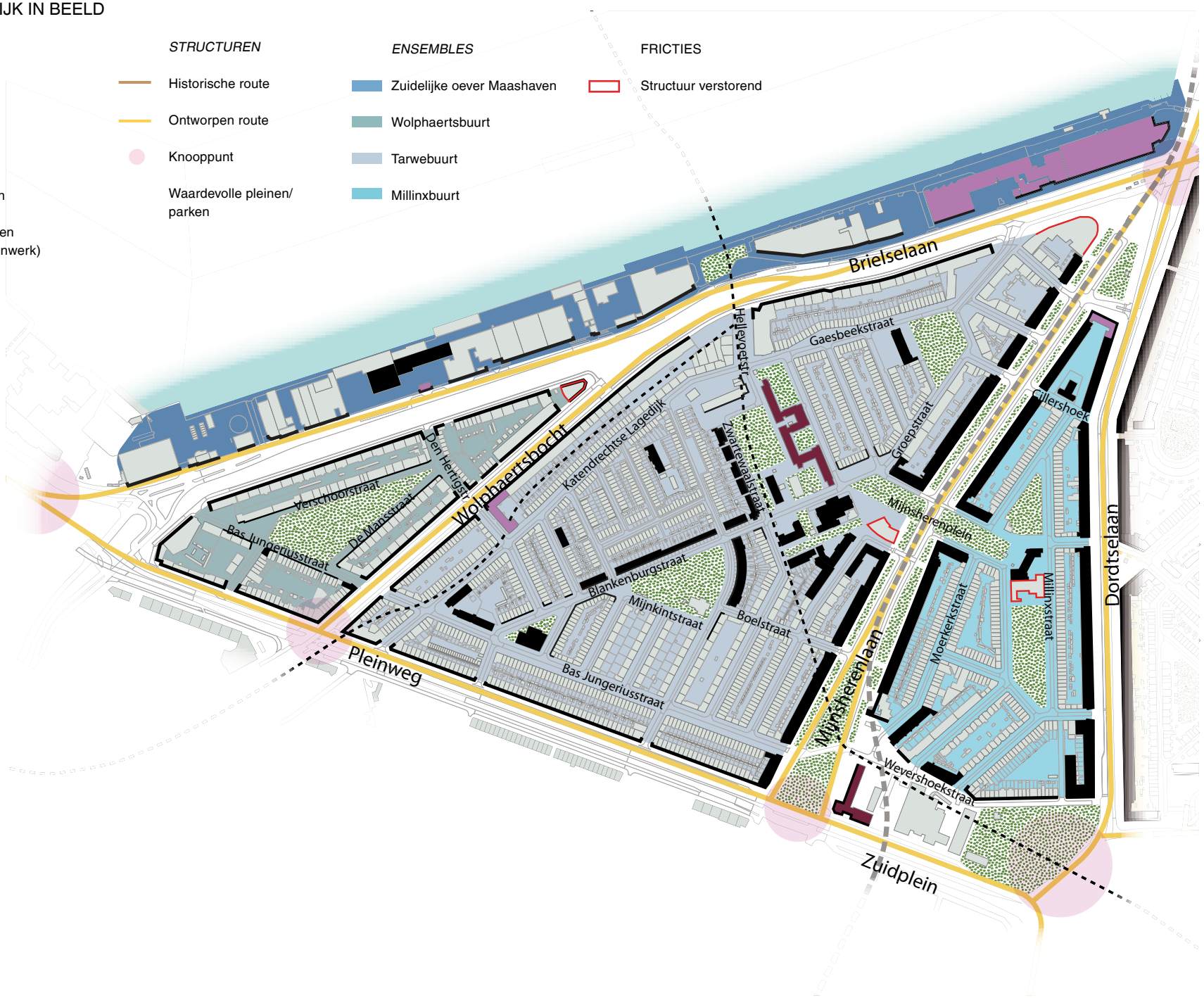
- Historische route
- Ontworpen route
- Knooppunt
- Waardevolle pleinen/ parken

ENSEMBLES

- Zuidelijke oever Maashaven
- Wolphaertsbuurt
- Tarwebuurt
- Millinxbuurt

FRICTIES

- Structuur verstorend



WAARDERING

WAT MAAKT TARWEWIJK BIJZONDER?
Hieronder worden de historische en ruimtelijke kwaliteiten van Tarwewijk op drie verschillende schaalniveaus (wijk, ensembles en object) opgesomd. De kwaliteiten zijn te vinden in een bijzonder gebouw of complex, maar ook in structuren, rooilijnen en onbebouwde ruimten zoals een plein, een mooie waterloop of een langgerekte groenzone. Daarnaast kan kwaliteit zitten in de historische betekenis van een gebouw of groep gebouwen, bijvoorbeeld door het gebruik van een bijzonder bouwsysteem of een zeldzaam woningtype. Samen maken ze Tarwewijk een herkenbare buurt.

Door bij toekomstige ontwikkelingen rekening te houden met de bestaande kwaliteiten, is het mogelijk te vernieuwen zonder het onderscheidende en het eigene van de wijk te verliezen. Vanuit de waardering is hieronder telkens een aanbeveling gedaan over de, vanuit cultuurhistorie, meest optimale ontwikkelrichting.

WAARDEN OP STRUCTUURNIVEAU
Typerend voor Tarwewijk is de ruimtelijke samenhang van de randen in het zuidelijke deel van de wijk, de Dordtselaan, Mijnsherenlaan en Pleinweg. Deze randen bestaan uit middelhoge bebouwing met een hoge architectuurstandaard. Het noordelijke deel van Tarwewijk is iets gefragmenteerd, met lagere woonbebouwing die onderbroken wordt een groot scholen- en kerkcomplex.

Volg bij ontwikkelingen deze typerende ruimtelijke logica en versterk de samenhang van de wijk en de ensembles onderling.

De Dordtselaan, Mijnsherenlaan en Pleinweg zijn monumentale ontworpen routes (met hoge- en middelhogebebouwing en groen), die als ‘parkways’ te zien zijn. Deze wegen komen samen op het Zuidplein.

Behoud bij toekomstige ontwikkelingen de samenhang en hoge architectuurstandaard van deze routes.

De Wolphaertsbocht en de Brielselaan zijn de oudste randen van Tarwewijk, maar worden begeleid door nieuwere wanden met enkele architectonische blijkvangers in de vorm van fabriekscomplexen en een school.

Zorg voor een betere inrichting ten aanzien van deze routes met behoud van de architectonische blikvangers en de structurerende rooilijnen.

De meeste pleinruimten dateren uit de periode van de stadsvernieuwing en zijn ontstaan na sloop van krappe bouwblokken. Het Mijnsherenplein is een van de weinige groene ontworpen ruimtes in Oud Zuid van vóór de stadsvernieuwing en rijgt de Tarwebuurt en de Millinxbuurt aan elkaar.

De parken, pleintjes en beplante overhoeken die in de stadsvernieuwingsperiode zijn ontstaan zijn waardevolle toevoegingen aan het stedenbouwkundige opzet.

Behoud is wenselijk.

Op de waarderingskaart zijn een aantal rooilijnen aangemerkt als structurerend. Het gaat hier om wanden die routes of pleinen begrenzing en door hun situering en bouwhoogte het karakter van zo’n route of plein bepalen. Deze wanden zijn dan ook Soms is niet alleen de situering en hoogte waardevol, maar ook de architectonische uitwerking. Zulke complexen zijn dan geheel zwart (zie ook ‘waarden op object- en detailniveau’).

Als een gevelwand is aangemerkt als structurerend, betekent dit dat behoud van de oorspronkelijke gevelwand de voorkeur heeft. Bij eventuele vernieuwing zijn de rooilijn, geleding en bouwhoogte aanhouden.

Naast de rooilijnen die positief gewaardeerd zijn, zijn er complexen als structuurverstorend aangemerkt. Het gaat om gebouwen die nauwelijks een relatie met de omgeving aangaan, doordat ze zichtlijnen doorbreken, of een afwijkende bouwhoogte of rooilijn kennen.

Uiteraard is de aanbeveling hier de relatie met de (historische) omgeving te herstellen.


FYSIOTHERAPIE

WAARDEN OP ENSEMBLENIVEAU

I Zuidelijke oever Maashaven

Dit deel van Tarwebuurt is waardevol door de symbolische band met de rest van de wijk. De andere ensembles zijn (historische en ruimtelijk) niet los te zien van de Maashaven. Blikvangers zijn de historische fabriekscomplexen van Meneba en de Maassilo.

Probeer in de toekomst de symbolische band tussen de Maashaven en de rest van de wijk ruimtelijk verder te trekken, door bijvoorbeeld de routes tussen de Zuidelijke oever Maashaven en de andere ensembles te versterken (bijvoorbeeld naar het 'Balkon aan de Maas').

II Wolphaertsbuurt

Hoewel dit ensemble te zien is als een 'leftover' en er ook veel vernieuwing heeft plaatsgevonden zit de kwaliteit en historische waarde in de leefkwaliteit van het centrale park, die de buurt 'lucht' geeft. Ook staan er enkele waardevolle complexen, hoekpanden met een hoogwaardige architectonische uitwerking.

Vernieuwing is binnen dit ensemble mogelijk, maar het is aan te bevelen het park en de historische complexen te koesteren.

III Tarwebuurt

De kwaliteit en historische waarde is te vinden in de tweedeling van de buurt, die herkenbaar is aan het luwe woonmilieu (met vrije huisjes en beneden en bovenwoningen) ten noorden van de Blankenburgstraat en het stedelijke woonmilieu ten zuiden (met portieketageflats). Waardevol is het hart van de buurt met school- en kerkcomplexen tussen de groene parken aan de Zwartewaalstraat en het Mijnsherenplein.

Behoud de twee gezichten van dit ensemble en dit centrale knooppunt dat beide werelden aan elkaar rijgt.

IV Millinxbuurt

De kwaliteit van de Millinxbuurt is te vinden in de ruimtelijke samenhang van het ensemble met randen van een hoge architectuurstandaard en in het binnenwerk een centraal park. Architectonische blikvangers bevinden zich op de hoeken in de vorm van wooncomplexen die de overgangen van de randen naar het binnenwerk markeren.

In het binnenwerk is vernieuwing mogelijk, mits deze aansluit op de hoge architectuurstandaard van de randen.

WAARDEN OP OBJECT- EN DETAILNIVEAU

De rijksmonumenten en (toekomstige) gemeentelijke monumenten verankeren als historische 'topstukken' gezamenlijk een deel van de identiteit van de wijk. Op deze kaart zijn aanvullend een aantal gebouwen of complexen aangemerkt als waardevol ('de karakteristieke complexen'), omdat ze 'het verhaal van Tarwewijk' aanvullen door hun architectonische, stedenbouwkundige en/of cultuurhistorische waarden. Dit zijn:

- het fabriekscomplex langs de Maashaven van Meneba uit 1914 (voorheen Meelfabriek 'De Maas');
- twee hoekpanden in de Wolphaertsbuurt die in architectuur gaaf zijn (Wolphaertsbocht 296 en Bas Jongeriusstraat 254);
- blokjes 'vrije woningen' in de Tarwebuurt die niet zijn aangetast door stadsvernieuwingsingrepen;
- twee naoorlogse woonblokken en een gymzaal aan de Zwartewaalstraat;
- school- en kerkgebouwen die architectonisch en/of stedenbouwkundig de wijk verrijken. Dit zijn de scholen aan de Voetjesstraat, Blankenburgstraat, Bonaventurastraat, Mijnsherenplein en de Spijkenissestraat. De kerken zijn die aan het Mijnsherenplein, Blankenburgstraat en Bonaventurastraat;
- de hoekcomplexen aan het Mijnsherenplein, die de overgang van rand en binnenwerk markeren;
- het naoorlogs ensemble van woonblokken en een schoolpand tussen de Dordtselaan en Mijnsherenlaan en de Cillershoekstraat.

De inzet zou moeten zijn om al deze gebouwen te behouden. De rijksmonumenten en gemeentelijke monumenten hebben voldoende bescherming via de Erfgoedwet. Voor toekomstige gemeentelijke monumenten en karakteristieke objecten is de aanbeveling om deze op te nemen in het bestemmingsplan met een dubbelbestemming cultuurhistorie.

RIJKSMONUMENTEN



Schoolcomplex tussen Hoogvlietstraat - Zwartewaalstraat



Zuidpleinflat hoek Dordtselaan/Mijnsherenlaan

Op deze pagina's worden enkele complexen verbeeld die in de waarderingskaart voorkomen.

TOEKOMSTIGE MONUMENTEN



Schoolcomplex Den Hertigstraat

ENKELE KARAKTERISTIEKE COMPLEXEN



Schoolcomplex Spijkenissestraat



Arbeiderswoningen Wevershoekstraat



Schoolcomplex Moerkerkestraat


Woningcomplex Polslandstraat



Kerkgebouw Bonaventurastraat


Gezondheidscentrum Mijnsherenplein


Schoolcomplex Bonaventurastraat


Kerkgebouw Mijnsherenplein


Wijkcentrum Brielselaan/Wolphearstbocht


Hoekcomplexen Mijnsherenplein


Hoekcomplexen Mijnsherenplein


Aanbouw schoolcomplex Millinxpark

BRONNEN

LITERATUUR

W. Dähler, 'Gemeentelijke Volkswoningbouw in den Bloemhof (Linker Maasoever) te Rotterdam', *Klei* 12 (1920) 13, pp. 161-165 en 174-178.

A. Bos, *Stad der toekomst, toekomst der stad. Een stedebouwkundige en sociaal-culturele studie over de groeiende stadsgemeenschap*, Rotterdam 1946.

S. Cusveller (red.), *Tuindorp in beton. Bouwexperimenten op Zuid,* Rotterdam 1989.

T. de Does, *Rotterdam Hillesluis in vroeger tijden*, Oud-Beijerland, 1998.

T. de Does, *Rotterdam Bloemhof in vroeger tijden*, Oud-Beijerland, 1999.

T. de Does, *Rotterdam Tarwewijk in vroeger tijden*, Oud-Beijerland, 2003.

H. van Hogerhuis, A. de Jong, *Woningverbetering. Stadsvernieuwing Rotterdam 1974-1984*, deel 3, Rotterdam 1984.

International *Cities and Town Planning Exhibition.* English Catalogue, Jubilee Exhibition Gothenburg, Gothenburg, Zweden (1923).

L. de Klerk en H. Moscoviter, '*En dat al voor de arbeidende klasse.' 75 jaar volkshuisvesting Rotterdam*, Rotterdam 1992.

L. de Klerk, *Particuliere plannen. Denkbeelden en initiatieven van de stedelijke elite inzake de volkswoningbouw en de stedebouw in Rotterdam 1860-1950*, 1998.

L. de Klerk, *Mooi werk. Geschiedenis van de Maatschappij voor Volkswoningen, Rotterdam 1909-1999*, Rotterdam 1999.

P. Kuster en E. Yilmazgil, *Architectuurkaart Rotterdam: De Rotterdamse architectuur en stedenbouw in kaarten en routes*, Rotterdam 2015.

P.Th. van de Laar, *Veranderingen in het geschiedbeeld van de koopstad Rotterdam*, Inaugurele rede Erasmus Universiteit, Rotterdam 1998.

P. Th. Van de Laar, 'Een bevolking in beweging 1812-1939', in: *Stad van formaat. Geschiedenis van Rotterdam in de negentiende en twintigste eeuw,* Rotterdam 2000, pp. 183-189.

L. van Meijel, H. Hinterthür, E. Bet, *Cultuurhistorische verkenning vooroorlogse wijken Rotterdam – Zuid*, februari 2008.

J. Nieuwenhuis, *Mensen maken een stad 1855-1955. Uit de geschiedenis van de Dienst van Gemeentewerken te Rotterdam*, Rotterdam 1955.

A.F.W. van Overbeeke, *De Rotterdamse Gezondheidscommissie 1854-1934*, afstudeerscriptie Rotterdam 1986.

J.E. van der Pot. 'De Rotterdamsche Kring 1913-1942', in: *Rotterdamsch Jaarboekje* (1962), pp. 137-159.

M. Provoost, 'Massa en weerstand 1920-1945', in: *Vijftig jaar wederopbouw Rotterdam. Een geschiedenis van toekomstvisies*, Rotterdam 1995, pp. 66-96.

L.J.C.J. van Ravesteyn, *Rotterdam in de negentiende eeuw*, Rotterdam 1924.

L.J.C.J. van Ravesteyn, 'Stadsontwikkeling van Rotterdam in het begin van deze eeuw', in: *Rotterdamsch Jaarboekje* (1935), pp. 1-45.

L.J.C.J. van Ravesteyn, *Rotterdam in de twintigste eeuw*, Rotterdam 1948.

Rotterdam straks. Tentoonstelling gewijd aan de wederopbouw van de stad, in het bijzonder van het centrum, Museum Boymans, mei-augustus 1947.

A. Siebers, *Het behoud van Rotterdam*, Rotterdam 1923.

A. Siebers, 'Raymond Unwin, de Stedebouwer', in: *Klei 5* (1923), pp. 51-55.

A. Siebers, 'Professor Ir. M.J. Granpré Molière', in: *Bouwen, tijdschrift voor Holland en Indië gewijd aan de belangen van het bouwvak* (1924) 6, pp. 81-87.

A. Siebers, *De oogen open, wordt Rotterdam een goed gebouwde stad?*, Rotterdam 1926.

A. Siebers, 'Stedebouw en landschapsarchitectuur', in: *Tijdschrift voor Volkshuisvesting en Stedebouw 8* (1928), pp. 145-149.

A. Siebers, *Groeiend Rotterdam*, Rotterdam 1929.

M. Stam, "Holland und die Baukunst unserer Zeit. IV.

Stadtbau", in: *Schweizerischen Bauzeitung 21* 17 nov 1923, pp. 268-272.

M. Steenhuis, *Stedenbouw in het landschap. Pieter Verhagen (1882-1950)*, proefschrift, Rotterdam 2007.

W. van Tijen, J.A. Brinkman, J. van den Broek, H.A. Maaskant, *Woonmogelijkheden in het nieuwe Rotterdam*, Rotterdam 1941.

D. Valten, *Tuindorp Vreewijk. Een geschiedschrijving over de vennootschap, haar woningen en haar huurders 1913-1988*, Reeks Bedrijfsgeschiedenis 4, Rotterdam 1988.

W. Vanstiphout, *Maak een stad. Rotterdam en de architectuur van J.H. van den Broek*, Rotterdam 2005.

H.A. Voet en H.J.S. Klaasen, *Groeten uit Rotterdam Zuid deel 2*, Capelle aan den IJssel 1987.

H.A. Voet en H.J.S. Klaasen, *Groeten uit Rotterdam Zuid deel 3*, Capelle aan den IJssel 1990.

L.C. van der Vlugt, 'Een plan voor het Land van Hoboken', in: *Bouwen, tijdschrift voor Holland en Indië, gewijd aan de belangen van het bouwvak* (1925) 12, pp. 1-4.

C. Wagenaar, *Welvaartsstad in wording: de wederopbouw van Rotterdam* (diss.), Rotterdam 1992.

J.G. Wattjes, W. Th. Ten Bosch, *Rotterdam en Hoe Het Bouwde*, Leiden 1940.

W.G. Witteveen, 'Rotterdam-Zuid', in: *Tijdschrift voor Volkshuisvesting en Stedebouw* (1926) 9, pp. 169-176.

R. Wolters, *Blik op Zuid deel 2*, Capelle aan den IJssel, 2002.

R. Wolters, *Blik op Zuid deel 3*, Capelle aan den IJssel, 2002.

ARCHIEVEN

Kranten
Nieuwe Rotterdamsche courant : staats-, handels-, nieuws- en advertentieblad, 1900-1929.
Het Rotterdamsch nieuwsblad, 1900-1944.
Voorwaarts : sociaal-democratisch dagblad, 1920-1931.

Stadsarchief Rotterdam
92 Archieven van de Gezondheidscommissies te Rotterdam
812 Archief van de Projectgroep Stadsvernieuwing Bloemhof te Rotterdam, 1981-1992
823 Archief van de Projectgroep Stadsvernieuwing Hillesluis te Rotterdam, 1980-1993
838 Projectgroep Stadsvernieuwing Tarwewijk
887 Archief van de Bewonersorganisatie Bloemhof te Rotterdam, 1967-1997
907 Archief van de Bewonersorganisatie Tarwewijk te Rotterdam, 1978-1996

GESPREKKEN

Interview met Stef van der Gaag, stedenbouwer in de stadsvernieuwing op Zuid
Mailwisseling met Paul Achterberg, landschapsarchitect DAF Architecten

COLOFON

Dit cultuurhistorisch onderzoek werd uitgevoerd door SteenhuisMeurs te Paterswolde/Rotterdam in opdracht van bureau Monumenten & Cultuurhistorie en Gebiedsontwikkeling van Stadsontwikkeling Rotterdam (Astrid Karbaat, Stijnie Lohof en Mark Sutherland).

Projectteam:
Dr. Marinke Steenhuis, drs. Lara Voerman en ir. Johanna van Doorn.

SteenhuisMeurs BV, hoofdweg 255, 9765 CH Paterswolde
www.steenhuismeurs.nl

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van SteenhuisMeurs.



© STEENHUISMEURS BV, APRIL 2016