



STEEN
HUIS
MEURS

451a|2020

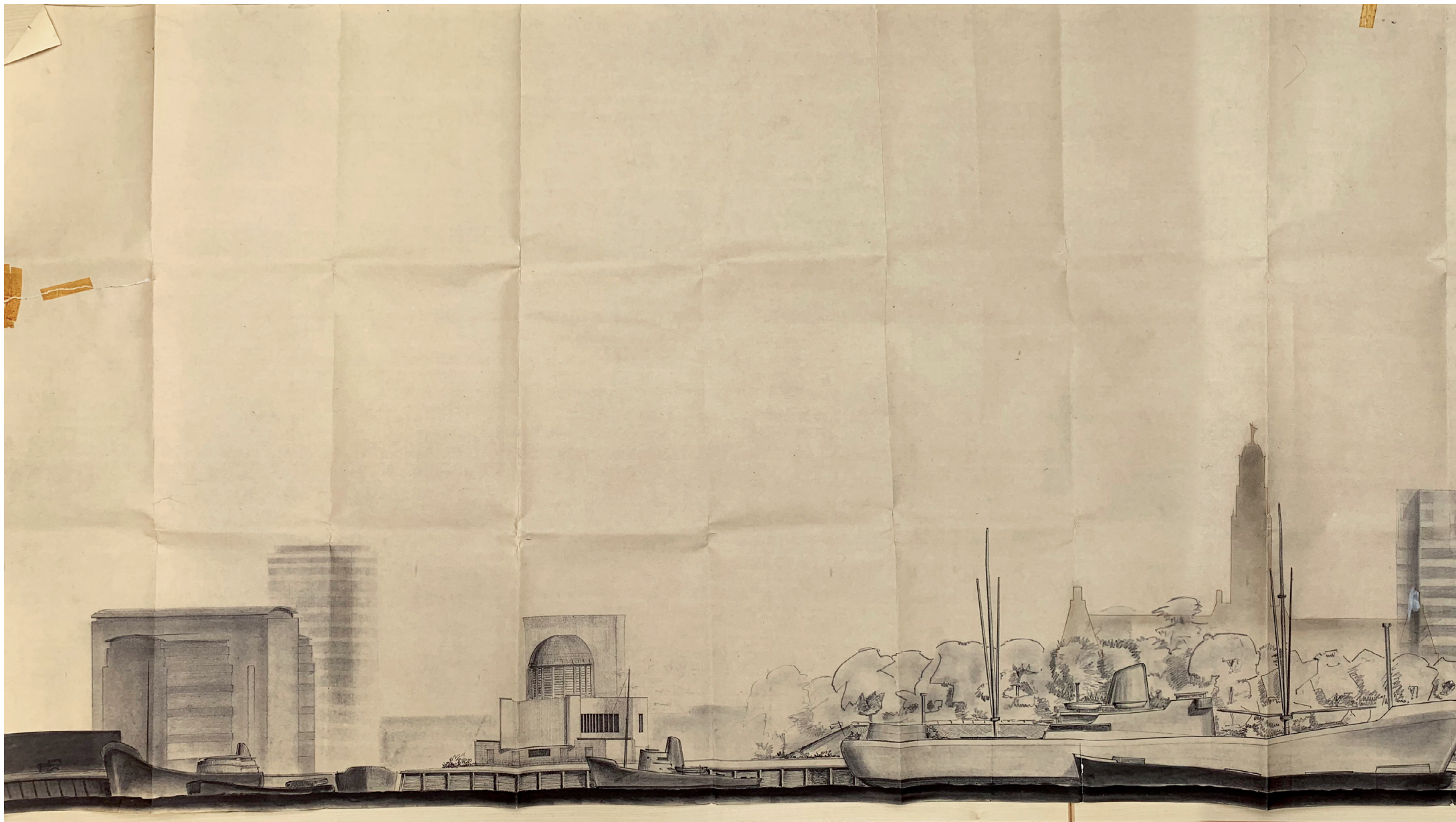
PARKHAVEN ROTTERDAM

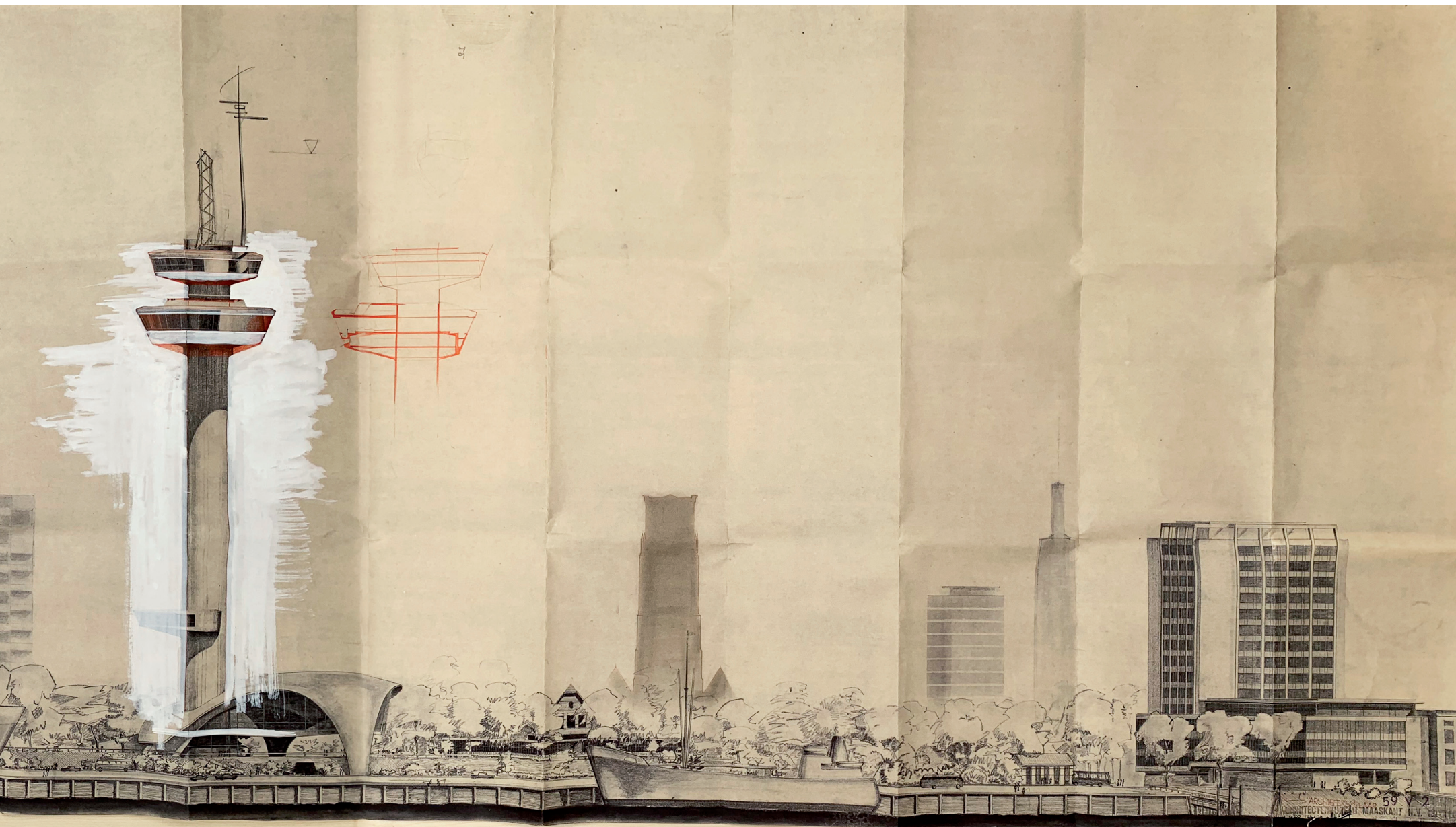
CULTUURHISTORISCH ONDERZOEK

September 2020



Een zes meter lange tekening van Bureau Maaskant van een van de schetsontwerpen voor de Euromast aan de Maas, met de skyline-elementen van Rotterdam op de achtergrond, ca. 1958. [SAR]







Uitzicht op de Maas vanaf de 'bult van De Jongh', een heuvel aan de zuidrand van het Park, opgeworpen met het slib van de 2e Katendrechtse Haven. Parkheuvel biedt een breed panorama op het Rotterdamse rivier- en havenlandschap. [eigen foto]



INHOUDSOPGAVE

INLEIDING	7
1. HISTORISCHE CONTEXT	9
Episode 1: van buitenplaats tot luxe woonmilieu (tot 1872)	11
Episode 2: de transitohaven (1872-1926)	17
Episode 3: de monumentale stad (1926-1950)	25
Episode 4: wederopbouw en manifestatielocatie (1950-1985)	33
Episode 5: museumpark en ziekenhuisstad (1985-heden)	39
2. RIJKSMONUMENTEN RONDOM DE PARKHAVENKADE	43
Het Park	44
Parksluizen	52
Maastunnel	58
Euromast	66
3. UITGANGSPUNTEN PARKHAVENKADE	78
NOTEN, AFKORTINGEN EN BRONNEN	86



Vogelvluchtperspectief van de Parkhaven en omgeving, met daarin aangegeven de vier rijksmonumenten die centraal staan in deze rapportage (wit) en een aantal andere monumenten en belangrijke gebouwen in de omgeving (zwart). Vermelde jaartallen: van oplevering. [onderlegger: GM]



INLEIDING

Tussen de Maastunneltraverse en de Parkhaven ligt een brede groenstrook, waarvoor plannen worden ontwikkeld. Het gaat om een nu onbebouwd terrein, met een groot monumentenbelang. Rondom de locatie zijn namelijk vier rijksmonumenten te vinden, die elk ook een stedenbouwkundig en landschappelijk aspect hebben: het Park, het Maastunnelcomplex, de Parksluizen en de Euromast. Om bouwinitiatieven te kunnen beoordelen hebben de gemeente en de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) om kennis en kaders vanuit cultuurhistorie gevraagd, toegespitst op bovengenoemde monumenten. Dit is de concrete aanleiding voor het opstellen van dit cultuurhistorisch onderzoek. Deze rapportage bestaat uit een historische en ruimtelijke analyse van de Parkhavenkade, inclusief de 'erfgoedbiotoop' van de rijksmonumenten en de rivier de Maas.

De directe omgeving van de huidige Parkhaven was ooit de rand van Rotterdam, het buitengebied waar Delfshaven begon. Vanuit Rotterdam ontstond halverwege de 19e eeuw het initiatief hier een slachthuis te bouwen en (nadat dit plan mislukte) om het Park aan te leggen. Het Park was een gevolg van de behoefte van Rotterdamse kooplieden en industriëlen aan een voornaam woonmilieu (Scheepvaartkwartier). Destijds liet zich dat prima met haven- en industriële ontwikkeling combineren, zoals is te zien aan de aanleg van de Westerhaven (1854), de Parkhaven (1893) en nog weer later de uitbreiding van de

Coolhaven (1922). In de periode voor en na de Tweede Wereldoorlog kwamen hier andere interventies bij, zoals de aanleg van het Maastunneltracé (opening 1942) en de Floriade (1960), waar de Euromast een blijvende herinnering aan vormt. De typisch Rotterdamse mix van enerzijds luxe wonen en recreëren en anderzijds havens en industrie is geleidelijk verdwenen, door het uitplaatsen van havenactiviteiten naar het westen. Al in 1902 werd de Westerhaven gedempt en bij de Parklaan gevoegd. Een eeuw later werden de Mullerpier, de Jobshaven en de Lloydpier getransformeerd tot een gemengd stedelijk gebied. Zo 'domesticeerde' het rivierfront, waarbij de scheepvaart op de rivier het 'Rotterdamse' decor voor het stedelijk gebruik levert. Ook de huidige planvorming voor de Parkhaven past in deze ontwikkeling.

Door zijn geschiedenis is de Parkhaven met zijn omgeving (Coolhaven, Park, rivierfront, Maastunnel) niet eenduidig leesbaar en interpreteerbaar. Het gebied is eerder te zien als een verzameling schotsen, of als een lappendeken van sferen en karakters, vol met continuïteiten, discontinuïteiten, verbindingen en barrières. Die complexiteit is niet alleen ruimtelijk manifest (als een patchwork van sferen en schalen), maar ook terug te vinden in de geschiedenis (omslagmomenten) en in de mentaliteit (veranderingen in de gebruik en appreciatie van het gebied). Dat betekent dat de cultuurhistorische waardering een zekere dynamische lading krijgt; de samenleving is telkens veranderd. Het gaat

bijvoorbeeld niet alleen om de betekenis van het Park in de negentiende eeuw (Zocher) maar ook om de betekenissen die het park later kreeg, in relatie tot zijn omgeving. Meer dan een historische beschrijving, vraagt dit gebied om een analyse van de historische ontwikkeling en de daaruit voortvloeiende cultuurhistorische waarde, die duiding en weging kan bieden om de impact van het bouwinitiatief voor zijn omgeving te kunnen bepalen. De stad is niet gebaat bij het dogmatisch koesteren van een reeks artefacten, maar bij continuïteit en vernieuwing vanuit het 'DNA van de plek'. Zo kan het gebied deel worden van de ontwikkeling van de dynamiek van de stad en daar mede vorm aan geven, maar wel zichzelf blijven, met inbegrip van de te koesteren waarden.

Het onderzoek begint met een historische beschrijving in vijf episodes, gevolgd door een beschrijving, typering en waardering (RCE) van de vier monumenten. Per monument wordt de relatie met de Parkhavenstrook gelegd. Het laatste hoofdstuk bundelt de uitgangspunten (vanuit het perspectief cultuurhistorie) voor de Parkhavenstrook. De waarden van de monumenten in relatie tot dit gebied zijn in 11 punten samengevat.

SteenhuisMeurs,
Paterswolde/Rotterdam, september 2020



Nachtbeeld van de Euromast aan de Maastunnel, met op de voorgrond het Droogleeveer Fortuynplein en op de achtergrond de Maas en Parkhaven. [eigen collectie]



1. HISTORISCHE CONTEXT

De Parkhaven ligt tussen Rotterdam en Delfshaven. De historische ontwikkeling van dit gebied is in vijf episoden te verdelen, waarbij het landschap stap voor stap verstedelijkte en de stad zoals we die nu kennen werd gevormd. In dit hoofdstuk wordt de historische ontwikkeling van het gebied in die vijf episodes beschreven.



Fragment van kaart 'Rotterdam en omlegende landeryen', uit 1784.
Tussen Delshaven en Rotterdam liggen een aantal buitenplaatsen
aan de Maas en de Hogen Dijk. De huidige locatie van Parkhaven is
met blauwe stippellijn aangegeven. [SAR]



EPISODE 1: VAN BUITENPLAATS TOT LUXE WOONMILIEU (TOT 1872)

Tussen Rotterdam en Delfshaven lag tot ver in de negentiende eeuw een landelijk gebied. Bij de Westersingel hield de stad Rotterdam op. De Beukelsdijk en de Nieuwe Binnenweg waren landwegen door de polders. Een opvallend element was Schielands Hoge Zeedijk: een megastructuur uit de twaalfde eeuw ter bescherming van het gebied tussen Gouda, Leiden en Rotterdam tegen het water. Dit deel van Schiedams Hoge Zeedijk kreeg in de loop van de negentiende eeuw de naam Westzeedijk.

Buitenplaatsen langs Schielands Hoge Zeedijk

Rotterdamse notabelen bouwden vanaf de zeventiende eeuw buitenplaatsen langs de dijk, zowel binnendijs als buitendijs. Ze kregen illustere namen als Dijkzigt, Schoonoord, Den Heuvel en het Land van J. Valckenier. Voor het Rotterdamse gemeentebestuur bood het buitengebied heel andere mogelijkheden, namelijk om er grote en overlast gevende functies te vestigen. Een voorbeeld was het exercitieveld ten westen van buitenplaats Den Heuvel, op de plek waar nu de Parkhaven en de Parksluizen zijn. Tijdens de Franse bezetting werden hier opstandige burgers gefusilleerd. De gemeente wilde in het buitengebied ook een gemeentelijk abattoir realiseren, waartoe in 1851 het Land van Valckenier werd aangekocht. Destijds lag dit perceel in de buurgemeente Delfshaven, waar men allerminst blij was met dit voornemen. Delfshaven bepaalde dat de grond geen industriële bestemming mocht krijgen. Voor Rotterdam zat er niets anders op dan naar een andere locatie voor het slachthuis uit te zien. Het zou nog jaren duren voordat aan de noordostrand van de stad, in de Boezemstraat, een veemarkt met slachthuizen tot stand kwam. Het was het eerste openbare gemeentelijke slachthuis in Nederland.¹

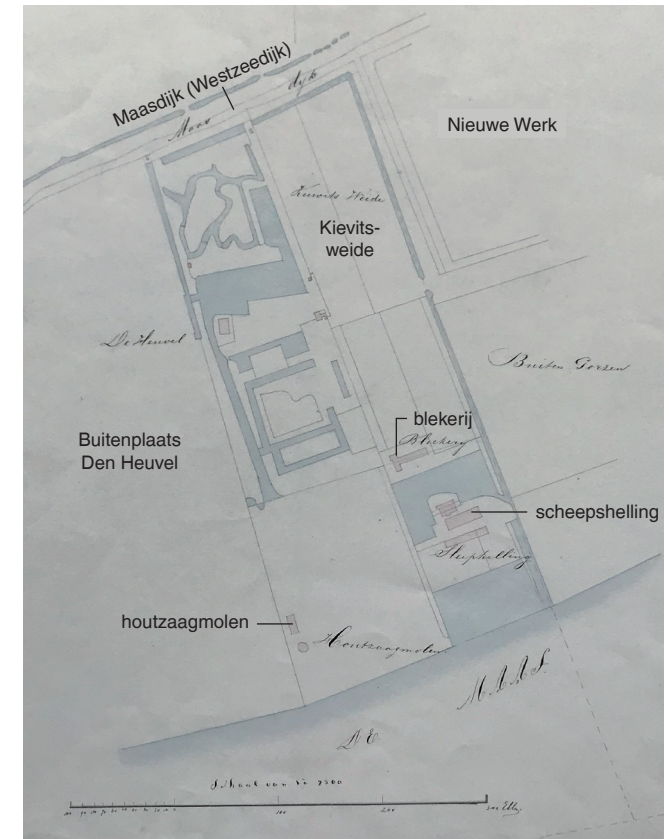
Luxe woonkwartier

De vraag wat nu te doen met het Land van Valckenier werd op 5 februari 1852 door de Rotterdamse Raad beantwoord met het besluit er een 'publieke wandeling' aan te leggen.² Zo werd het Park geboren. De omslag van slachthuis naar park paste goed bij de toenmalige particuliere initiatieven om aan de westkant van Rotterdam luxe woongebieden te bouwen, zoals het Scheepvaartkwartier en het Nieuwe Werk. Tot dan toe was de havenelite voornamelijk in de Waterstad gevestigd, met de Boompjes als plek van vertier. De ondernemers woonden boven hun pakhuis of kantoor, in de stank en het geratel van karren en lading. In de nieuwe woonbuurten 'verburgelijkte' het wonen. Het kwam los van de werkplek, hoewel nog steeds in elkaars nabijheid, want in Rotterdam waren haven en stad innig met elkaar vervlochten. Zo werd tussen 1852 en 1854 de Westerhaven gegraven, haaks op de Veerhaven en dwars door de nieuwe stadsuitbreiding heen. Pal naast de haven was ruimte voor een overdadige groenstructuur: de Parklaan, in 1858 aangelegd als een brede en groene verbinding tussen het Willemsplein en het Park.

Van een planmatige stadsontwikkeling was destijds geen sprake. Een voor een werden de buitenplaatsen verkocht en verkaveld. Het gaf het gebied het aanzien van een lappendeken. Stadsarchitect W.N. Rose (1801-1877) droomde ervan het hele buitengebied tot Delfshaven tot een geordende en gezonde stad uit te bouwen, zoals in zijn tweede Coolpolderproject (1858) is te zien.³ Het bleef echter een droom, omdat grondeigenaren en speculanten de dienst uitmaakten. De grootste grondbezitter van het binnendijkse gebied was de Heer van Hoboken, eigenaar



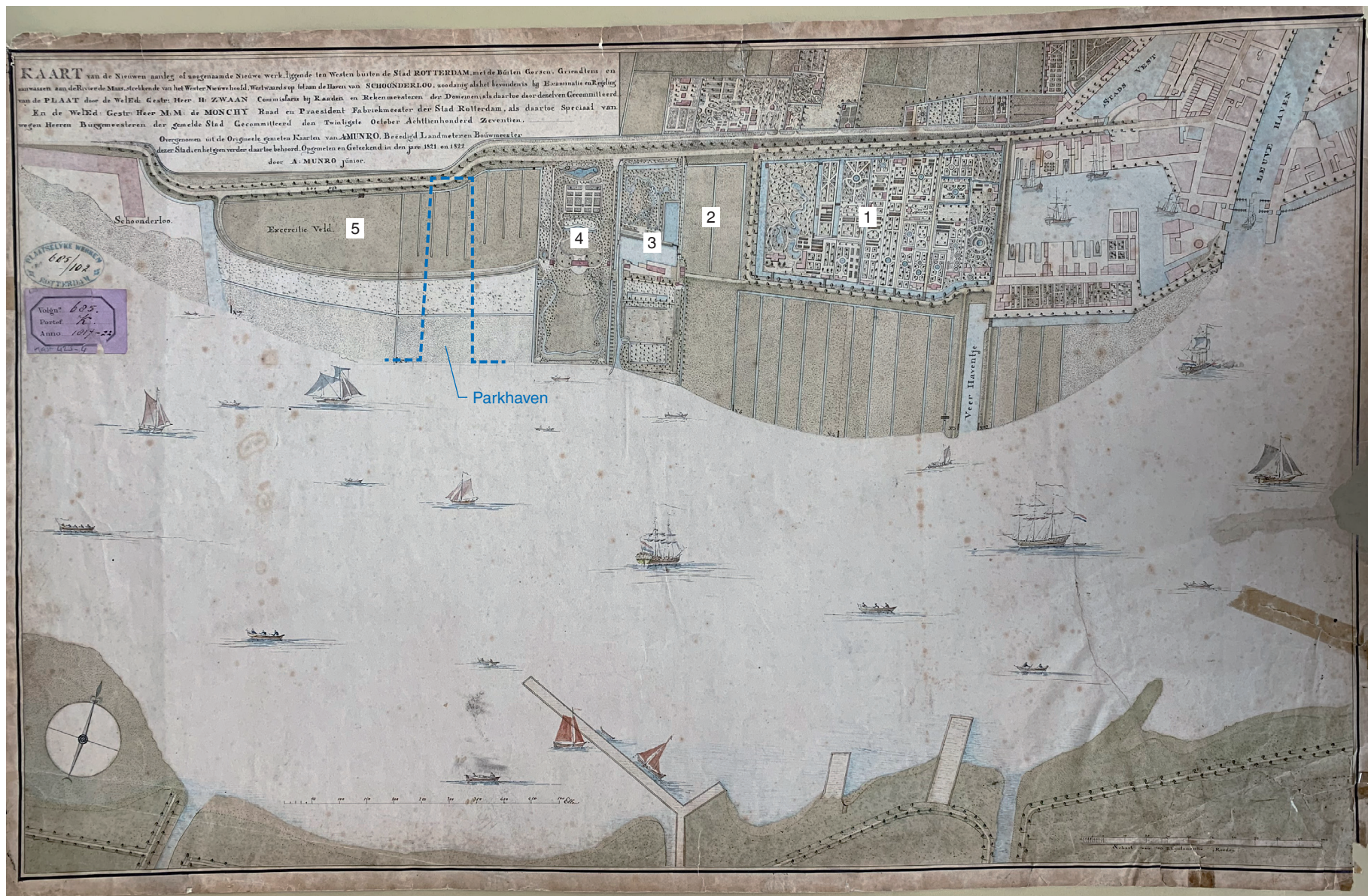
Kaartje van de buitenplaatsen en industrie buiten de Maasdijk, op de huidige plek van het Park. Het Nieuwe Werk is al omdijkt. Ca. 1850. [SAR, PW]



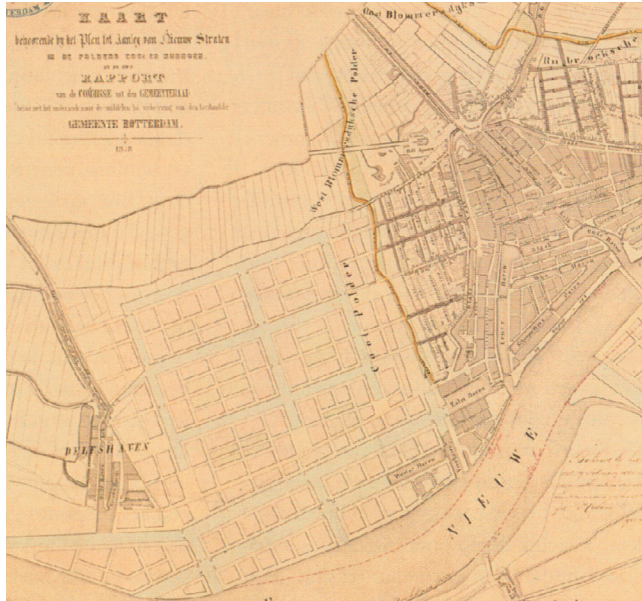
van villa Dijkzigt met daaromheen 56 hectare land. Hij weigerde zijn land te verkopen. Geleidelijk groeide de stad om het Land van Hoboken heen.



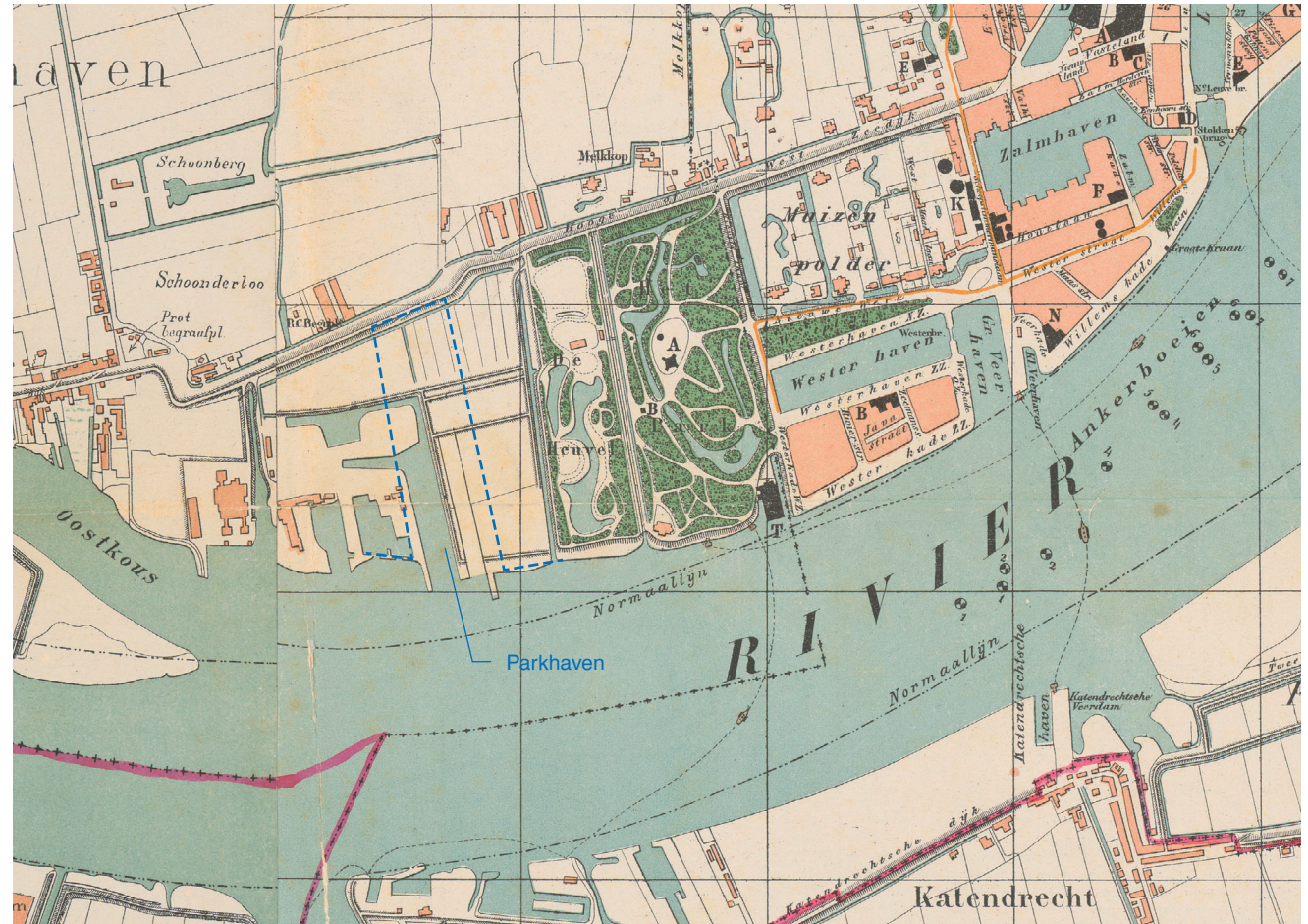
'Kaart van de Nieuwen aanleg of zogenaamde Nieuwe werk, liggende ten Westen buiten de stad Rotterdam, met de Buiten Gorsen, Griendtens en aanwassen van de Rivier de Maas.' 1817-1822, door A. Munro junior. 1: Het Nieuwe Werk, 2: Kievitsweide, 3: Buitenplaats van J. Valckenier, 4: Buitenplaats Den Heuvel, 5: exercitieveld. [SAR, PW]



↓ Coolpolderplan van W.N. Rose, 1858. [SAR]



↓ Fragment van kaart van Rotterdam en omgeving, J. Oprel, 1884.
De Parklaan (hier aangegeven als 'Nieuwe Werk' en 'Westerhaven N.Z.', is aangelegd en op de huidige plek van de Parkhaven worden inhammen gegraven en kades gebouwd door de industrie. [SAR]





Tekening van Zocher van het Park, ca. 1865. In ca. 1861 waren de Kievitsweide en bleekvelden geïntegreerd in het Park. 1: Verversingshuis Café Niessingh, 2: Standbeeld Tollens, 3: Officiërsociëteit. [SAR - PW]



het Park

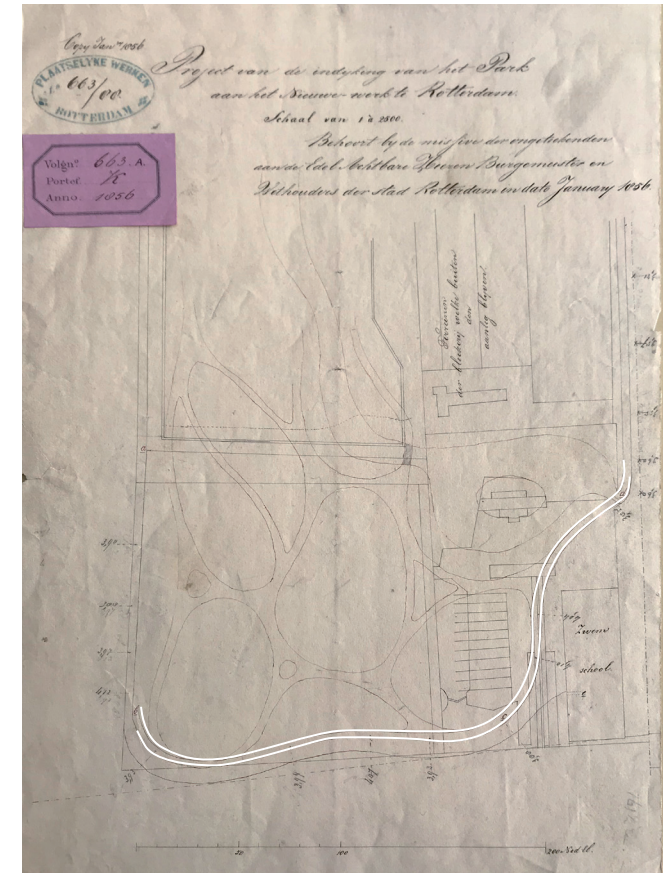
Het ontwerp voor het Park werd door landschapsarchitecten J.D. Zocher en zijn zoon L.P. Zocher gemaakt. Zocher was destijds geen onbekende in Rotterdam. Hij was een aangetrouwde neef van de latere burgemeester J. van Vollenhove (1814-1889), die hem eerder al bij de aanleg van de Oude Plantage en singels van het Waterproject betrok.⁴ het Park ontstond stapsgewijs, omdat er steeds nieuwe percelen werden toegevoegd. In eerste aanleg lag het Park buitendijks, met een vrij uitzicht op de Maas. Het enthousiasme was meteen groot: 'het is geen 's Gravenhaagsch bosch, geen Haarlemmerhout, maar het is aanvankelijk heel goed (...) en [het] frissche Maasgezigt geeft er een eigenaardige schoonheid aan, die

wandelpaatsen van bekende roem altoos zullen missen.'⁵ In 1856-1857 werd het Park tot aan de Maas uitgebreid en van een dijk voorzien. De Zochers ontwierpen een 'esthetische dijk' met een elegante slinger die in het park voor een ruimtelijke effect zorgde.⁶ De dijk paste in deze uitvoering bij het idioom van het park en de sfeer van een besloten landschappelijke idylle, die de landschapsarchitecten nastreefden.

De belendende buitenplaats Den Heuvel werd in 1866 door de bekende houthandel Abraham van Stolk en Zonen aangekocht. Hij wilde er een villapark maken, maar dit stuitte op verontwaardiging en verzet van Rotterdamse burgers. In 1876 nam de gemeente het terrein over. Na de



Tekening van een aan te leggen dijk (wit gemarkeerd) naar ontwerp van J.D. en L.P. Zocher, die in de toelichting aangeven: 'De vallingen der buiten taluds zijn niet te bepalen daar de glooiingen voor het goede effect langer en korter zullen moeten worden aangewerkt doch moet het buiten talud.' 1856 [SAR, PW]



annexatie van Delfshaven door Rotterdam (1886) werd de buitenplaats aan het park toegevoegd en kreeg het Park zijn huidige omvang. Het ontwerp was van de gemeentelijk tuinarchitect D.G. Vervooren, in samenwerking met G. de Jongh, directeur Gemeentewerken.

Erfenissen episode 1

De eerste fase van verstedelijking in het buitengebied tussen Rotterdam en Delfshaven leverde, vanuit het nu gezien, een merkwaardige combinatie op van havens, rijkeluisbuurtjes, oude buitenplaatsen, het Park en de groene polderoase van het Land van Hoboken. Terwijl de stad oprukte, graasden de koeien pal naast de Nieuwe Binnenweg onverstoorde verder. Heel geleidelijk ontstonden ten westen van Rotterdam aantrekkelijke woonmilieus voor de welgestelden, waarin de nabijheid van de havens en fabrieken allengs minder merkbaar werd. De aanleg van het Park (1852) en de Parklaan (1858) pasten goed bij deze ontwikkeling. Na de opening van de Nieuwe Waterweg in 1872 bleek de Westerhaven al spoedig te klein voor de grotere zeeschepen die Rotterdam aandedden. In 1902 zou de haven worden gedempt en bij de burgerstad worden gevoegd. De zuidelijke wand van de Parklaan ontwikkelde zich tot een allée met luxe huizen, die in Parijs of Londen niet hadden misstaan. Het Park werd een natuurlijk eindpunt van de gegoede stad en tegelijk een groene buffer in de richting van Delfshaven en de havens en fabriekscomplexen die daar waren en nog zouden komen.

De erfenis van deze episode:

- Stapsgewijze verstedelijking met particuliere verkavelingsplannen (luxe woonbuurten);
- Nauwe publiek-private samenwerking bij de totstandkoming van een groen en luxe woonmilieu met Park en Parklaan.
- Aanleg en stapsgewijze uitbreiding van het Park (vanaf



1852), een naar binnen gekeerde groene kamer buiten de stad, aanvankelijk omgeven door weilanden.

- Aanleg van de Parklaan (1858);
- Het Land van Hoboken, als een groene polderoase, die geleidelijk door verstedelijking wordt omgeven;
- Geleidelijke ruimtelijke scheiding van enerzijds havens, fabrieken en arbeidersbuurten, en anderzijds de luxe woonmilieus en recreatieve voorzieningen. Het patroon in die tijd was dat niet dankzij, maar ondanks de gemeente hier een luxe en groen woonmilieu groeide.



Kaart van het westelijke havengebied, Gemeentewerken, 1895. De Parkhaven is aangelegd, maar nog in smalle vorm. [SAR]



EPISODE 2: DE TRANSITOHAVEN (1872-1926)

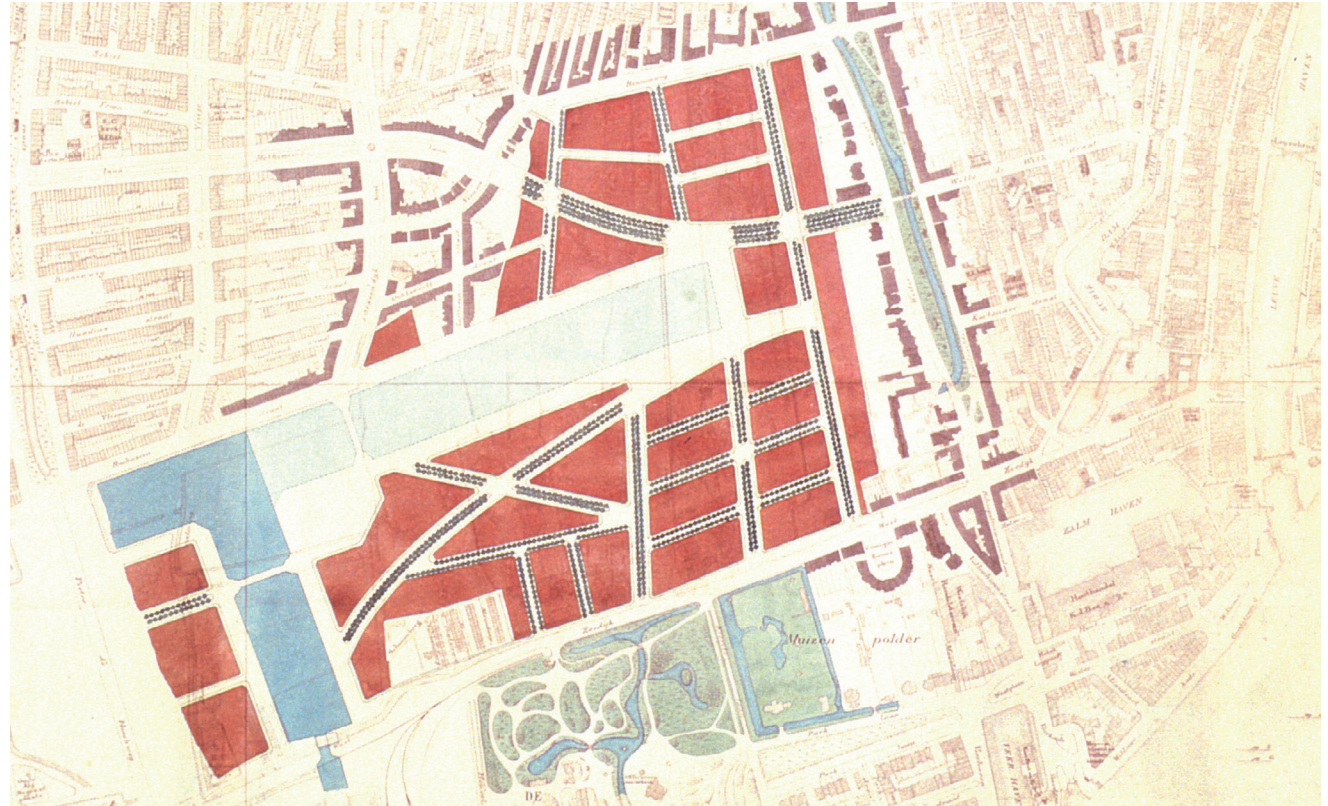


Plan De Jongh, 1887. Het meest opvallende element in het plan is de nooit uitgevoerde oostelijke tak van de Coolhaven. [SAR]

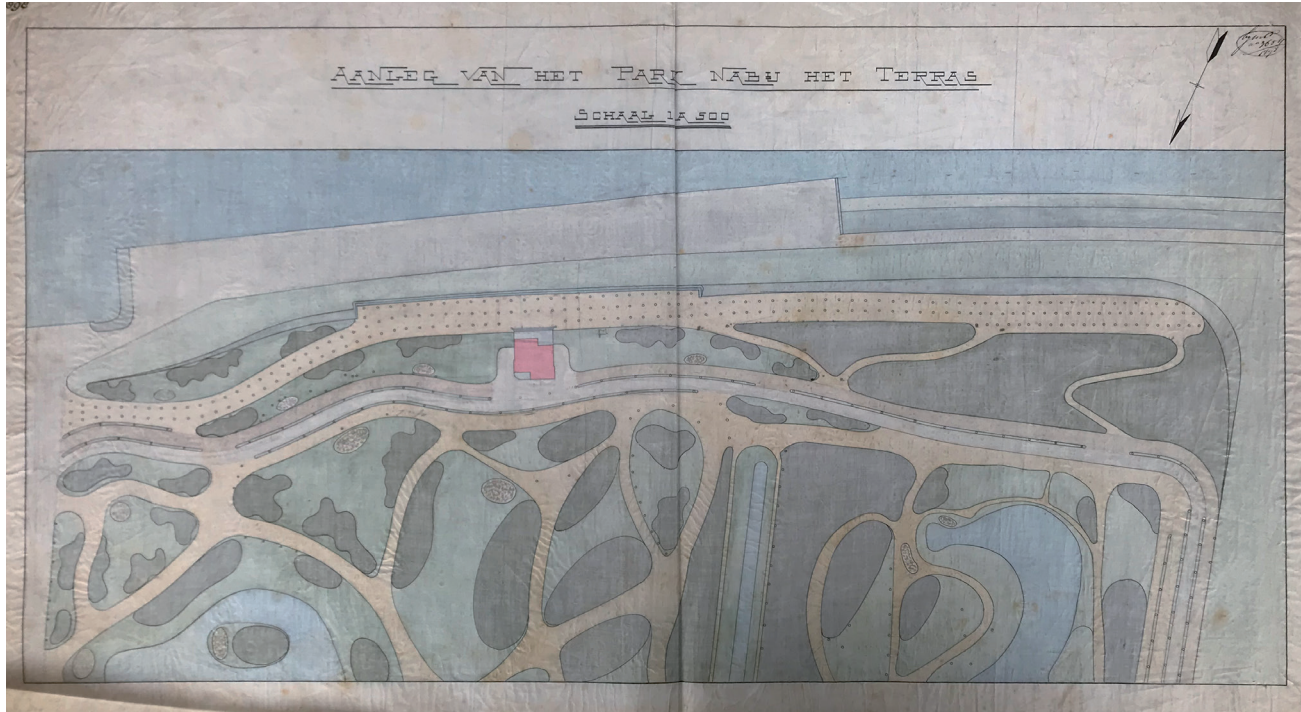
De opening van de Nieuwe Waterweg in 1872 gaf Rotterdam een directe verbinding met zee, zonder omvaren, sluizen of andere obstakels. Een enorme expansie en transformatie van de Rotterdamse haven begon. Vanouds werd aangevoerde koopwaar in pakhuizen opgeslagen om te worden verkocht. Nu ontpopte Rotterdam zich tot een transitohaven, waar de goederen direct van het ene schip op het andere werden overgeslagen. Rotterdam groeide uit tot een wereldhaven. De gemeente liet de ene nieuwe haven na de andere graven. Ze werden steeds groter en specialiseerden zich op bepaalde producten of bedrijven. Dit proces vond voornamelijk plaats in Rotterdam-Zuid, maar ook de Coolpolder en Delfshaven werden voor havenuitbreidingen ingezet. De annexatie van Delfshaven in 1886 markeerde de start van nieuwe havenontwikkeling op de rechter Maasoever.

Coolpolderplan

G.J. de Jongh presenteerde het (tweede) Coolpolderplan in 1887.⁷ De kern van het plan was een T-vormige structuur van binnenhavens. Centraal hierin lag de nieuw te graven Parkhaven, met vertakkingen naar het westen en het oosten. De westelijke tak sloot aan op de Delfshavense Schie, waardoor de binnenvaart voortaan de nauwe haven van Delfshaven niet meer door hoefde om op de Maas uit te komen. Het Coolpolderplan voorzag verder in de aanleg van brede boulevards, zoals de 's-Gravendijkwal en Henegouwerlaan. Het veertig meter brede profiel van de 's-Gravendijkwal was bedoeld om er een spoorverbinding van de Parkhaven naar het Station Delftsche Poort aan te leggen. Deze spoorlijn kwam er niet, want in 1890 werd besloten de verbinding 'achterlangs' om Delfshaven heen te leggen.



- ↓ Aanleg van 'de Bult van De Jongh' aan de zuidzijde van het Park (let op: de kaart is gedraaid, het zuiden is boven), 1898. [SAR - PW]
- ↓↓ Parkheuvel, 1910. Uitkijkpunt over de havens aan de Maas. [eigen collectie]
- ↓↓ het Park, 1914. [eigen collectie]



Parkhaven en Parkheuvel

In 1890-1893 werd de Parkhaven aangelegd. Met deze nieuwe haven werd de Maas 'in onmiddellijk verband met den Westzeedijk gebracht'. Het kruisen van het verkeer te land en te water werd bevordelijk geacht voor de ontwikkeling van de Coolpolder en het goederenverkeer naar en vanuit de havens. Door de aanleg van de Parkhaven kwam grond beschikbaar voor de aanleg van een dijk ten westen van het park en het ophogen van de dijk langs de Maas. De rand van het Park werd dicht beplant om de natuuridylle niet te verstoren. De Jongh liet slib uit de 2e Katendrechtse Haven aan de overkant van de Maas naar het Park brengen, om er de 'Bult van de Jongh' mee aan te leggen (1896).⁸ Zo ontstond de Parkheuvel, een uitkijkpunt op de haven. Parkheuvel is een mooie illustratie van de Rotterdamse aanpak van de Jongh: werk met werk maken en een stadsesthetiek waarbij de schoonheid van het havenbedrijf met trots werd geëtaled. Parkheuvel was bedoeld als uitkijkpunt over het bedrijvige Maaslandschap, de trots van Rotterdam, waar de stadsbewoners op de door henzelf gegenereerde bedrijvigheid konden uitkijken. Het gaf de parkbezoekers een verrassende, sublieme ervaring. In feite liep Parkheuvel op de bouw van de Euromast vooruit, waarmee tachtig jaar later het havenbedrijf opnieuw fysiek waarneembaar werd gemaakt.

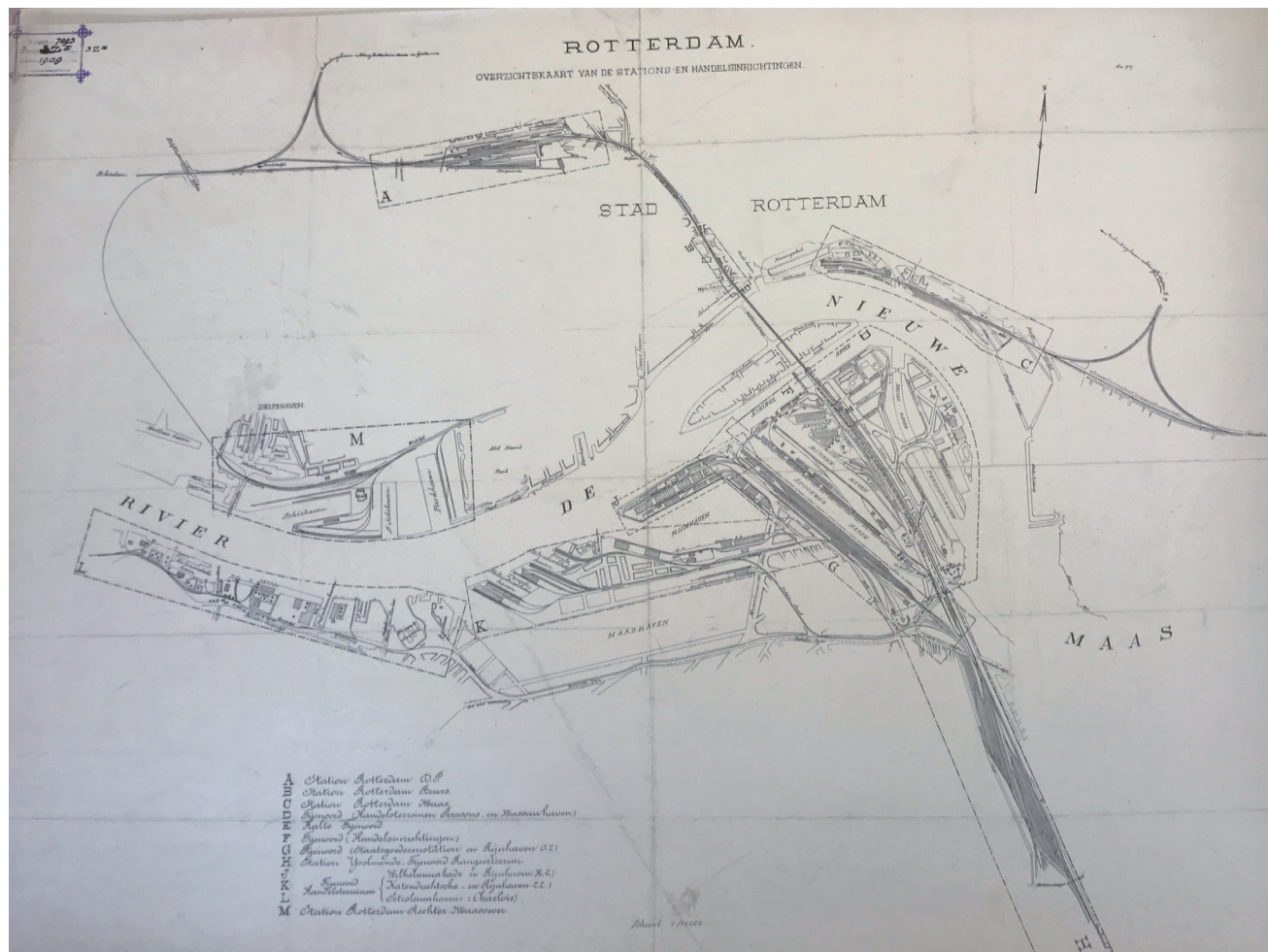


Kaart van het westelijke havengebied, 1909. De Parkhaven vormt de oostgrens van het snel groeiende haven- en industriegebied, met ten oosten van de haven het Park en het luxe wonen. [SAR - PW]

De havens van Delfshaven

De Parkhaven werd in eerste instantie slechts deels aangelegd, omdat de machinefabriek en scheepswerf Wilton in de weg lag en de erfpacht nog niet was afgelopen. In 1902 verhuisde Wilton naar Delfshaven en kon het karwei worden afgerond. Tussen 1906 en 1908 werd de Sint Jobshaven gegraven en de Parkhaven verbreed, een jaar later volgde de Schiehaven, een gigantisch bekken van 120 m breed en 8,5 meter diep in de vergraven Ruigeplaat van Delfshaven. Al deze havens dienden de overslag van zogenaamd 'stukgoed', goederen waarvan de hoeveelheid niet naar maat of gewicht maar per stuk worden opgegeven. Over een uitgebreid stelsel van spoorbundels werden de goederen vervoerd tussen de nieuwe havenbekkens en naar het nieuwe goederenstation Rechter Maasoevers.

In 1907 waren alle toekomstige kades en terreinen verhuurd, twee jaar later was het hele complex, inclusief havenspoorlijn, klaar.⁹ De ontwikkeling ging voort: na de grensverlegging met Schiedam volgden de IJssel- en Lekhaven voor zeeschepen en de Keilehaven als industriehaven. Wij kunnen ons dat nu moeilijk voorstellen, maar dit was de rand van de stad, waar de industriële kansen lagen, de Maasvlakte van toen. Aan de overkant van de rivier kwam kort daarna de Waalhaven in aanleg, die destijds qua afmetingen minstens zo'n impact had als de Tweede Maasvlakte tien jaar geleden.

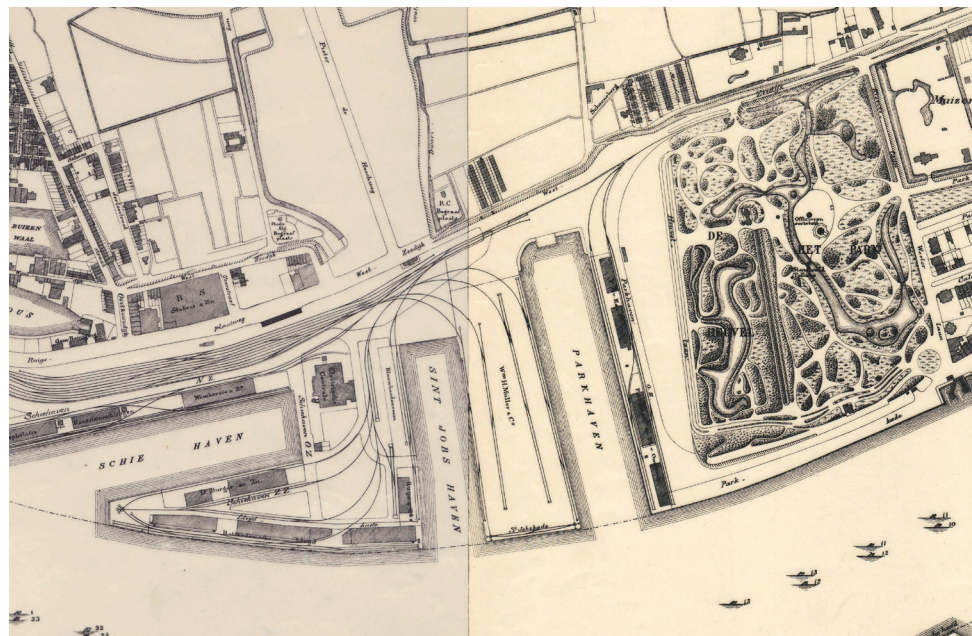




Uitbreidingsplan en parkaanleg, P. Verhagen, 1913. [SAR]



Haven- en handelsterreinen ten westen van het Park, met een uitgebreid sporenstelsel, 1910. [SAR]



Coolhaven en Parksluizen

Met de transformatie van het rivierfront van Delfshaven tot een doorlopend havengebied bleef het oude Coolpolderplan van De Jongh een tijdlang op de achtergrond. De gemeenteraad had bij de behandeling van het Algemeen Uitbreidingsplan (1903) bezwaar tegen de aanleg van de oostelijke zijtak van de Coolhaven.¹⁰ Anders dan voorheen paste een havenbekken niet meer in het beeld van een voorname stadswijk, met hotels, winkels en luxe woonhuizen. A.C. Burgdorffer, die in 1910 De Jongh als directeur Gemeentewerken was opgevolgd, wijzigde het havenplan. De oostelijke tak werd geschrapt, de westelijke tak werd in een ruit van vaarwegen rond

Rotterdam opgenomen. Dit deel werd tussen 1922 en 1933 gerealiseerd, inclusief de Parksluizen in de Westzeedijk.

Samen met het Schiekanaal (1928-33), het Noorderkanaal (1933-38) en de Rotte was het binnenvaartrondje om de stad compleet. De Coolhaven verbond de Delfshavense Schie via de Parksluizen en de Parkhaven met de Maas.

Op de kades langs de Parkhaven kwamen loodsen voor stukgoedoverslag. Aan de oostkant van de Parkhaven waren in 1929 verschillende bedrijven gevestigd: de Vervoer Mij. Rotterdam Binneveld & Schellen, P.A. v. Es & Co en Ph. v. Ommeren. De westzijde was in gebruik bij de fa.

Wh. M. Muller & Co (vandaar de huidige naam Müllerpier). De reststrook annex groenstrook tussen de industrie aan de Parkhaven en het Park ontwikkelde zich langzaam tot recreatiegebied. Als eerste vestigde de in 1885 opgerichte Anglo Dutch Lawntennisclub zich op het terrein, de oudste tennisclub van het land.

Erfenissen episode 2

Door het omleggen van de havenspoorlijnen via Delfshaven en het annuleren van de oostelijke tak van de Coolhavens, bleef het luxe kwartier gevrijwaard van nieuwe industriële activiteiten. Er ontstond een duidelijke demarcatiegrens tussen de luxe woonstad en de haven, precies tussen het



Het Land van Hoboken vanuit de lucht, ca. 1900. [Archief Sectie Luchtmaachthistorie van de Staf Bevelhebber der Luchtstrijdkrachten, Den Haag]

Park en de Parkhaven in. Als alternatief voor het oostelijke havenbassin ontwierp gemeentelijk stedenbouwkundige P. Verhagen in 1913 een luxekwartier met grotendeels vrijstaande villa's rondom gemeenschappelijke parken.¹¹ Door de onmogelijkheid om het Land van Hoboken te verwerven, liet realisatie op zich wachten.

De erfenis van deze episode:

- Planmatige aanpak en schaalvergroting van stedenbouwkundige planvorming;
- Verder doorgevoerde functiescheiding: havens, park, woonkwartier;
- Aanleg van de Parkhaven en planning van de Parksluizen en de Coolhaven;
- Nieuwe structurerende elementen: Parkhaven, Coolhaven en (onbedoeld) het Land van Hoboken.
- Harde grens tussen enerzijds het luxe woonmilieu ten oosten van de Park en anderzijds de havens en industrie ten westen van het Park; deze grens liep binnendijs uit op de brede 's-Gravendijkwal (gedimensioneerd op de aanleg van een spoorlijn, die niet werd uitgevoerd)
- Dicht beplante begrenzing van het Park, onderbroken door een verhoogd uitkijkpunt ('de bult van De Jongh'), met een sublieme ervaring: vanuit de naar binnen gekeerde groene kamer van het Park omhoog, naar een uitkijkpunt over de Maas en de uitgestrekte havens.
- Omvorming van het rivierfront bij Delfshaven tot een doorlopend haven- en industrieterrein.
- Strook tussen Park en Parkhaven ontwikkeld met loodsen aan de kade en een recreatiestrook (tennisbanen) daarachter.





Kaart van het Land van Hoboken, de weilanden lopen door tot aan de Binnenweg, 1921-1922. [SAR]



- ↓ Parkhaven, 1911, Fotografische Dienst Rotterdam. [SAR]
- ↓↓ Parkhaven in 1929. Op de achtergrond de tennisbanen. [SAR]

Parkhaven begin 20e eeuw



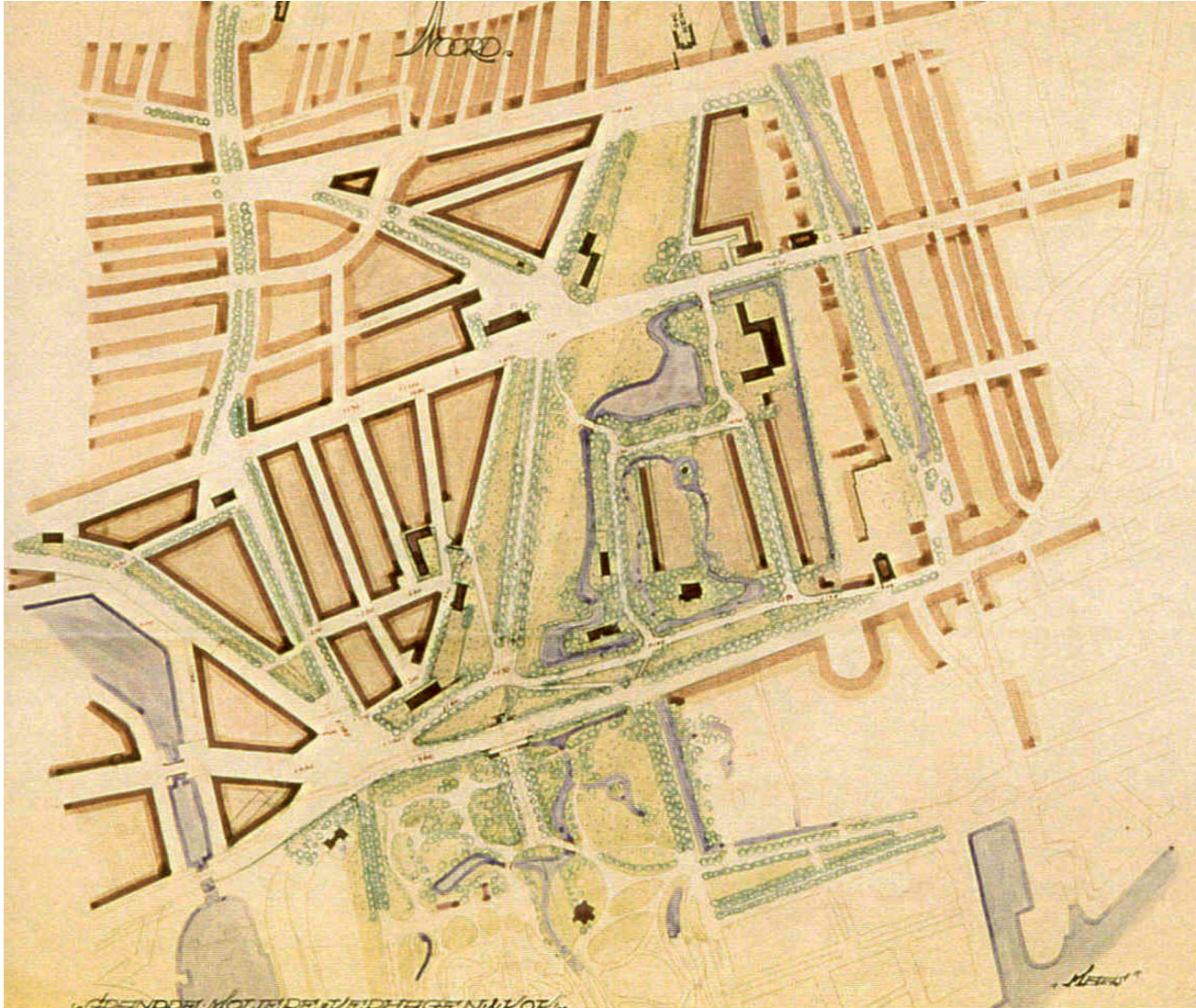
- ↓ De oosterlijke kade van Parkhaven met de loodsen van P.A. v. Es & Co en Ph. v. Ommeren, 1912. [SAR]

- ↓↓ Ansicht met een luchtfoto van Parkhaven (rechts) en St. Jobshaven, met op de achtergrond de Coolhaven en links het uiteinde van de Schiehaven, 1930, prentbriefkaart met foto van KLM Aerocarto, 1930. [SAR]





Schetsplan Land van Hoboken, P. Verhagen, 1924. [SAR]



Plan Witteveen, 1926. [SAR]

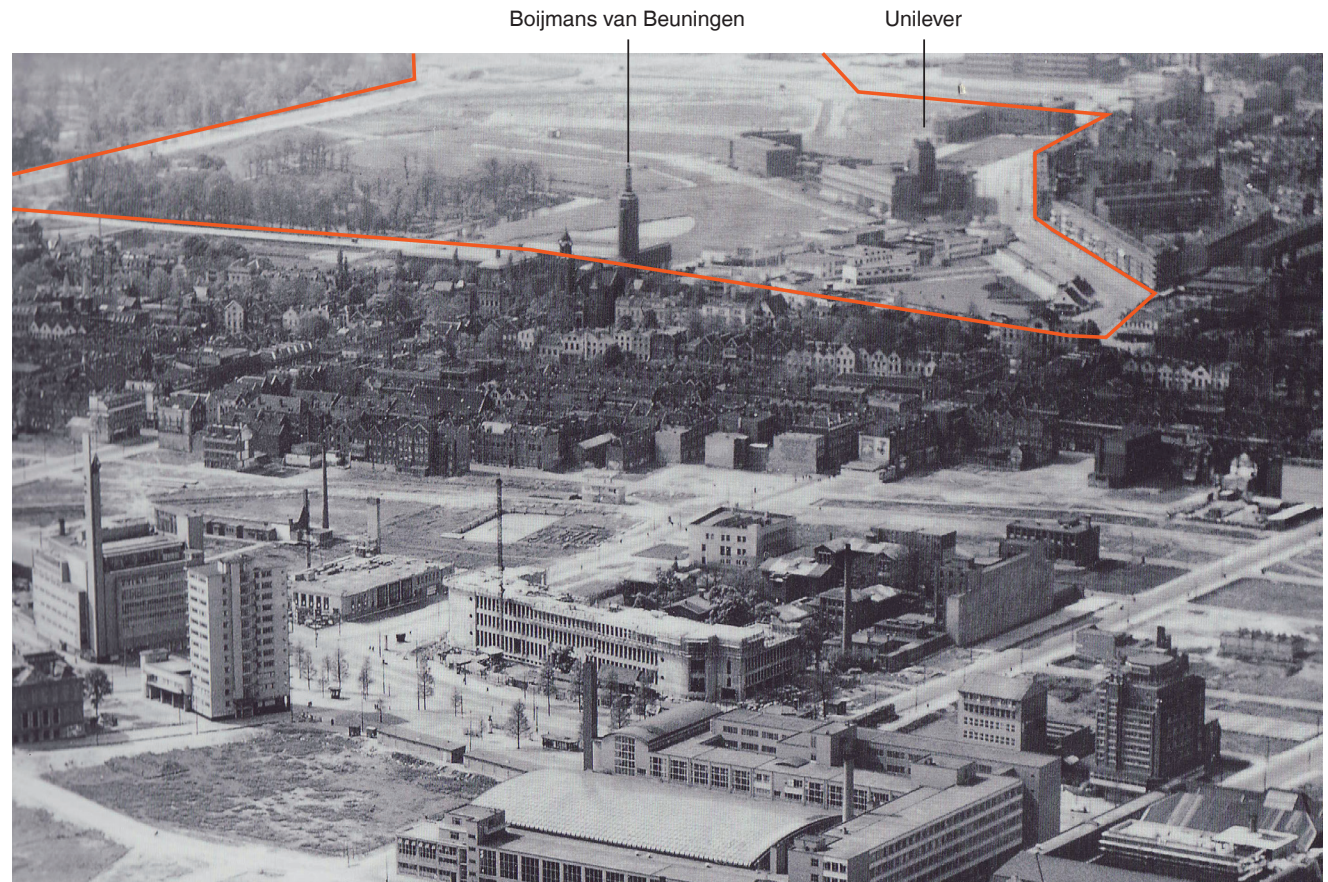


EPISODE 3: DE MONUMENTALE STAD (1926-1950)



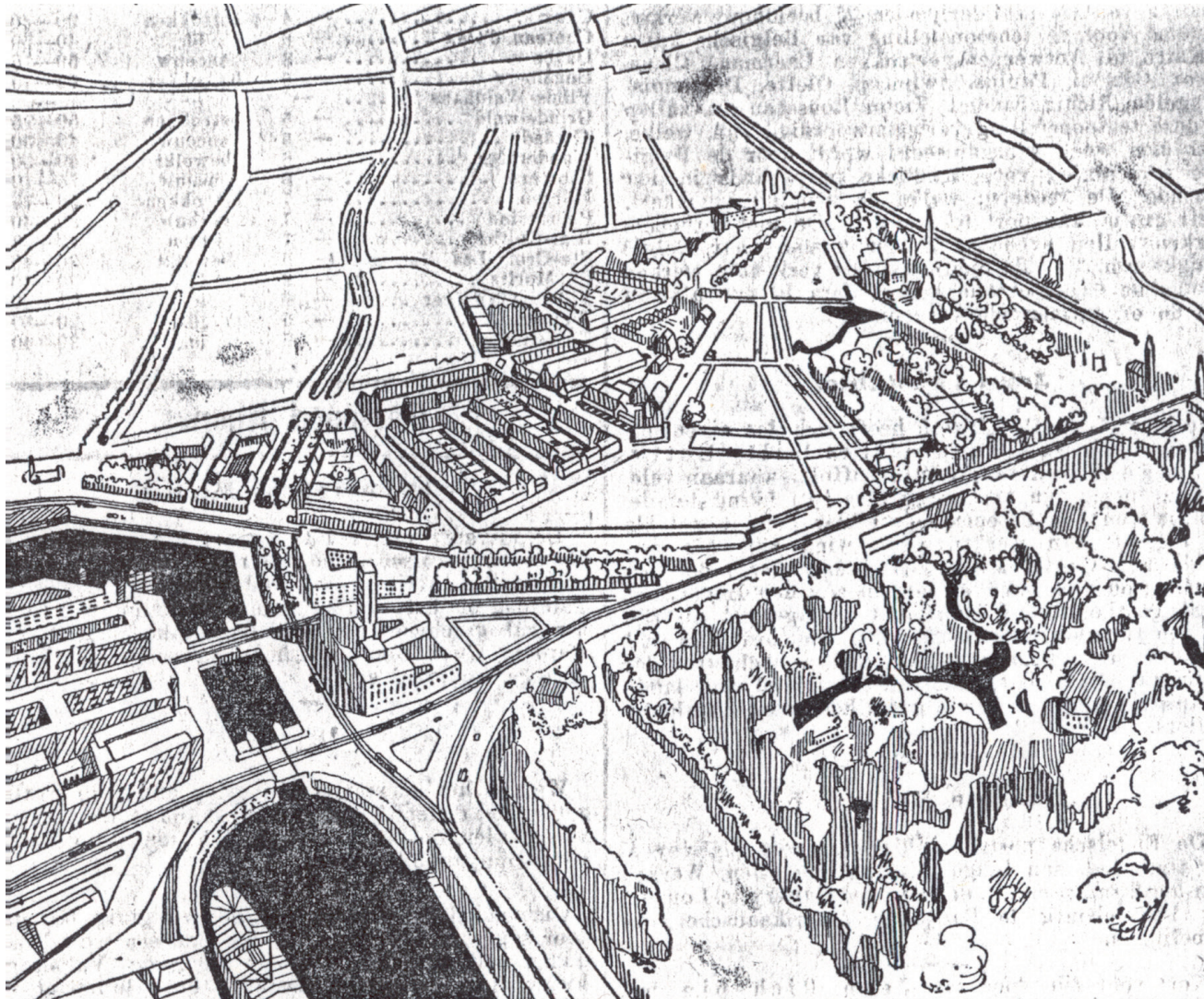
De groene scheg (het voormalige Land van Hoboken), in 1946, gezien vanaf de binnenstad. [eigen collectie]

Na het heengaan van de Heer van Hoboken in 1924, kocht Maatschappij Dijkzigt het landgoed uit zijn nalatenschap. Het doel was bouwen, maar de economische crisis gooide roet in het eten. Hierop nam de gemeente de grond voor 4 miljoen gulden over. Op initiatief van de Vereniging voor Stadsverbetering, bestaande uit betrokken burgers en ontwerpers, werd in 1924 door Verhagen een ontwerp voor het Land van Hoboken gemaakt, bestaande uit een groene scheg met bebouwing daaromheen.¹² Zo zou een grote doorlopende groenzone ontstaan, vanaf de Maas, via het Park tot aan de Nieuwe Binnenweg. Waar in de eerste episode de nadruk op de opbouw van luxe woonwijken lag en in de tweede episode hier tegenaan een moderne havenuitbreiding met een uitgestrekt woongebied gestalte kreeg, brak nu het moment aan om een grootstedelijke en monumentale stadsbeleving te realiseren. De groene scheg creëerde een uitzicht op de stad, omkaderd door monumentale openbare gebouwen, culturele instellingen en hoofdkantoren van bedrijven. Alles draaide om het contrast tussen die grote open vlakte middenin de dynamische stad, en het 'boeiend silhouet van stadstorens' daaromheen.¹³ De visie werd twee jaar later integraal in het Plan voor Hoboken van stadsarchitect W.G. Witteveen overgenomen.

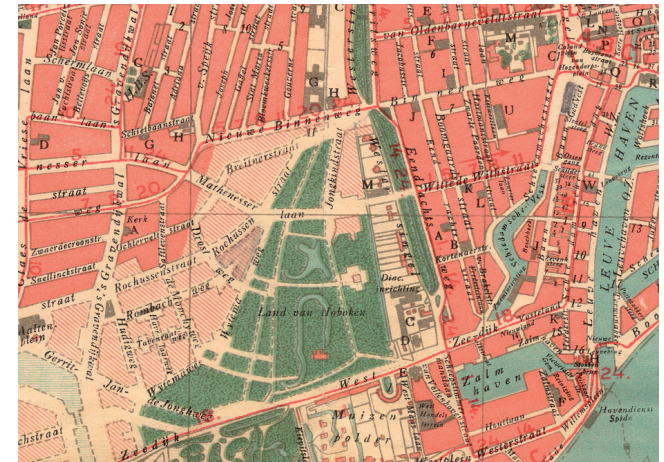




Tekening van de groene scheg in ca. 1926. [collectie SteenhuisMeurs]



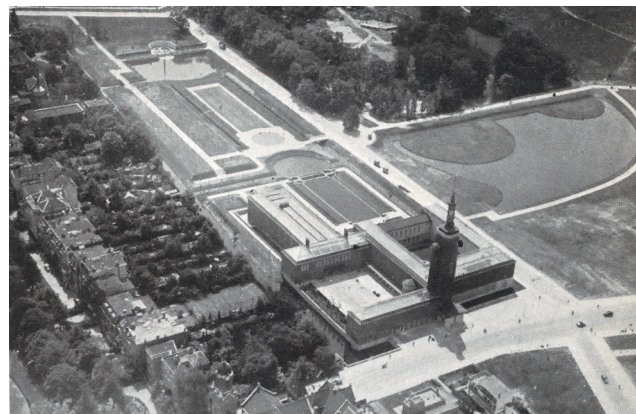
Kaartje van het Land van Hoboken, 1930. [collectie SteenhuisMeurs]



- ↓ Belastingkantoor aan de Parksluizen, onder de Coolhaven, rechtsachter de Parkhaven, met nog net zichtbaar het ventilatiegebouw van de Maastunnel. 1952. [eigen collectie]
- ↓↓ Rijksacademie aan de Coolhaven, z.j. [eigen collectie]



- ↓ De Parksluizen, met op de achtergrond het GEB-gebouw, z.j. [eigen collectie]
- ↓↓ Museum Boijmans van Beuningen [De Maastunnel (1938) 1]



Representatieve bebouwing

Op de belangrijke kruisingen moesten echte bakens komen: het GEB-gebouw aan de entree van het parkgebied bij de Coolhaven, de Bijenkorf op de kruising van de Nieuwe Binnenweg met de Westersingel (dit werd het Parkhotel) en het gymnasium op de kruising van de Mathenesserlaan en de Rochussenstraat (werd Unilever). Het Land van Hoboken kreeg een indrukwekkende staalkaart van beeldbepalende gebouwen: Museum Boijmans van Beuningen (A. van der Steur, 1928-35), de Volksuniversiteit (in villa Dijkzigt), het Erasmiaans Gymnasium (Van der Steur, 1937) het Unilever hoofdkantoor (H.F. Mertens, 1930-31), de Academie van Beeldende Kunsten en Technische Wetenschappen, nu locatie Academieplein van de Hogeschool Rotterdam (Meischke en Schmidt, 1938-41) en een openluchttheater. Dit ensemble van vrijstaande gebouwen had de Rotterdamse skyline en het groen van het Land van Hoboken als verbindend element. De gebouwen waren ook bepalend voor de oostzijde van de Coolhaven, die daarmee een meer stedelijk-monumentaal karakter kreeg dan de haven- en fabriekslocaties direct langs de Maas. Opvallend is het uniforme materiaalgebruik voor de kades, sluizen en gebouwen: donkere baksteen. Met de groene scheg en de mix van openbare, culturele functies en bedrijven, kreeg Rotterdam een nieuw 'civic center' dat allure gaf, zeker in vergelijking met de mix van opeengeplakte gebouwen in de oude waterstad.



Maastunneltraverse op de Linker en Rechter Maasoever. [De Maastunnel 2 (1938) 1, p. 26-27]

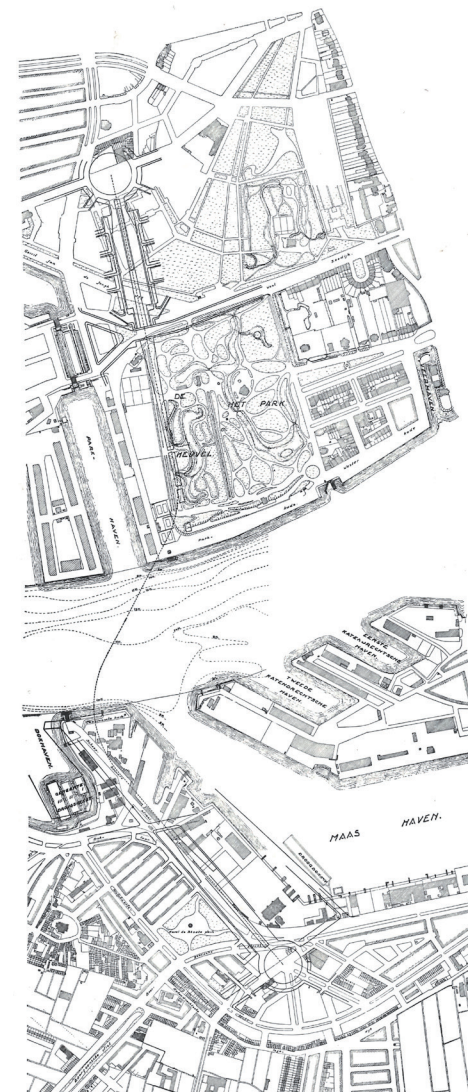
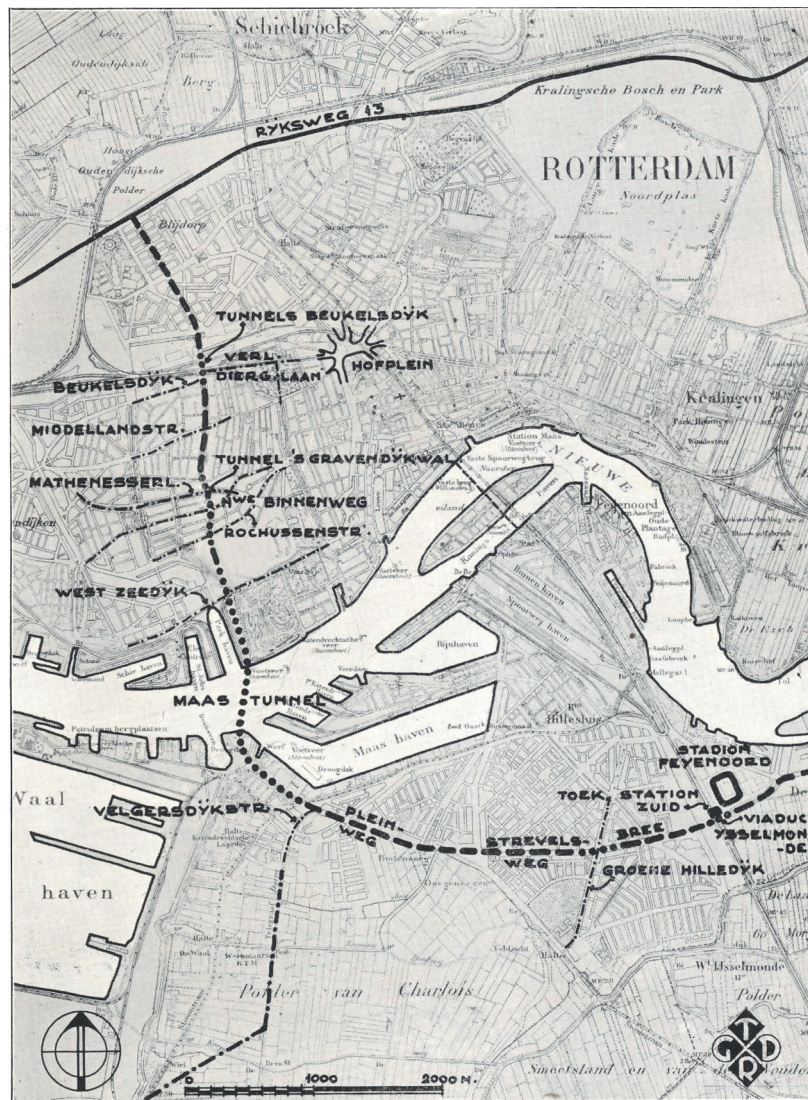


Kaart van het Land van Hoboken, het Park en de aan te leggen tunnelverbinding met de Linker Maasoever. [De Maastunnel 1 (1937)]

Maastunneltracé: monumentale entree tot de wereldstad

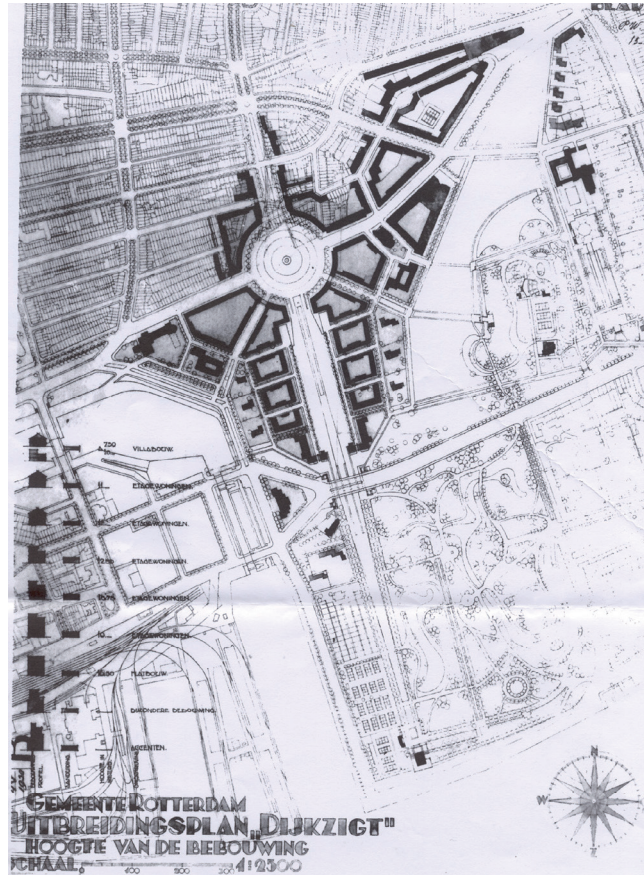
De tweede grote verandering in het gebied in deze periode was de aanleg van het Maastunnelcomplex als onderdeel van de doorgaande verkeersroute van Den Haag richting Parijs.¹⁴ In Rotterdam bestond er destijds één vaste oeververbinding, via de Willemsbrug (1878), het Noordereiland en de Koninginnebrug (1876). Mede door de opkomst van het autoverkeer en de snelle ontwikkeling van de Linker Maasoever was deze verbinding al vroeg in de twintigste eeuw overbelast. Jarenlang werd gepuzzeld op mogelijkheden voor een tweede vaste oeververbinding ten behoeve van lokaal en interlokaal verkeer. Witteveen nam in zijn 'Studie van den Algemeenen Uitleg van Rotterdam' (1928) enkele alternatieve verbindingen tussen beide Maasoeveren op. De prioriteit werd bij een brug of tunnel ten westen van de stad gelegd, vanwege de westwaartse groei van de stad en de havens, de gewenste spreiding van het verkeer (uit de binnenstad) en de goede aansluitmogelijkheden op Rijksweg 16 (naar Den Haag) en Rijksweg 13 (naar Dordrecht). Doordat de spoorlijn over de 's-Gravendijkwal er nooit was gekomen, lag het tracé van een noord-zuid wegverbinding in feite al klaar en moest het alleen worden doorgetrokken langs het Park naar Charlois.

Er waren twee opties: een brug of een tunnel. Het voordeel van een tunnel was dat het autoverkeer sneller zou doorstromen en de scheepvaart werd ontzien. Daarnaast was een tunnel ook een prestigeobject van jewelste, vergelijkbaar met de latere Erasmusbrug die het boegbeeld voor de ontwikkeling van de Kop van Zuid zou worden. Een





Plan Witteveen voor de noordelijke aanrijroute van de Maastunnel, met monumentale architectuur aan weerszijden van het tracé en een grote rotonde op het kruispunt met de Rochussenstraat, 1930. [SAR?]



In het voorstel van Emmen reed het autoverkeer omhoog via een schroefbaantoren, de fietsers en voetgangers met roltrappen. [Emmen 1936]

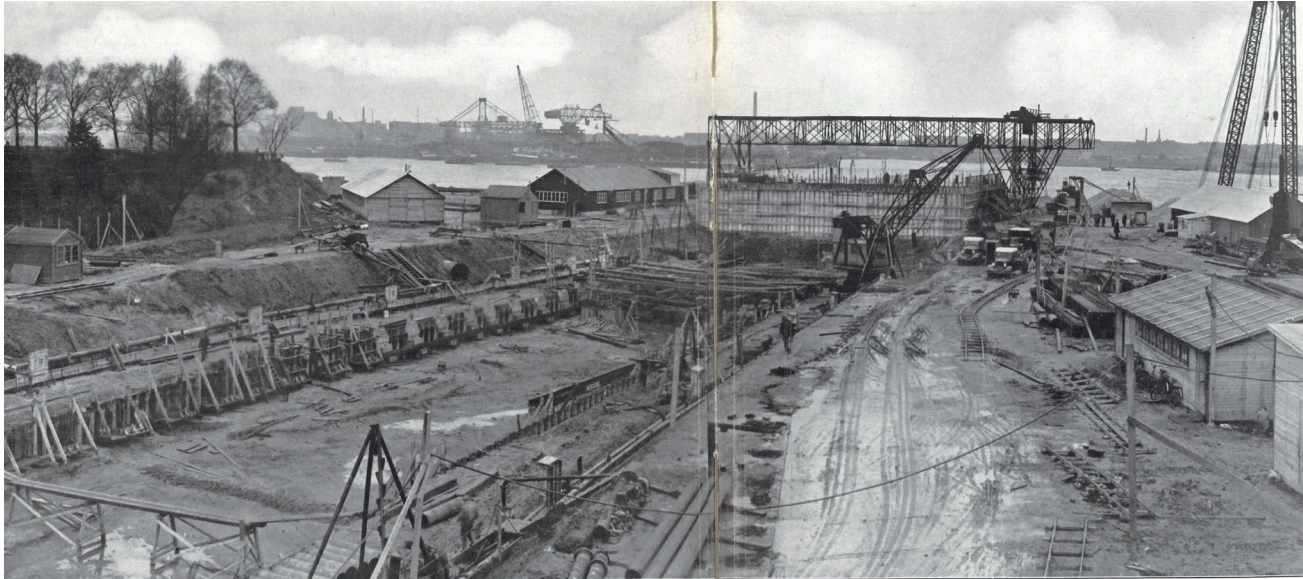


tunnel onder de Maas paste bij de Rotterdamse droom om een moderne wereldstad te worden. In 1930 paste Witteveen zijn ontwerp voor het Land van Hoboken aan, met de toevoeging van een royaal bemeten tunneltracé.¹⁵ Dit tracé was vanuit routebeleving en efficiëntie ontworpen. Bebouwing aan weerszijden zorgde voor een monumentale begeleiding van het tracé, met als centraal element een immense rotonde bij de Rochussenstraat. Iets vóór de Westzeedijk vernauwde de bebouwing tot een soort stadspoort. Hierachter strekte zich voor de automobilist een weids panorama over de haven uit, alvorens hij door het groen (geflankeerd door veel tennisbanen) naar de tunnelmond zou afdalen.

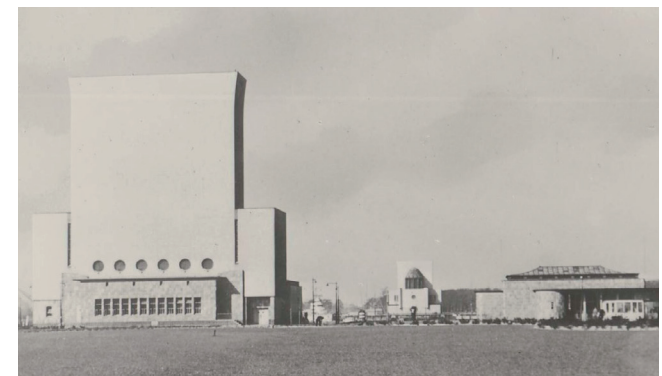
Vanwege de kosten bleef ook de brugvariant in beeld. In 1936 maakte J. Emmen een aangepast ontwerp, waarbij het

verkeer in een enorme spiraal omhoog zou draaien, om op grote hoogte, zonder al te veel hinder voor de scheepvaart, de Maas over te steken om vervolgens weer naar beneden te draaien.¹⁶ Op 25 maart 1937 hakte de gemeenteraad de knoop door ten gunste van de tunnelvariant.¹⁷ De Maastunnel werd de eerste onderwatertunnel van Nederland en kreeg de eerste rechthoekige tunnelbuis ter wereld.¹⁸ De trots op dit werk (en op de stad) was zo groot, dat eind 1937 de gemeentelijke technische dienst het maandblad *De Maastunnel* het licht liet zien, 'gewijd van en aan de belangen van de stad Rotterdam in het algemeen en den bouw van de Maastunnel in het bijzonder'. Burgemeester P. Droogleever Fortuyn schreef in het eerste nummer dat de aanleg van de Nieuwe Waterweg Rotterdam met de zee had verbonden en de Maastunnel de stad nu onderling en met het achterland zou verbinden.¹⁹

- ↓ Aanleg van de Maastunnel, gezien richting het zuiden. [*De Maastunnel* 1938, bijlage]



- ↓ Het ventilatiegebouw en het entreegebouw voor fietsers en voetgangers op de Rechteroever, z.j. [eigen collectie]
 ↓↓ Entree tot de Maastunnel vanuit het noorden, met als baken op de zichtlijn het ventilatiegebouw, ca. 1956. [eigen collectie]
 ↓↓↓ De ventilatiegebouwen waren symbool voor de 'durf en ondernemingslust' van de stad en fungeerden als icoon temidden van schepen, kranen en bokken in de Rotterdamse haven. Hier gezien vanaf de Linkeroever. [eigen collectie]



↓ Luchtfoto van de westelijke havens op de Rechteroever, van links naar rechts: Parkhaven, St. Jobshaven, Schiehaven. 1938. [SAR]

↓ Coolhaven en de Parksluizen, met rechts het GEB-gebouw, 1948. [Ravesteyn]

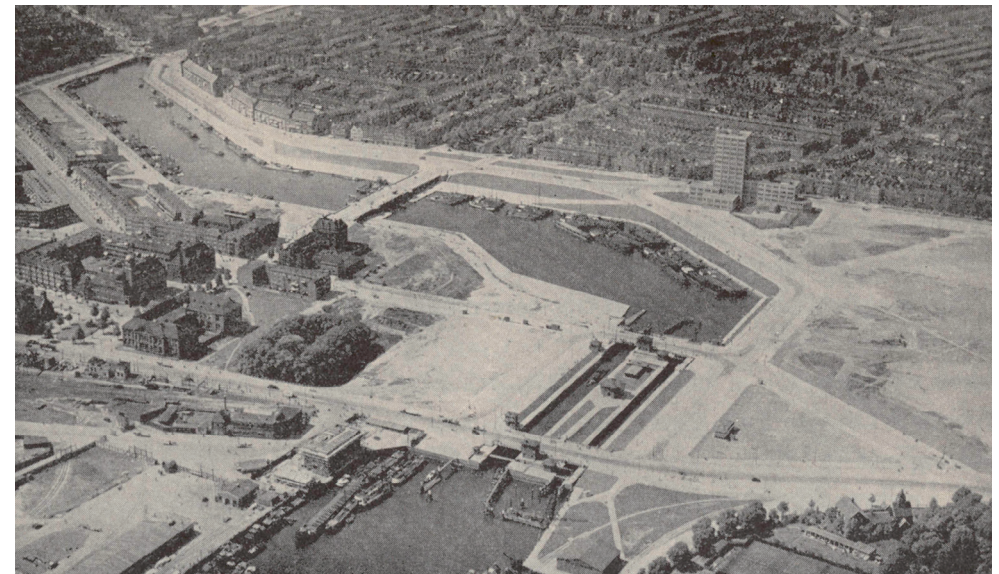
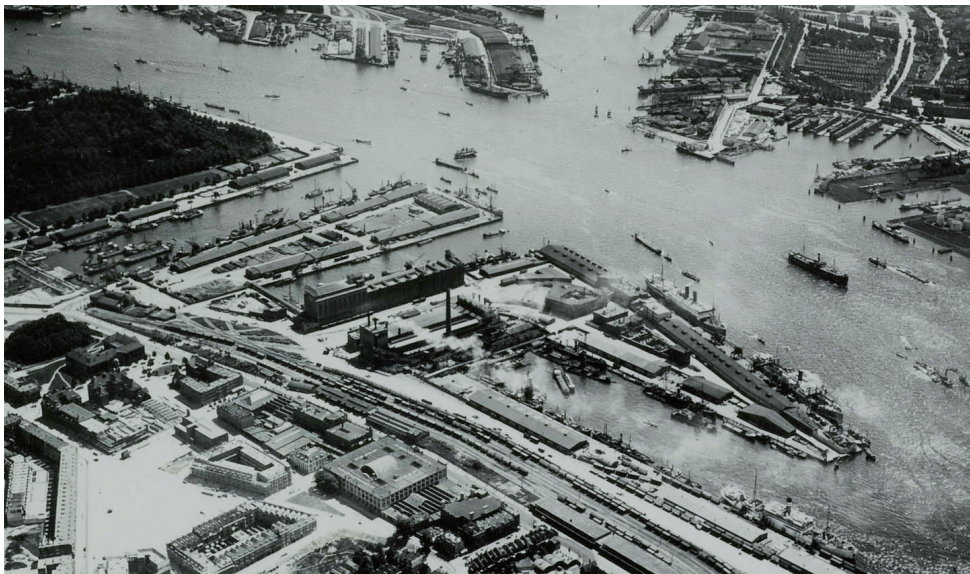
De ventilatie-, toegangs- en garagegebouwen, de tunnel en de tunnelbak en de tunneltraverse werden ontworpen door het 'Bureau Stadsarchitect' onder leiding van A. van der Steur.²⁰ G.A. Overdijkink van de afdeling Beplantingen van Staatsbosbeheer adviseerde over de beplanting.²¹ Zo ontstond de Maastunneltraverse als een geënceneerde route van stijgen en dalen, waarin de ingenieurskunst van de tunnelbakken, de architectuur van de dienstgebouwen, het groen van de flankerende beplantingen en de omringde stadsaanleg in samenhang waren gebracht, als een Gesamtkunstwerk. Voor de aanleg van de tunnel werd meer dan de helft van de loodsen aan de oostzijde van de Parkhaven gesloopt. De overgebleven loodsen verdwenen in de jaren veertig. De flanken van het talud naar de tunnelbuis werden met struiken beplant en het resterende oppervlak opnieuw ingericht met gras en boomgroepen.

Erfenissen van episode 3

Tijdens het interbellum ontstond het concept van een groene scheg vanaf de Parkhaven, via het Park en het Land van Hoboken tot aan de Nieuwe Binnenweg. Rondom deze grootstedelijke ruimte was op de belangrijke kruisingen een ritme van monumentale en representatieve gebouwen gedacht. Het stedelijke weefsel van ongeveer drie tot vier lagen hoog werd op deze punten verbijzonderd door hogere, iconische gebouwen. Buitendijks werd de zone tussen het Park en de Parkhaven als een recreatiestrook (met o.a. tennisbanen) gebruikt. In de jaren dertig werd het plan, met behoud van de groene scheg, aangepast om het Maastunneltracé op te kunnen nemen. De verkeersweg werd de lasnaad tussen de weelde van de groene scheg (Land van Hoboken, het Park, Parklaan) en de ruwheid van de haven- en industriegebieden rondom Delfshaven.

Erfenissen van deze episode:

- Groene scheg in het Land van Hoboken, omgeven door monumentale gebouwen ('een boeiend silhouet van stadstorens');
- Openbare gebouwen (musea, scholen) en representatieve kantoren;
- Afronding havenaanleg (Coolhaven, Parksluizen)
- Maastunneltracé;
- Flat Parklaan (W. van Tijen, 1933), restaurant Old Dutch (J.A. Lelieveld, 1940);
- Noodwinkels aan de Nieuwe Binnenweg, na het bombardement van 1940.





Luchtfoto van het Land van Hoboken, 1954. [SAR]



Ansicht van het Land van Hoboken, ca. 1960, met op de voorgrond het Park en de Noorse Kerk, links daarachter ziekenhuis Dijkzicht, en rechts daarvan Ahoy. [eigen collectie]



EPISODE 4: WEDEROPBOUW EN MANIFESTATIELOCATIE (1950-1985)

In de jaren dertig en veertig was niet veel terecht gekomen van de monumentale stadsbebouwing die Witteveen aan weerszijden van de aanrijroute van de Maastunnel had gedacht. Op foto's van kort na de oorlog heeft Rotterdam twee opvallende leegtes: de gebombardeerde binnenstad en pal ernaast het Land van Hoboken. Tijdens de wederopbouw stonden het herstel van havens, binnenstad en woningvoorraad voorop. De aandacht voor ontspanning en cultuur was beperkt. Het Land van Hoboken was in deze eerste naoorlogse jaren een logische locatie voor tijdelijke of grote functies. Ten behoeve van de havenmanifestatie Rotterdam Ahoy werd in 1950 een tijdelijk tentoonstellingsgebouw opgericht, dat via een dito wandelbrug over de Westzeedijk met het Park was verbonden.²² Hier was onder meer het de 'Vrolijke Hoeck van Oudt-Rotterdam' nagebouwd. Op de Parkkade werden scheepsonderdelen geëxposeerd. Het noodgebouw bleef tot 1966 de thuisbasis van Ahoy. Pal ernaast verrees ziekenhuis Dijkzigt (1952-1960), als vervanging van het oude Coolingsingelziekenhuis (Rose). Het ziekenhuiscomplex leverde de oostelijke bebouwingswand van het Maastunneltracé, tussen de Rochussenstraat en de Westzeedijk.

De Watersnoodramp van 1953 zette het Park onder water en het duurde bijna een jaar al eer het (brakke) water weer weg was.²³ Veel oude bomen overleefden dit niet. Behalve herstel van de schade aan het Park betekende de Ramp vooral dat de Westzeedijk aanzienlijk moest worden verhoogd om op Deltahoogte te komen. Deze werkzaamheden begonnen in 1968. De dijk werd een grotere visuele barrière en lastiger oversteek dan voorheen.



Typerend voor de wederopbouwtijd was dat het Land van Hoboken en het Park voor manifestaties werden gebruikt, waarin Rotterdam optimistisch naar de toekomst keek. Vijf jaar na Rotterdam Ahoy volgde de Nationale Energie Manifestatie E55. Voor dit evenement werd een kabelbaan over de Westzeedijk aangelegd. Kunstenaars als Karel Appel, Constant Nieuwenhuys en Arie Jansma participeerden. Tal van (gerenommeerde) architectenbureaus ontwierpen paviljoens. In het Park verrees een 60 meter hoge kraan waarmee bezoekers omhoog werden getakeld (thema Ruimtevaart). Voorts presenteerden de elf provinciën zich en kwamen er restaurants en cafés, waarvan Chalet Suisse overbleef (nu restaurant Köşk).²⁴ Dit chalet stond eerder op 'Landi 1939', de Schweizerische Landesausstellung in Zürich (1939).

- ↙ het Park overstroomd, 1953. [SAR]
- ↓ Vernielde bestrating van de Westerlaan (ostrand van het Park), Kees Molkenboer, 1953. [Nederlands Fotomuseum]
- ↓↓ De kabelbaan en tijdelijke brug over de Westzeedijk tijdens manifestatie E55, links Museumpark, rechts Het Park, 1955. [SAR]





Luchtfoto van het Park en de achterliggende havens tijdens de Floriade. [SAR]



Terugkerend inrichtingselement bij de Floriade zijn halfhoge, slingerende muurtjes van open betonstenen, 1960. [SAR]



- ↓ Euromast in aanbouw, 1959. [SAR]
 ↓↓ Bouw van de voetbrug over de Maastunnel voor 1960. De brug werd later vervangen door de huidige voetbrug. Foto 1960. [SAR]



- ↓ De Euromast met Space Tower (1970), met aan de voet het Maastunneltrace, en op de achtergrond Parksluizen en Coolhaven. [eigen collectie]



Het belangrijkste naoorlogse evenement in het gebied was de tuinbouwmanifestatie Floriade, van maart tot september 1960. De directe aanleiding was het honderdjarig bestaan van de Algemene Vereniging voor Bloembollencultuur. Voor Rotterdam bood de Floriade de mogelijkheid om het Park grondig aan te pakken na de Watersnoodramp en de grote evenementen.²⁵ De ontwerpers van het Floriade-terrein waren J.T.P. Bijhouwer en M.J. Vroom.²⁶ De nog resterende gebouwen van E55 werden aangevuld met kassen en een internationale beeldtentoonstelling. De Parkhavenstrook werd benut als lineair opgebouwde tentoonstellingsruimte. Over de Maastunnelbak kwam een voetbrug. Hoogtepunt van de Floriade was de Euromast met uitzicht over het Floriadeterrein, de stad en de haven. De mast was een ontwerp van H.A. Maaskant, gebouwd om te blijven en direct een icoon van Rotterdam. Van de tijdelijke parkaanleg voor de Floriade maakten veel borders en bloemenvelden later plaats voor gazons.

Erfenissen van episode 4

In de wederopbouwperiode was ziekenhuis Dijkzicht de voornaamste toevoeging aan het gebied. Verder kwam er woningbouw tussen de Nieuwe Binnenweg en de Rochussenstraat en een flatgebouw op de hoek van de Westzeedijk en de Kievitslaan (Parkflat). Aan de andere kop aan de oostzijde van het Park, bouwde rederij Van



Binnenvaartsschepen in de Parkhaven, zicht vanaf de Euromast, Ary Groeneveld, 1966. [SAR]



Zicht vanaf de Euromast op de havens, ansicht, ca. 1960. [eigen collectie]



St. Jobshaven, Parkhaven en daarachter het Park en de Euromast, ca. 1960. [SAR?]



↓ Luchtfoto van Coolhaven, Museumpark en rechts een gedeelte van het Park, ca. 1970. [SAR]



↓ De Euromast aan de Parkhaven en het ventilatiegebouw van de Maastunnel, met op de achtergrond het Dijkzigt ziekenhuis. In de haven ligt het schip Cilicia, 1966. [SAR]



Ommeren haar hoofdkantoor, bestaande uit hoogbouw op de hoek van de Calandstraat en laagbouw langs de Westerlaan (1965). Het Park en zijn naaste omgeving ontpopte zich in deze periode tot een evenementenlocatie waar periodiek grote culturele en maatschappelijke manifestaties plaatsvonden: Rotterdam Ahoy (1950), E55 (1955) en de Floriade (1960).

Erfenissen van deze episode:

- Ziekenhuis Dijkzigt;
- Ophoging van de Westzeedijk tot Deltahoogte;
- Herinrichting van het Park na de Watersnoodramp;
- Euromast en enkele paviljoens in het Park;
- Voetgangersbrug van de Parkhavenstrip over de Maastunnelbak naar het Park;
- Bouwblokken Nieuwe Binnenweg - Rochussenstraat (E.H.A. en H.M. Kraaijvanger);
- Parkflat Westzeedijk (E.F. Groosman, 1949-58);
- Kantoor Van Ommeren, Westerlaan (Verhave, Luyt, De Jong, 1957-65).



Museumpark

1. Villa Dijkzigt (nu: Natuurmuseum), 1849-1850
2. Museum Boijmans en Van Beuningen, 1928-1935 (uitbreidingen 1963-2003)
3. Museumpark, 1985-1993
4. Kunsthal 1988-1992
5. Nederlands Architectuurinstituut, 1988-1993

Ziekenhuisstad

6. Ziekenhuis Dijkzigt, 1952-1960
7. Medische Faculteit, 1965-1968
8. Sophia Kinderziekenhuis, 1987-1994

9. Unilevergebouw, 1930-1931
10. Parksluizen, 1931-1933
11. Erasmiaans Gymnasium, 1937
12. Parkflat, 1949-1958
13. Euromast, 1958-1960
14. Westerlaan toren 1957-1965

EPISODE 5: MUSEUMPARK EN ZIEKENHUISSTAD (1985-HEDEN)

← Museumpark vanuit de Euromast, Ina Daniels, 2014. [SAR]
↙ Het naar binnen gekeerde Erasmus ziekenhuis, z.j. [SAR?]
↓ Herontwikkeling van de Müllerpier. [eigen foto]



Museumpark

In 1985 ontstond, voor het eerst sinds het Basisplan Van Traa uit 1946, weer een visie op de binnenstad.²⁷ Hier is de naam van stedenbouwkundige Riek Bakker aan verbonden. De Binnenstadvisie verdeelde de binnenstad in een Centrumruit (Lijnbaankwartier), Waterstad en Parkendriehoek. Die laatste was in feite gelijk aan de groene wig van Witteveen, maar nu voorgesteld als een samenhangende parkenstructuur met culturele functies. De driehoek bestond uit het Park, het Museumpark en de omgeving van de Parklaan. Als kop en staart van het Museumpark ontstonden de Kunsthall (1992) en het Nederlands Architectuurinstituut (1993). Het tussenliggende parkgebied werd door Y. Brunier en OMA als park ingericht (1991). De verstedelijkingsdruk op het park bleek constant: na de bouw van de tijdelijke Villa Zebra (kindermuseum, hier tussen 2001 en 2005 gevestigd) volgde de aanleg van een parkeergarage met waterberging (2005-10) en Depot Boijmans (MVRDV, 2013-21).



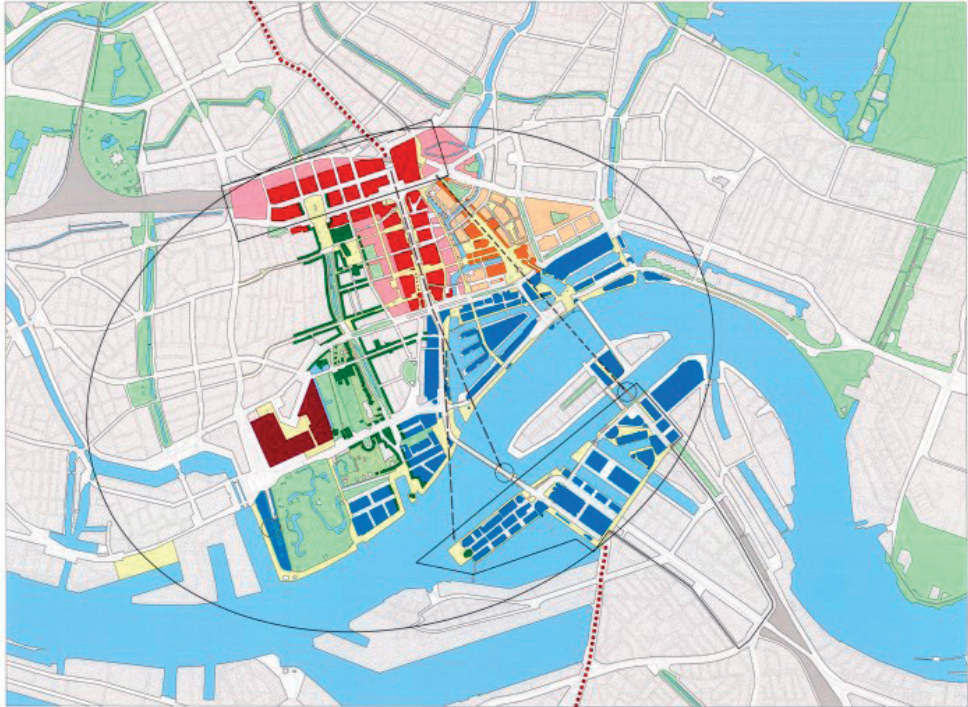
Ziekenhuisstad

Verdichting werd ook op de locatie van het ziekenhuis ingezet. Het was de consequentie van de keuze om het ziekenhuis centraal in de stad te houden. Al eerder was de Medische Faculteit hier gevestigd (hoogbouw A. Hagoort en J. Prouvé, 1965-68).²⁸ In de jaren negentig volgde het Sophia Kinderziekenhuis (OD205, 1987-94) en begon een haast totale make-over van het ziekenhuis (EGM, 1997-2017) en de bouw van o.a. het Education Centre Erasmus MC (Kaan, 2005-2013). Hoewel in het masterplan aanvankelijk werd gestreefd naar 'doorwaadbaarheid' van het ziekenhuiscomplex door stedelijke routes en ruimtes op de locatie op te nemen (studies Xaveer de Geyter, 2006), maakte de ziekenhuislogica met een 'backbone' (interne hoofdstraat) deze opzet onmogelijk. Het ziekenhuis werd meer dan voorheen een wereld op zich, in het hart van de stad.

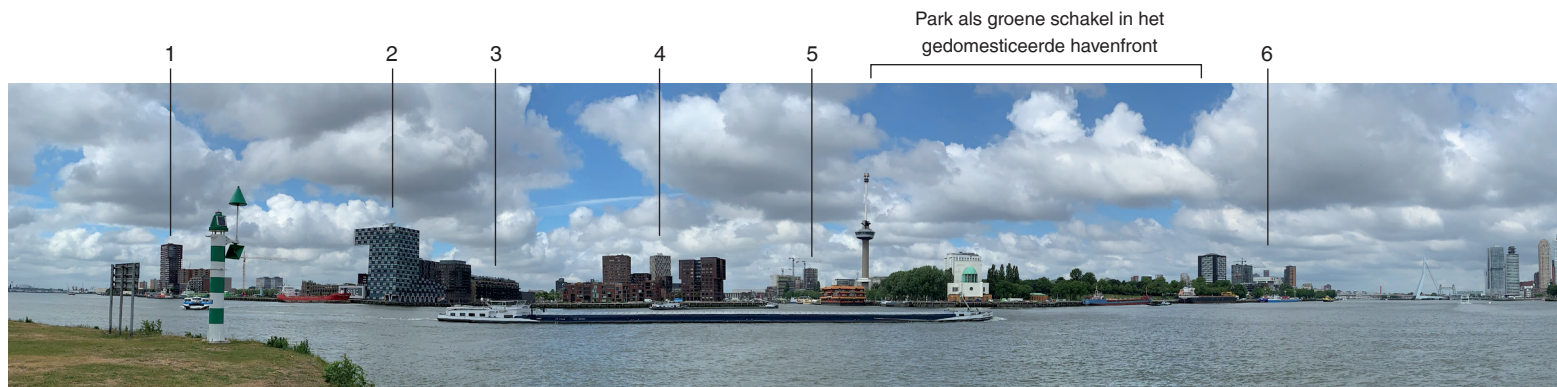


Herontwikkeling havens

Met de geleidelijke verhuizing van havenactiviteiten naar het westen kwamen aan het einde van de twintigste eeuw de kades van de Parkhaven, de Sint Jobshaven en de Schiehaven voor herontwikkeling in aanmerking. Dit kreeg in twee stedenbouwkundige plannen zijn beslag. Het ontwerp voor de Müllerpier werd door KCAP gemaakt (1998-2003) en voor de Lloydpier door Rijnboutt (2001-2004). De haventerreinen transformeerden tot een gemengd stedelijk gebied met veel woningbouw. Enkele historische panden bleven staan en werden herbestemd, zoals de Schiecentrale (media campus en hotel, Mei Architecten, 1996-2008) en het Jobsveem (lofts, Mei architecten, 2007-08). Voorts vestigde het Transportcollege zich in het gebied (Neutelings Riedijk 2005). Ook rondom de Parksluizen rukte de (woon)stad op, met de herontwikkeling van het voormalige Rijksbelastingkantoor Puntegale tot woningen (De Jong Bokstijn Architecten, 1999), de transformatie



- | | | |
|------------------------------|------------------------------|--------------------------|
| ○ Het centrumgevoel | ■ Rivier Centraal | ■ Tuin |
| □ Nationale sleutelprojecten | ■ Medisch centrum | ■ Spoorweg |
| ○ Landmark | ■ Historisch centrum | ■ Water |
| □ Bebouwing | ■ Centrum van cultuur | --- Venster op de rivier |
| --- Stads-as | ■ Bijzondere openbare ruimte | --- Raam op de rivier |
| ■ Centrum | ■ Openbare ruimte | |



Herontwikkeling en domesticering van de havens

1. (Voornamelijk) woningbouw op de Lloydpier
2. Scheepsvaart- en Transportcollege
3. Jobsveem, St. Jobshaven
4. (Voornamelijk) woningbouw op de Müllerpier
5. Little C, Coolhaven
6. Hoogbouw Zalmhaven

van de voormalige Machinistenschool Machinist tot evenementenlocatie (Akropolis Architecten, 2009) met aansluitend woningbouw, en de bouw van Little C op de kop van de Coolhaven (Culd Architecten, 2020). Hiermee wordt het binnendijkse deel van het Maastunneltracé tussen bebouwingswanden gevat, in lijn met de vooroorlogse plannen (Witteveen 1930), zij het in een andere vorm en architectuur.

De erfenis van episode 5

Ruimtelijke ontwikkelingen in de recente jaren hebben twee transformatieprocessen in het gebied teweeg gebracht. Allereerst vond er door in- en uitbreiding van bestaande functies een significante verdichting plaats, het best zichtbaar in het Museumpark en bij het Erasmus MC. Het gevolg hiervan is dat de lappen van het patchwork, dat de structuur van het gebied karakteriseert, onderling sterker zijn gaan verschillen. De grenzen worden strakker en de

eigenheid van ieder onderdeel neemt toe. Daar tegenover staat dat de samenbindende structuur minder krachtig is geworden. Het landschap verdwijnt uit de stad.

De tweede ontwikkeling is het domesticeren van de haven – waarbij havens en fabrieken voor nieuwe woongebieden hebben plaats gemaakt. De demarcatiegrens tussen de wereld van het luxe wonen ten oosten van het Park en het noeste werken ten westen van het park is verdwenen – er is nu sprake van een doorlopend stedelijk waterfront dat uit verschillende perioden stamt. Het Park is een belangrijke, recreatieve schakel in dit front. De Parkhavenkade is een exensief gebruikte recreatieve zone die de ruimtelijkheid van het buitendijkse gebied rondom de ingang van de Maastunnel en vanaf het Droogleever Fortuynplein en de Parksluizen voelbaar houdt, een rudiment van de groene scheg van Witteveen. De meest recente ontwikkeling is de bebouwing op de kop van de Coolhaven (Little C), waardoor

de Coolhaven zich ruimtelijk losmaakt van de groene scheg (het Park, Land van Hoboken).

Erfenis van deze episode:

- Verdichting Museumpark: Kunsthal, NAI/HNI, depot Boijmans Van Beuningen, Museumparkgarage;
- Verdichting en vernieuwing Erasmus MC, Sophia Kinderziekenhuis, Educatief Centrum;
- Verstedelijking en 'domesticering' Müllerpier en Jobspier.
- Transformatie van het kantoor van rederij Van Ommeren tot een combinatie van woon- en werkcomplex, toevoeging van drie lagen op de hoogbouw (Ector Hoogstad, 2012);
- Afronding bebouwing Coolhaven (Little C);
- Toenemende bouwhoogte (Erasmus MC, Müllerpier, Lloydkwartier);
- Geleidelijk verdwijnen van de landschappelijke structuur in het gebied.

- ↓ Rijksmonument Het Park. [eigen foto]
- ↓↓ Rijksmonument Euromast. [eigen foto]

- ↓ Rijksmonument Parksluizen vanaf het GEB-gebouw, daarachter Parkhaven en de Maas. [eigen foto]
- ↓↓ Rijksmonument Maastunnel [eigen foto]



2. RIJKSMONUMENTEN RONDOM DE PARKHAVENKADE

In de directe omgeving van de Parkhaven liggen vier rijksmonumenten, waarvan de monumentale waarden mede in verband met de Parkhavenkade staat. Het gaat om het Park, de Parksluizen, het Maastunnelcomplex en de Euromast. In dit hoofdstuk worden deze vier monumenten geïntroduceerd, getypeerd en gewaardeerd. De waardering van de RCE uit de rijksmonumentenomschrijving wordt overgenomen en aangevuld met een beschrijving van de cultuurhistorische waarden (landschap, stedenbouw, architectuur, cultuurhistorie). Tot slot wordt per monument het verband tussen de cultuurhistorische waarde en de Parkhavenkade expliciet gemaakt.

HET PARK



Ontwerptekening van Zocher, de slingerende loop van een waterpartij geprojecteerd op de bestaande situatie. [Museum Rotterdam]

Schiels Hoge Zeedijk

dijk van Nieuwe Werk

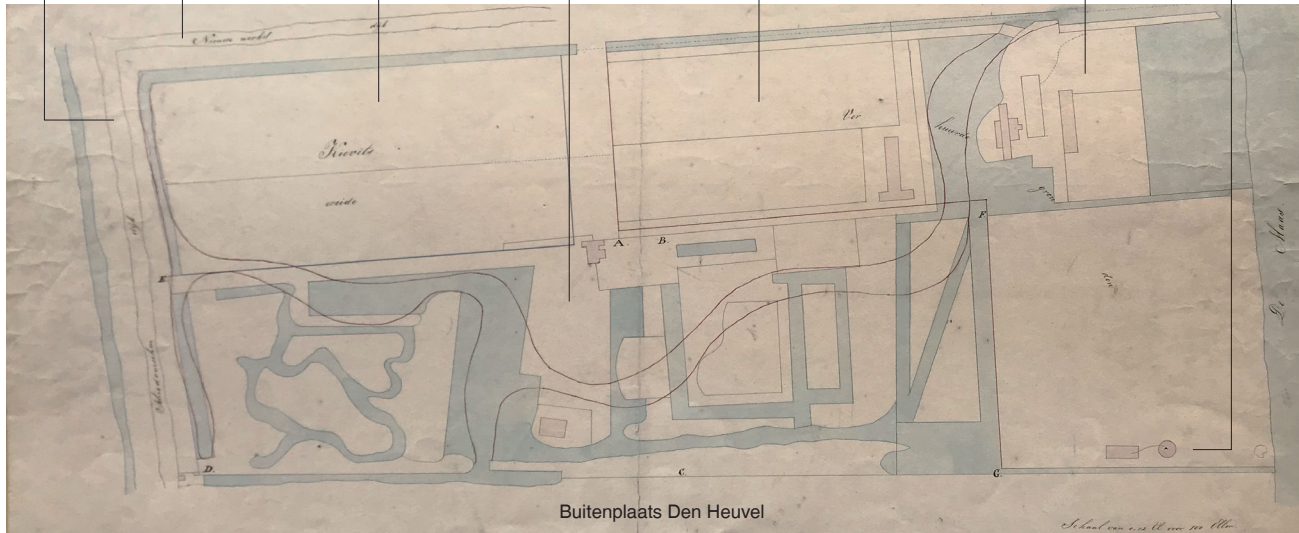
Kievitsweide

buitenplaats van Valckenier

bleekvelden

scheepshelling

houtzagerij



het Park ontstond vanaf 1852, nadat het voornemen van de gemeente Rotterdam om hier, buiten de eigen gemeentegrens, een slachthuis te bouwen door buurgemeente Delfshaven was getorpedeerd. Het park omvat het grondgebied van de oude buitenplaatsen van Valckenier en Den Heuvel. De grenzen worden gevormd door de Kievitslaan-Westerlaan (oost), de Westzeedijk (noord), de Parkkade (zuid) en het Maastunneltracé (west).

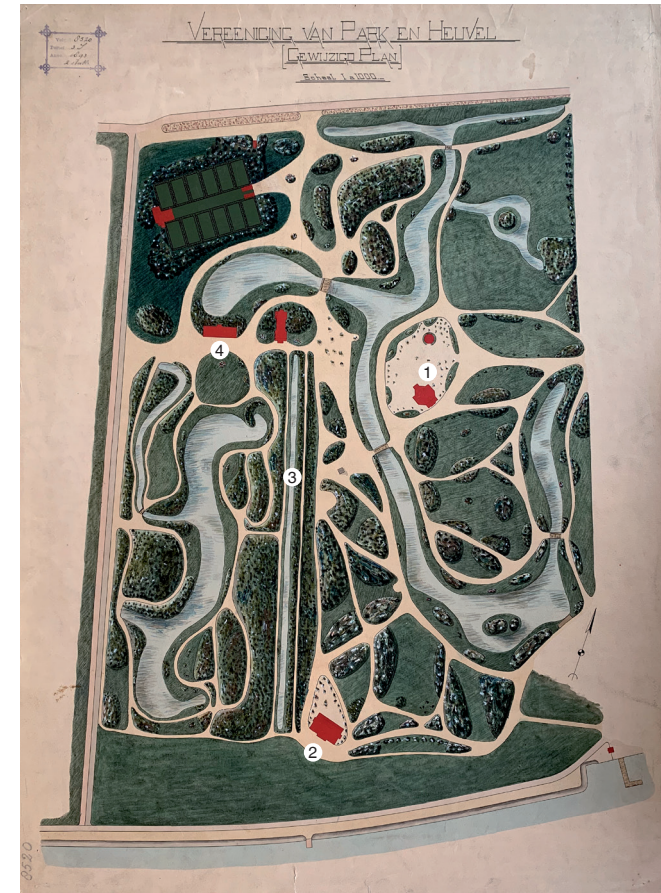
De initiële ruimtelijke structuur werd door J.D. Zocher in 1852 ontworpen: een gebogen waterpartij, slingerpaden en, geïnspireerd op het Haagsche Bos en de Haarlemmerhout, een rijweg. De Kievitsweide kon niet worden ingericht, omdat de bewoner van Schoonoord (aan de overkant van de Kievitslaan) een servituut van uitzicht op dit terrein had. Het Park lag buitendijks, met een vrij zicht over de bleekvelden naar de Maas.

In 1856-1857 werd het Park naar ontwerp van J.D. en L.P. Zocher uitgebreid naar de Maas en voorzien van een (gebogen) dijk, die als esthetisch element met een slingerende vorm werd uitgevoerd. In het park werd een Officiërsociëteit met koetshuis gebouwd, ontworpen door J.F. Metzelaar. De sociëteit maakte in 1912 plaats voor Villa Parkzicht. Op ongeveer de huidige plek van restaurant Parkheuvel stond vanaf 1859 het verversingshuis Café Niessingh. Het café had een extra verdieping om de gasten over de dijk heen op het te laten uitkijken. De oostelijke helft van het Park werd in 1861-62 voltooid met de toevoeging van de voormalige bleekvelden (nu het schiereiland ten zuiden van Villa Parkzicht).

De westzijde van het Park bestaat de voormalige buitenplaats Den Heuvel, die in 1886 werd geïntegreerd in het Park. Het oude hoofdhuis uit de achttiende eeuw bestaat



Plan voor de 'Vereeniging van Park en Heuvel', waarschijnlijk van G.J. de Jongh en D.G. Vervooren in de stijl van Zocher, 1893. 1. Officiërsociëteit, 2. Verversingshuis Café Niessingh, 3. Scheidingssloot, 4. Huis Den Heuvel [SAR-PW]



nog steeds. In 1896 werd aan de rivierkant een heuvel van havenslib aangelegd ('de bult van De Jongh'), met uitzicht over het rivier- en havenlandschap, de trots van Rotterdam. Het café verloor zijn uitzicht, het bovenop de bult gebouwde restaurant Bellevue bood dat wel (dit pand brandde in 1974 af). De Noorse kerk kwam in 1914 naar het Park, nadat

- ↓ Ansicht van 'de bult van De Jongh', met uitzicht over de havens van Rotterdam. Links op de achtergrond restaurant Bellevue. [eigen collectie]
- ↓↓ Oostrand van het Park, met links de Kievitslaan, de dijk van het Nieuwe Werk. [eigen collectie]
- ↓↓↓ Luchtfoto van het Park. De voetbrug verbindt het Park met de Euromast aan de overzijde van de Maastunnel, ca. 1960. [eigen collectie]



- ↓ het Park met zicht op de Euromast, Ary Groeneveld, 1968. [SAR]
- ↓↓ Luchtfoto van het Park, met centraal op de voorgrond de Euromast. Daarachter ligt de Parklaan, als groene uitloop van het Park, met links de Parkflat en rechts Van Ommeren, ca. 1970. [eigen collectie]



hij een jaar eerder op de Wereldtentoonstelling in Oslo te bewonderen was geweest. In verband met de aanleg van de Maastunnel zou de kerk later nogmaals verhuizen. In de naoorlogse periode leed het Park onder de watersnoodramp (1953) en de manifestatie E55, waarbij het met paviljoens en attracties vol stond. Vijf jaar later volgde een vergelijkbare manifestatie, de Floriade, maar ditmaal was het expliciete doel om het Park te herstellen. Dit leidde onder meer tot de aanleg van de rododendronallee (ter plaatse van de voormalige sloot tussen beide buitenplaatsen) en een achttiende-eeuwse stijtuin voor huis Den Heuvel. Sinds de Floriade zijn de meeste expo-elementen (paviljoens, tuinen) uit het Park verdwenen en is de landschappelijke aanleg hersteld. Het Park was als festivallocatie in gebruik voor onder meer Poetry International en Dunya. Sinds 2011 heeft het Park de status van rijksmonument.

TYPERING

Het Park had gedurende ongeveer een eeuw een sterk introvert karakter. De randen waren dicht beplant om een binnenwereld te scheppen, met een geperfectioneerde esthetische beleving. Alleen aan de Parklaan (1858) liep het groen langs de Westerhaven de stad in. De bult van de Jongh (1896) bood bezoekers een verhoogd uitkijkpunt, met een havenpanorama. Door de setting (het bestijgen van een heuvel vanuit het Park) werd de alledaagse werkelijkheid van de Rotterdamse haven op een vervreemdende manier beleefd, een sublieme ervaring. De aanleg van het Maastunneltracé in de jaren dertig liet de groene gordel om het park intact; vanuit het Park was de verkeersweg onzichtbaar.



In de naoorlogse periode veranderde de relatie van het Park met de stad. Tijdens de grote manifestaties van 1955 en 1960 walste de stad naar binnen, met paviljoens, tuinaanleg en veel drukte. Met de ophoging van de Westzeedijk (eind jaren zestig) veranderde de noordelijke rand van het Park. Het zicht op het Land van Hoboken werd (op ooghoogte) door de dijk onderbroken en de toegankelijkheid vanuit het centrum en het Oude Westen werd lastig door de barrièrewerking van de verhoogde dijk. De afgelopen decennia heeft het Park, net als andere stadsparken in Nederland, een andere rol in de stad gekregen, minder als 'wandelpark' en meer als collectieve buitenruimte, met een zeer divers, intensief gebruik: wandelen, spelen, sporten, zitten, liggen, ontmoeten, werken, cruisen.

Aan de parkrand kwam in de naoorlogse periode hogere bebouwing: de Parkflat (1958), de Euromast (1960), Van Ommeren (1965) en de hoogbouw van de medische faculteit (1968). Deze solitaire volgden de logica van de stadscompositie, zoals Verhagen die in de jaren twintig voor het Land van Hoboken had bedacht: een centrale leegte, omgeven door een 'boeiend silhouet van stadstorens'. De lange lijnen in de stad werden met deze stadstorens van bakens voorzien, als markering van knooppunten van de grote boulevards en belangrijke zichtlijnen. De bakens hebben een alzijdige oriëntatie en staan vrij in een continue landschap. De Euromast werd de 'moeder aller bakens' in Rotterdam, het icoon van de stad en de haven. De toren werd doelbewust naast het park gebouwd (zie bespreking van de Euromast, hierna) en is via een loopbrug over het Maastunneltracé vanuit het Park bereikbaar. Er ontstond een ervaring vergelijkbaar met de 'bult van De Jongh', maar dan op de schaal van de wereldhaven in 1960. De vier randen van het Park lopen in karakter, gebruik en uiterlijk

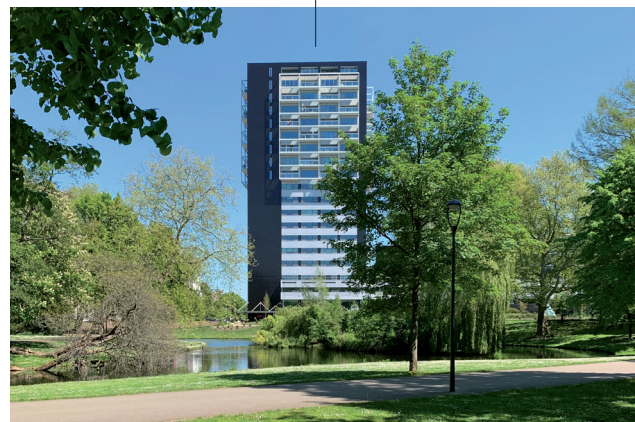
uiteen. Aan de zuid- en westzijde is de stad nauwelijks zichtbaar, aan de oost- en noordzijde is de stad wel te zien, omspoeld door groen. De zuidzijde van het park, bij de rivier, wordt gedomineerd door een dijklichaam (waarin de 'bult van de Jongh' is opgenomen), met boombeplanting. Vanuit het Park is er geen direct uitzicht op de rivier. Wel kan de dijk op enkele plaatsen worden bestegen en is er een wandelpromenade onder het groen, met uitzicht op

Erasmus MC (1968)

Parkflat (1958)



Westerlaantoren/Van Ommeren (1965)



de kade (beneden) en de rivier. Het park heeft enkele toegangen, via trappen. Aan de oostzijde (Kievitslaan en Westerlaan) loopt het park over in de tuin van Schoonoord, eveneens een rijksmonument, en de Parklaan. Het groen wordt afgewisseld met bebouwing, die op de hoeken een hoog accent maakt: de Westerlaantoren en de Parkflat. In deze wand zijn veel gelijkvloerse entrees tot het park. De noordrand van het park grenst aan de op Deltahoogte

Euromast (1960)



gelegen Westzeedijk, met daarop druk verkeer en erachter het Erasmus MC (met de monumentale hoogbouw) en het Museumpark. Hier is de groene wig van het Land van Hoboken nog (enigszins) te ervaren en zijn enkele entrees. De westrand van het Park grenst aan het Maastunneltracé en de Parkhaven. Hier is een dichte boombeplanting, waaruit de Euromast oprijst. De enige toegang is via een loopbrug, die bij de Euromast uitkomt.

WAARDERING RCE

‘De parkaanleg van het stadspark “het Park” (monumentnummer 528423), daterend uit de tweede helft van de 19e eeuw in Landschapstijl, met wijzigingen in de 20e eeuw, is van algemeen belang vanwege cultuurhistorische, tuinarchitectuurhistorische en stedenbouwkundige waarde:

- omdat het park representatief is voor een culturele ontwikkeling, met name in relatie tot het opkomen van dagontspanning, sport en recreatie in de tweede helft van de negentiende eeuw, als voorbeeld van de eerste generatie stadsparken in Nederland en vanwege de betekenis van het wandelpark voor het openbare leven in Rotterdam;
- vanwege de betrekkelijk gave hoofdstructuur, de hoge beeldbepalende waarde in de stad en de esthetische kwaliteiten van het ontwerp van de parkaanleg van J.D. Zocher jr. en L.P. Zocher;
- vanwege de stedenbouwhistorische waarde als onderdeel van een aaneenschakeling van groene structuren in de stad hetgeen typerend is voor het denken in groensystemen in de stedenbouw in de 19e en 20e eeuw’. [monumentenregister, monumentnummer 528423]

Zuid (Parkheuvel)



West (Baden Powellaan, voormalige dijk)



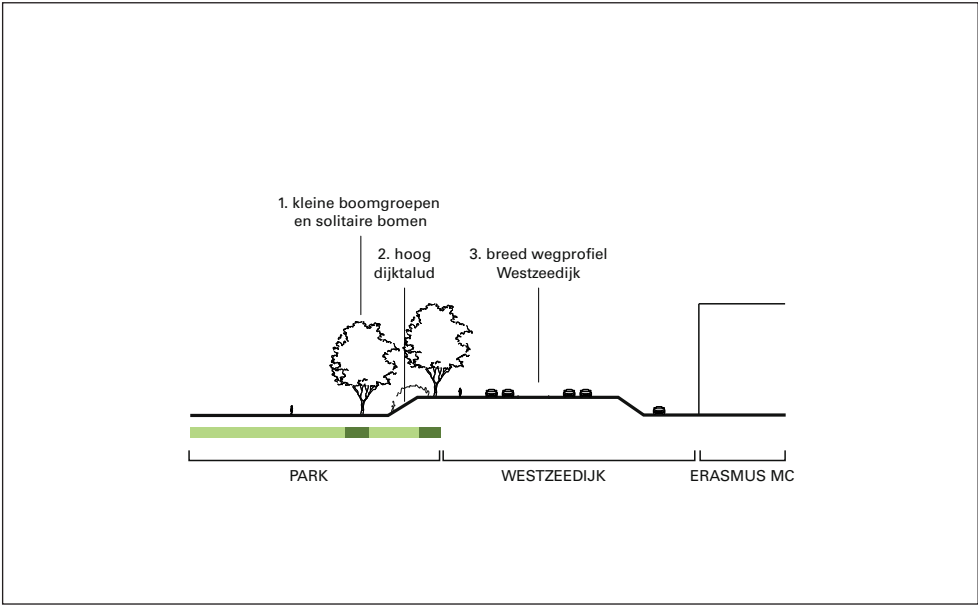
Oost (Perk vanaf gazon Parklaan)



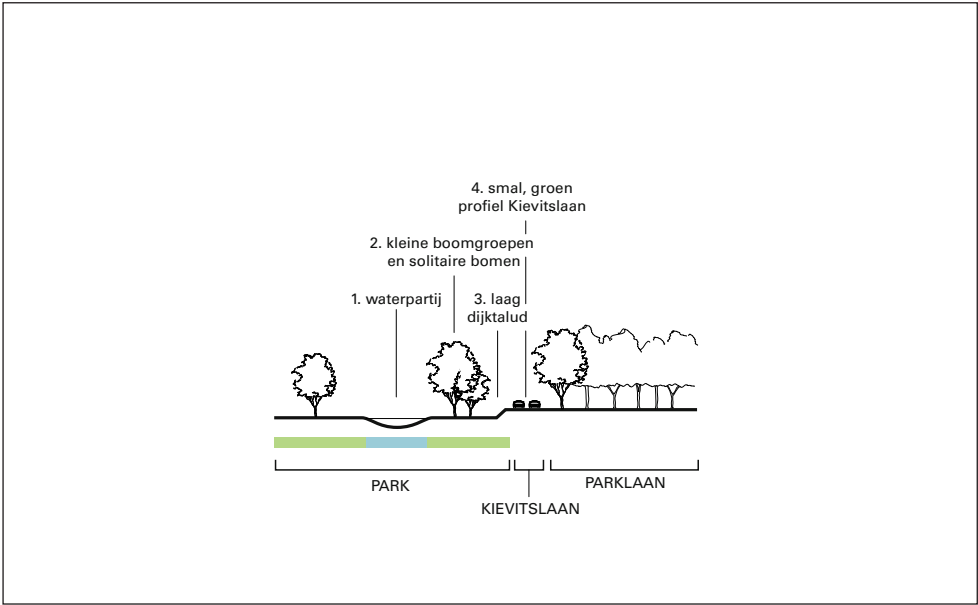
Noord (Park vanaf de Westzeedijk)



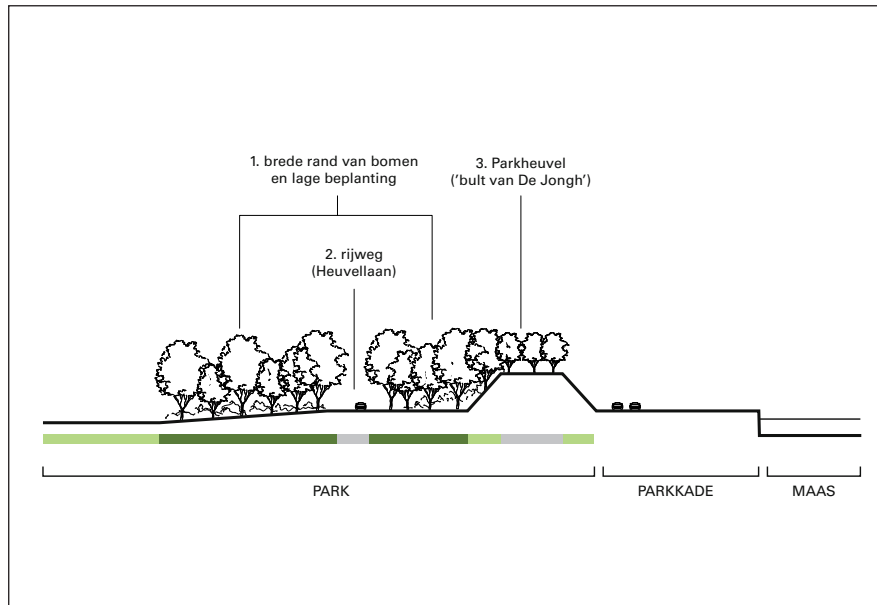
Opbouw van de noordrand (Westzeedijk, Erasmus MC)



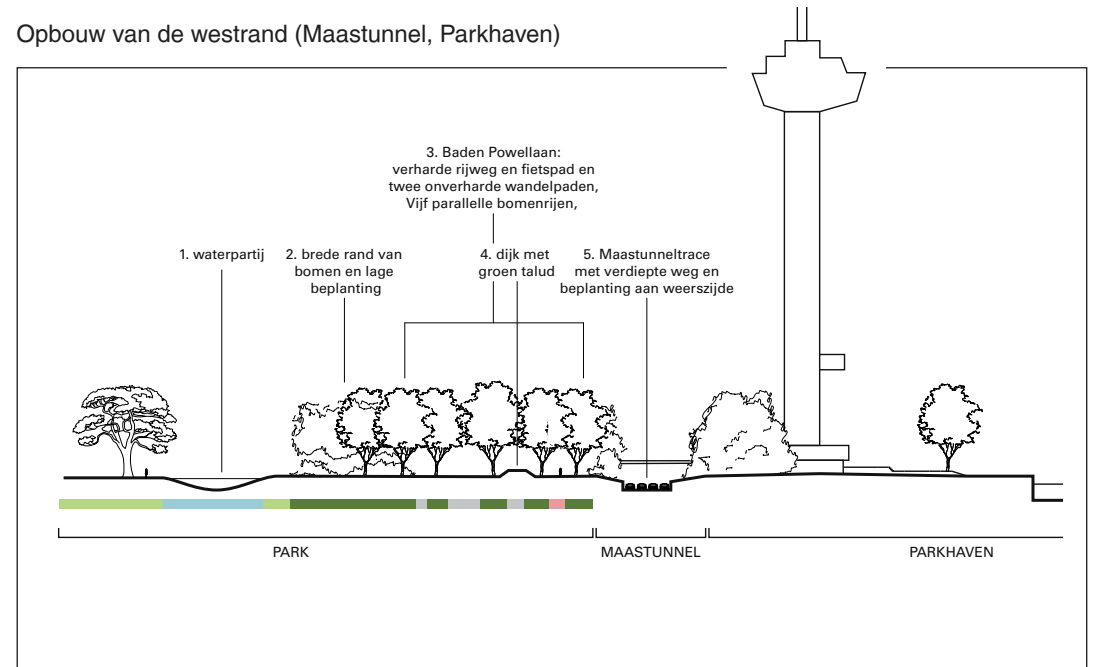
Opbouw van de oostrand (Kievitslaan, Parklaan)

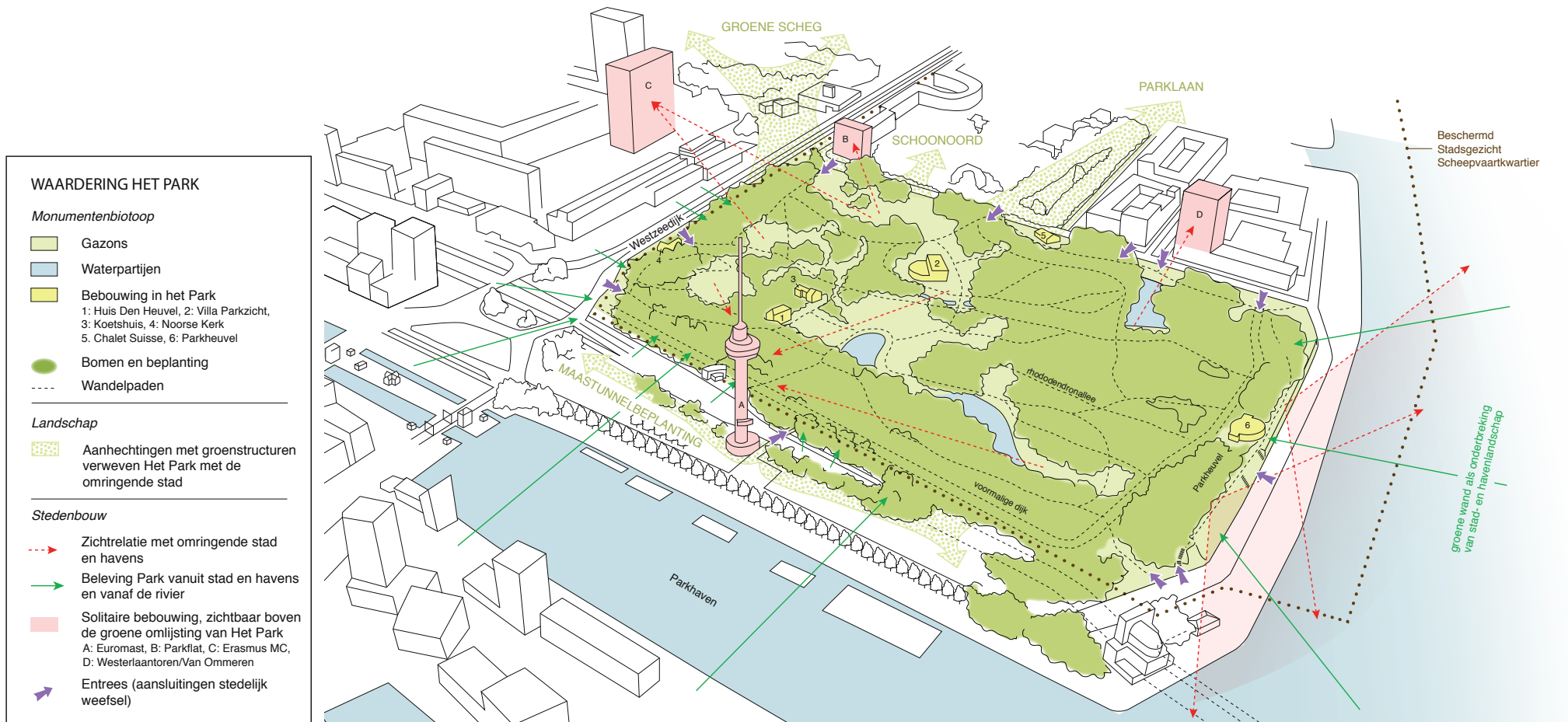


Opbouw van de zuidrand ('Bult van De Jongh', Maas)

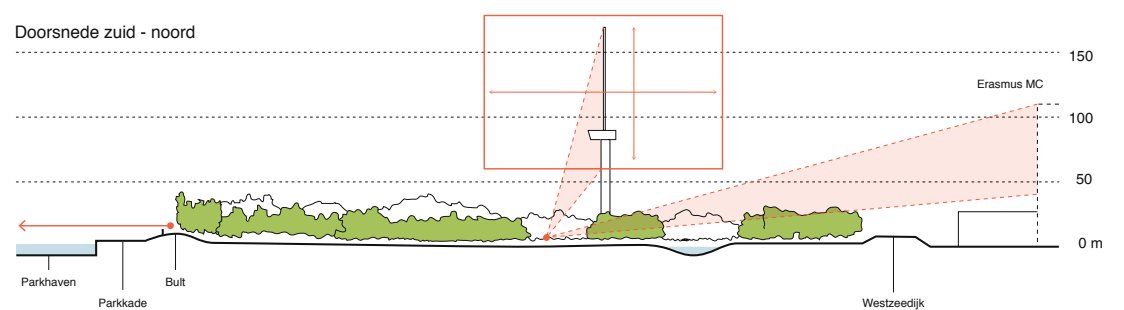
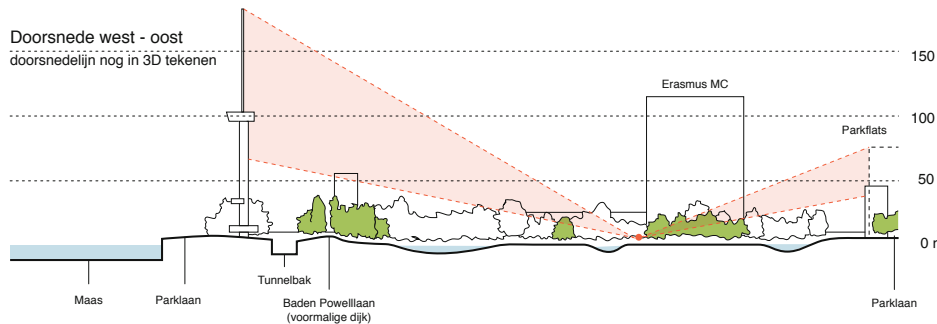


Opbouw van de westrand (Maastunnel, Parkhaven)





Randen van het Park (in de lucht en op maaiveld)



KWALITEITEN CULTUURHISTORIE

Landschap

- Kenmerkende landschapsaanleg van de Zochers: gebogen waterpartijen, gazons, bloemperken, slingerpaden, een rijweg, dijkelementen;
- Dicht begroeide randen, waarin de perfecte illusie van het park kan bestaan. De stad dringt hierin binnen, maar staat altijd in de tweede lijn (oftewel: solitaire die boven de groene lijst uitrijzen, een groene allée die vanuit de groene omlijsting de stad in voert). De (voormalige) dijken en beplanting daarop versterken de beslotenheid en de ligging van het Park als een groene kamer in de stad;
- Parkmeubilair, hekwerk, fontein, beelden;
- Rododendronallee;
- Aansluiting op de tuin van Schoonoord (eveneens een rijksmonument).

Stedenbouw

- Een massief groen kader, als rustmoment in de stenige stad en havens;
- Integratie van het Park via de Parklaan in de stad (groene trechter);
- Eindpunt van de luxe woonkwartieren, groene buffer naar (voormalige) fabrieks- en haventerreinen rondom Delfshaven;
- Beleving van de omringende stad vanuit het park: Parklaan, solitaire bebouwing (boven de groene omlijsting), verhoogd uitkijkpunt;
- Zichtlijnen op het Park vanaf de rivier en vanuit de stad (Westzeedijk, Museumpark, Parksluizen / Droogleevers Fortuynplein, Coolhaven, Maastunneltracé).

Architectuur

- Huis Den Heuvel (18e eeuw);
- Villa Parkzicht (opvolger Officierssociëteit, 1912);
- Koetshuis met woning (J.F. Metzelaar, 1870);
- Noorse kerk (1914);
- Chalet Suisse (E55, 1955);
- Parkheuvel (1988);
- Plaatsing Euromast (H.A. Maaskant), op de as van de Parklaan, vlak buiten het park (1960);
- Omringende bebouwing: Parkflat (E.F. Groosman), hoogbouw Medische Faculteit (A. Hagoort en J. Prouvé), Westerlaanflat (Verhave, Luyt, De Jong / EHA).

Cultuurhistorie

- Betekenis van het park als deel van de negentiende-eeuwse stadsconceptie, als eindpunt en ontspanningsoord in het luxe kwartier van Rotterdam;
- Voorbeeld van de eerste generatie stadsparken en belangrijk werk uit het oeuvre van de Zochers;
- Cultureel en recreatief centrum voor het westen van Rotterdam, in samenhang met het Museumpark (de groene scheg);
- Locatie van belangrijke manifestaties, Rotterdam Ahoy, E55, Floriade, Poetry International / Dunya;
- Sociale betekenis voor Rotterdam: bijzondere restaurants, sociëteit en discotheek, Rotterdamse buitenplaats in de stad, collectieve verblijfsruimte.

RELATIE MET DE PARKHAVENKADE

De Parkhavenkade heeft op drie manieren impact op de monumentale waarde van het Park:

- De Parkhaven is onderdeel van de 'groene scheg', zoals door P. Verhagen als een privaat initiatief voor de stad bedacht (1924), door W.G. Witteveen in de plannen voor het Land van Hoboken opgenomen (1926, 1930) en in het Binnenstadsplan (1985) als Parkendriehoek aangeduid. Vanaf de Maas biedt de Parkhaven een groene aanblik op de stad (vanwege de rand van het Park), met de vrij in het groen geplaatste Euromast als baken.
- De Parkhavenkade ligt, gezien vanuit het Park, pal achter de westelijke parkrand. Deze is opgebouwd uit een dicht aangeplante strook met planten en bomen, die de achterliggende stad aan het zicht onttrekt. Alleen de Euromast is (prominent) uit het Park zichtbaar.
- De Parkhavenstrook heeft een aanvullende recreatieve programmering, als een soort 'side-kick' van het Park – met functies die zich lastig in een Engelse landschapsaanleg laten vangen. In het verleden waren dat tennisbanen, tegenwoordig is het een midgetgolf, een uitloop langs de kade, fiets- en wandelroutes richting de Maastunnel en een reeks (sleetse) feestboten, zoals de berenboot, de pannenkoekenboot, New Ocean Paradise, de Lasergameboot en Partyboot Ameland.

PARKSLUIZEN

Sinds 1391 liep de Delfshavense Schie via de Aelbrechtskolk en de Voorhaven door het historisch centrum van Delfshaven naar de Maas. In de Coolpolderplannen van G.J. de Jongh uit 1883 en 1887 werd ten oosten van Delfshaven een parallelle waterstructuur voorgesteld, bestaande uit de Parkhaven en de Coolhaven, met een aansluiting op de Delfshavense Schie. Zo zou buiten oud-Delfshaven om een vaarverbinding tussen Overschie en de Maas ontstaan. Het maken van een binnendijkse haven impliceerde dat Schielands Hoge Zeedijk (de Westzeedijk) doorgraven diende te worden. Hier moesten schutsluizen komen, die ook de functie van hoofdwaterkering zouden hebben. Dat werden de Parksluizen, die in 1933 tegelijk met de Coolhaven in gebruik werden genomen. Voortaan konden voor die tijd grote binnenvaartschepen (tot 2.000 ton) de Delfshavense Schie bevaren. De bouw van het sluizencomplex duurde twee jaar. Het ontwerp was van ir. C. Franx en B. van der Lecq. Het schutten gebeurt middels omloopriolen in de sluishoofden. De grote sluis is met roldeuren uitgerust, de kleine met segmentschuiven. Dit systeem werd door ir. J.F.W. Burky ontworpen en werd hier voor het eerst toegepast. Opvallend aan de Parksluizen is het uniforme gebruik van donkere baksteen voor de kades, de sluizen en de gebouwen. De groenaanleg (heggen, beplanting) versterkte de samenhang van het complex en bracht wat verzachting in de stenige wereld, maar is grotendeels verdwenen. In 1963 is het complex op deltahoogte gebracht (4,75 m +NAP).

Sinds 2009 zijn de Parksluizen een rijksmonument, waarbij 15 onderdelen zijn onderscheiden: 1. Grote Parksluis; 2. Kleine Parksluis; 3. 1e Parkhavenbrug; 4. 2e Parkhavenbrug; 5. 1e Coolhavenbrug; 6. 2e Coolhavenbrug,



Bouw van de Parksluizen, 1922. [SAR]
Parksluizen met op de achtergrond het GEB-gebouw, z.j. [eigen collectie]



Parksluizen vanaf de Coolhaven gezien, met daarachter Parkhaven en de Maas. Op de voorgrond het Rijksbelastingsgebouw, z.j. [eigen collectie]
Parksluizen, met het Park op de achtergrond. De hegbeplanting is hier nog aanwezig. 1956. [eigen collectie]



7. Kantoorgebouw Havendienst; 8. Bedieningsgebouw buitensluishoofd (grote sluis); 9. Bedieningsgebouw binnensluishoofd (grote sluis); 10. Bedieningsgebouw buitensluishoofd (kleine sluis); 11. Bedieningsgebouw binnensluishoofd (kleine sluis); 12. Havenkantoor (voormalig rapporteerbureau); 13. Transformatorgebouw; 14. Transformatorgebouw annex kiosk en 15. Motorgebouwtje.



Parksluizen vanuit de lucht, met linksonder Parkhaven en bovenin Coolhaven. Links het Rijksbelastingkantoor Puntegaal, en rechts een deel van het Droogleever Fortuynplein, z.j. [pinterest]



TYPERING

De Parksluizen zijn een civieltechnisch en architectonisch kunstwerk, waar techniek en esthetiek prachtig in samenkomen. Het sluizencomplex ligt op een prominente plaats in het westen van Rotterdam en vormt samen met het Droogleever Fortuynplein een verkeersknoop, bestaande uit een drukke vaarroute en twee belangrijke verkeerswegen: de Westzeedijk (oost-west) en de Maastunneltraverse (noord-zuid). Te midden van al het scheepvaart- en wegverkeer zijn de Parksluizen zowel deel van het spektakel als een baken van rust – door de heldere en samenhangende opzet met twee naast elkaar gelegen schutsluizen, omringd door negen paviljoens (bedieningsgebouwen, technische ruimten, kantoor) en bruggen op de sluisdommen. Het ensemble is op te vatten als een autonoom geheel, maar kan ook worden gezien als een schakel in de Westzeedijk, de afronding van de Coolhaven en de afsluiting van de Parkhaven.

In oost-westrichting liggen het Droogleever Fortuynplein en de Parksluizen zij aan zij in de Westzeedijk. Het geheel is een verkeersmachine op meerdere niveaus, opgebouwd uit bruggen, viaducten, sluizen, tunnels en groen. De verkeersbeleving is grootstedelijk, gegeven de drukte, de hectiek, de omringende gebouwencomplexen



Bedieningsgebouw en brug over de Grote Parksluis, op de achtergrond Little C in aanbouw. [eigen foto]



Zicht op de Parkhaven en Maas vanaf de Parksluizen, met rechts de Müllerpier. [eigen foto]



De materialisatie van de kades en gebouwen van de Parksluizen heeft een familieverband met omliggende gebouwen, waaronder het belastingkantoor Puntegaal, hier op de achtergrond. [eigen foto]



(zoals Erasmus MC) en de lange zichtlijnen op de stad. Tegelijk is de beleving ook landschappelijk, vanwege de aanwezigheid van het water, de Westzeedijk en de zichtlijnen over de Parkhaven naar de Maas en op het groene massief van de noordelijke en westelijke rand van het Park. De verkeersbeleving heeft ook een architectonisch aspect: de samenhang van de jaren dertig bouwkunst van de Parksluizen met het Belastingkantoor Puntegaal (H. Hoekstra, hoofdarchitect van de Rijksgebouwendienst, 1938-1948) en de omringende kades.

De Coolhaven was in 1933 klaar. Binnen enkele jaren ontstond er een ensemble van voornamelijk grote (openbare) gebouwen omheen, met sterke onderlinge familiebanden: de hogeschool, de GEB-toren, de Machinistenschool en het Belastingkantoor Puntegaal. De samenhang zit vooral in het materiaalgebruik (donkere baksteen), de bouwvolumes en goothoogtes. Kijkend in de richting van de Maas vormen de Parksluizen de beëindiging van de Coolhaven. De familieverbanden van de omringende bebouwing komen er op miniatuurschaal terug. De verwijding van het perspectief richting Parkhaven markeert de overgang naar het buitendijkse gebied. Het profiel van de Parkhaven is geheel anders dan dat van de Coolhaven: vanouds was hier lage bebouwing, een groen decor (het Park) en (zeker vanaf de hoger gelegen Westzeedijk) een breed perspectief op de Maas. De 'architectonische' Coolhaven vindt een tegenhanger in de meer 'landschappelijke' Parkhaven.

Zichtlijn over de Parkhaven op de Maas



Beëindiging van Coolhaven, zichtrelatie met Coolhaven en GEB-gebouw

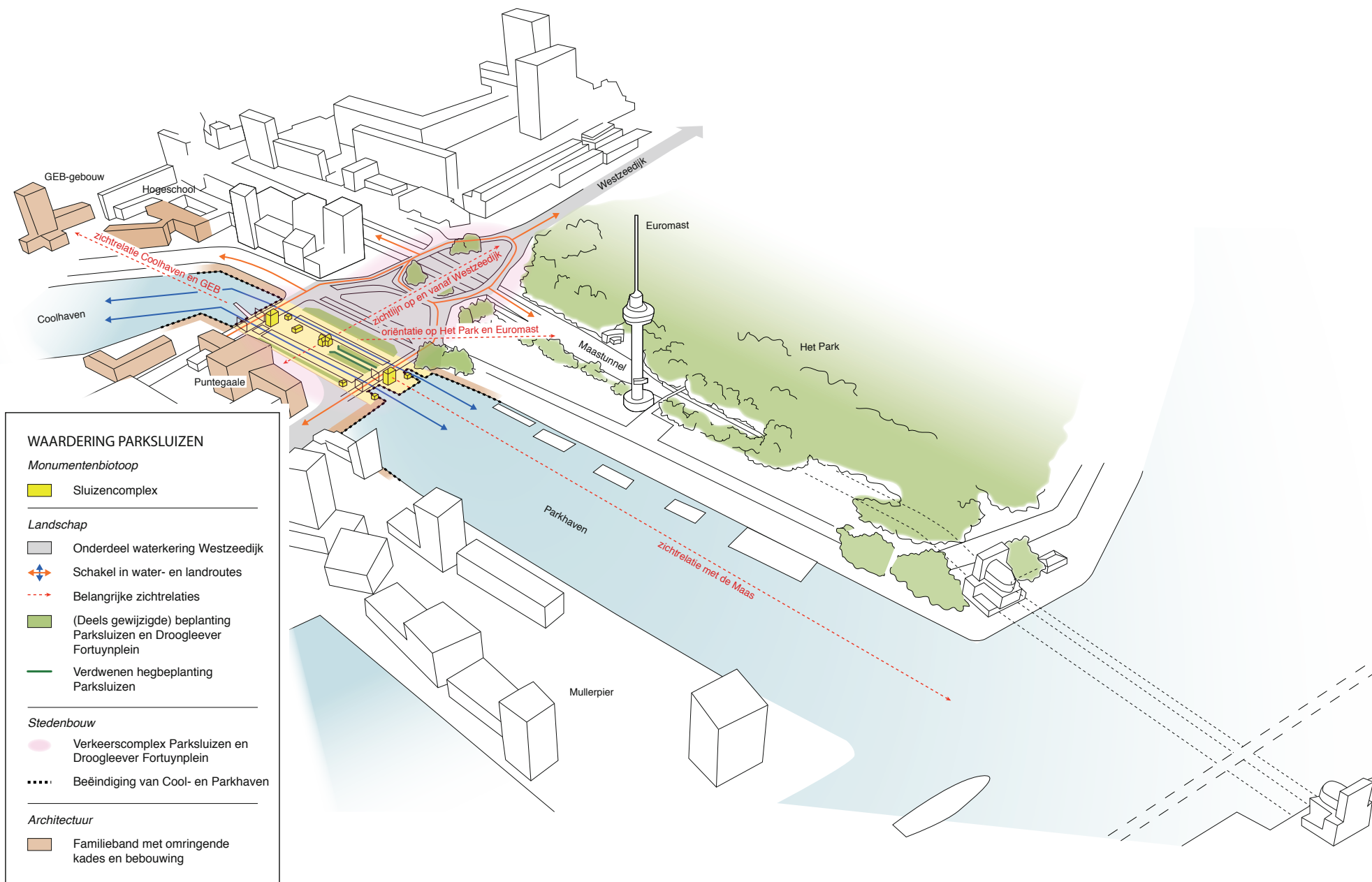


Zichtlijn over het Droogleeveer Fortuynplein op Puntegaal en de Parksluizen



Oriëntatie op het Park





WAARDERING COMPLEX RCE

‘Complex Parksluizen (monumentnummer 530115), aangelegd in 1931-1933 met een zorgvuldige architectonische vormgeving in zakelijk expressionistische trant van zowel de sluizen als de bijbehorende opstallen en in de kleine Parksluis de eerste toepassing van stalen segmentschuiven, is van algemeen belang vanwege de architectuurhistorische, cultuurhistorische, typologische, situationele en ensemblewaarde.’

KWALITEITEN CULTUURHISTORIE

Landschap

- Schakel in de groene scheg, bestaande uit de Parkhaven, de Westzeedijk, het Park en het Land van Hoboken met het Museumpark;
- Sluizencomplex, ingebed in de Westzeedijk (Schielands Hoge Zeedijk);
- Schakel in de vaarroute Coolhaven-dijk-Parkhaven;
- Oriëntatie op het Park (met de Euromast) en de rivier;
- Beplantingsschema rondom de sluizen en op het Droogleever Fortuynplein (deels verdwenen of gewijzigd).

Stedenbouw

- Samenhangend verkeerscomplex met het Droogleever Fortuynplein, bestaande uit bruggen, viaducten, sluizen, tunnels, rijbanen en groen;
- Duidelijke beëindiging van de Coolhaven, met kades, bebouwing en profiel;
- Relatie met de Parkhaven: kades en profiel.

Architectuur

- Gebruik van architectonisch idioom, dat kenmerkend is voor de jaren dertig: donkere baksteen, herkenbare massawerking, detaillering;
- Familiebanden met de omringende kades en de bebouwing aan de Coolhaven.

Cultuurhistorie

- Aanwezigheid en zichtbaarheid van de scheepvaart in de stad; de Parksluizen zijn een van de weinige plekken in Rotterdam waar nog steeds de maritieme wereld en het stadsleven elkaar ontmoeten;
- Beleving van de waterkering, hoogteverschillen en de werking van een schutsluis middenin de stad.

RELATIE MET DE PARKHAVENKADE

De waardering van de RCE beperkt zich tot het ensemble van de Parksluizen sec. Wel is het naastgelegen rijksmonumentale kantoor van de Rijksbelastingen (Puntegaal) in de complexbeschrijving van de Parksluizen opgenomen. Zoals hierboven beschreven zijn de sluizen landschappelijk, stedenbouwkundig en architectonisch in hun omgeving ingebed. Het ensemble heeft betekenis a) als schakel in de Westzeedijk, b) als complex verkeersknooppunt van scheepvaart- en wegverkeer in combinatie met het Droogleever Fortuynplein, c) als beëindiging van de monumentale Coolhaven met zijn omringende vooroorlogse bebouwing, d) als schakel in de groene wig van de Maas, via de Parkhaven en het Park richting het Land van Hoboken.

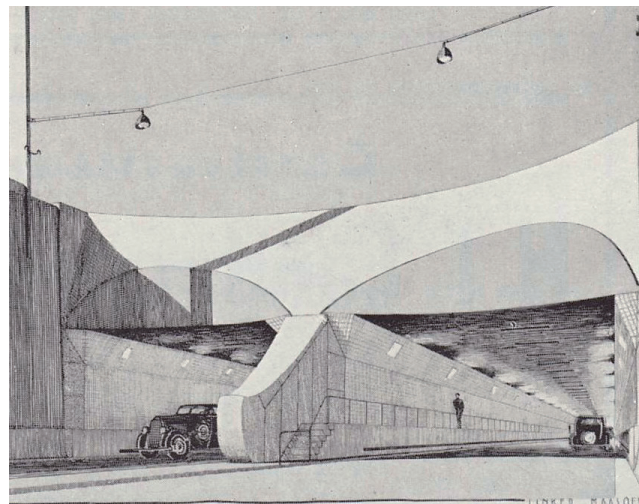
Het verband met de Parkhavenkade wordt gevormd door de positie van de Parksluizen in de Westzeedijk, op de overgang van het binnen- naar buitendijkse gebied. De Parksluizen markeren de beëindiging van zowel de architectonisch-monumentale, binnendijkse Coolhaven als de meer landschappelijke, buitendijkse Parkhaven. De Parkhavenkade is onderdeel van het panorama vanaf de sluizen richting de Maas, een breed profiel, met de groene zoom van het Park, een pontificaal zicht op de Euromast en een vizier in de richting van de Maas.

MAASTUNNELCOMPLEX

Het Maastunnelcomplex (bestaande uit een traverse door de stad en een tunnel onder de rivier) ontstond in de jaren dertig vanuit de dringende behoefte om een tweede vaste oeververbinding over de Maas te realiseren.²⁹ Het gekozen tracé sloot goed op de rijkswegen naar het noorden en het zuiden aan en lag strategisch in het westen van Rotterdam, waar zowel de havens als de stadsuitbreiding een snelle ontwikkeling doormaakten. Het tracé lag al goeddeels klaar, want de 's-Gravendijkwal was gedimensioneerd op een spoorlijn die nooit was aangelegd. Ter plaatse van het Land van Hoboken en het Park werd de traverse de lasnaad tussen de luxe woonkwartieren ten westen van de Rotterdamse binnenstad en de industriële havens ten oosten van historisch Delfshaven. Bureau Stadsarchitect, onder leiding van A. van der Steur, ontwierp de toegangsgebouwen voor fietsers en voetgangers, de ventilatiegebouwen, garagegebouwen, alsmede de afwerking van de tunnelbuizen en -bakken, inclusief relingen, borstweringen en andere details.

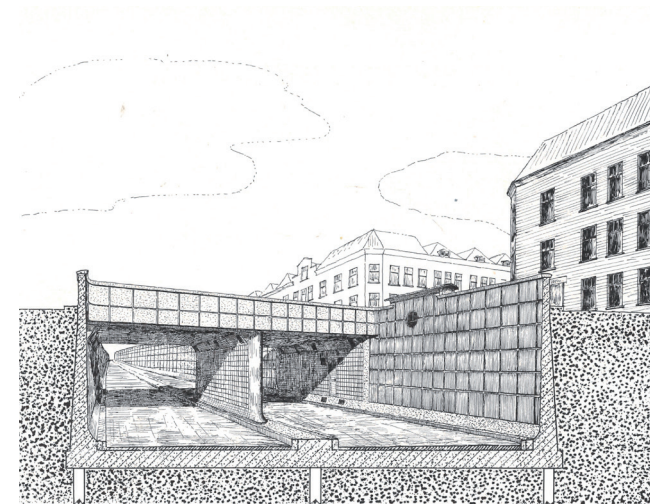
De tunneltraverse doorkruist het Land van Hoboken op maaiveld en daalt voorbij de Westzeedijk tussen het Park en de Parkhaven richting tunnel. Omdat het Land van Hoboken in de jaren dertig vooral uit weiland bestond, was er volop ruimte om bij de Westzeedijk een groot circulatieplein te maken (Droogleever Fortuynplein). Onder het plein werden in het verlengde van de tunnel-as twee onderdoorgangen met zes meter rijbreedte ontworpen, zodat het tunnelverkeer van en naar de 's-Gravendijkwal het plein niet belastte en het oost-westverkeer vermeed. Voor fietsers werden twee aparte tunnels ontworpen. De tunnelingangen kregen een accent in de vorm van betonnen 'vleugels' (gekromde betonwanden) die de aarden taluds van de groenaanleg op hun plaats houden.

Voorbij het Droogleever Fortuynplein daalt de weg naar de tunnel. Van der Steur ontwierp het garagegebouw aan de oostzijde van de tunnelbak, even verderop werd aan de westzijde in 1960 de Euromast gebouwd, met een loopbrug naar het park. De openingen in de tunnelportalen zien er uit als sculpturale schelpen of monden van beton. De splitsing

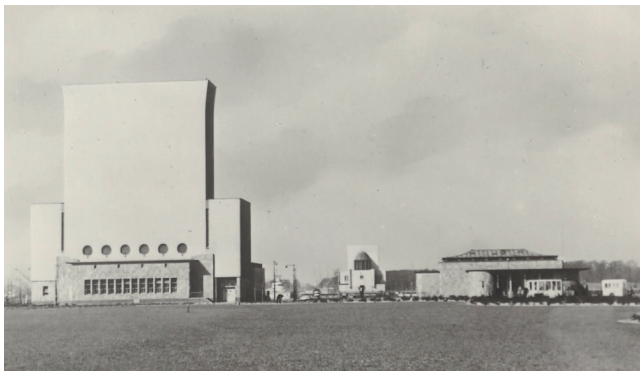


- ↙ Tekening van de tunnelmond. [De Maastunnel 1938]
- ↙↓ Zicht op de tunnelmond vanaf de 's-Gravendijkwal, met daarachter het ventilatiegebouw, z.j. [eigen collectie]
- ↓ Tekening van de onderdoorgang van de 's-Gravendijkwal onder de Nieuwe Binnenweg. [De Maastunnel 1938]
- ↓↓ Zicht op de tunnelbak vanaf de bovenkant van de tunnelmond, met rechts het garagegebouw, z.j. [eigen collectie]

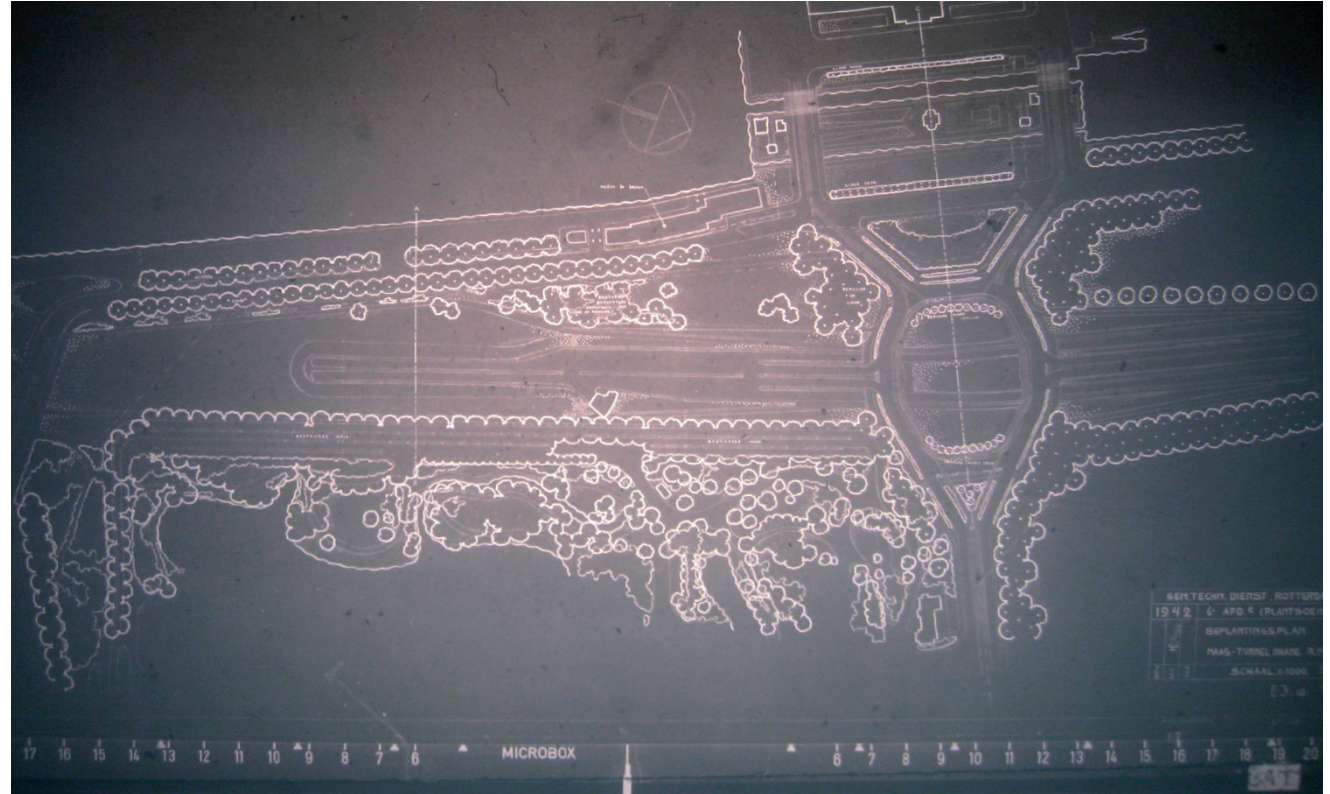
werd als een vooruitstekende granieten muur gemaakt. De betonnen keerwanden van de open tunnelbak kregen een detaillering met een kromming in de voet en daarboven een geribd betonnen vlak, eindigend in een gekruld ornament. De lichtmasten staan op betonnen pylonen die in de wanden zijn geïntegreerd.



- ↓ Het Droogleever Fortuynplein en de 's Gravendijkwal, z.j. [eigen collectie]
- ↓↓ Het ventilatiegebouw en de entree tot de fietsers- en voetgangerstunnel op de Rechter Maasoever, z.j. [eigen collectie]
- ↓↓↓ De twee ventilatiegebouwen van de Maastunnel vanaf de Linker Maasoever, met rechts de entree tot de fietsers- en voetgangerstunnel, z.j. [eigen collectie]



- ↓ Beplantingsplan van de Gemeentelijke Technische Dienst voor de Maastunneltraverse. In tegenstelling tot de strakke laanbeplanting langs de 's-Gravendijkwal was het ontwerp voor de Maastunnelingang op de Rechtermaasoever meer landschappelijk, als verlenging van het Park. [Archief dS+V, SAR]



G.A. Overdijkink (Staatsbosbeheer) adviseerde over de esthetische en landschappelijke inpassing van de route. Hij stelde voor om in het beplantingsplan van de traverse planten- en boomsoorten uit de omgeving te gebruiken. De beplanting langs het tracé werd onderdeel van het profiel van de stadsboulevard. In tegenstelling tot de

strakke laanbeplanting langs de 's-Gravendijkwal, werd de Maastunnelingang landschappelijk vormgegeven, waarbij van de bestaande dichte beplanting van het Park gebruik kon worden gemaakt. De taluds waren met gras beplant, evenals de middenberm. De huidige groeninrichting is deels voor de Floriade in 1960 aangelegd.



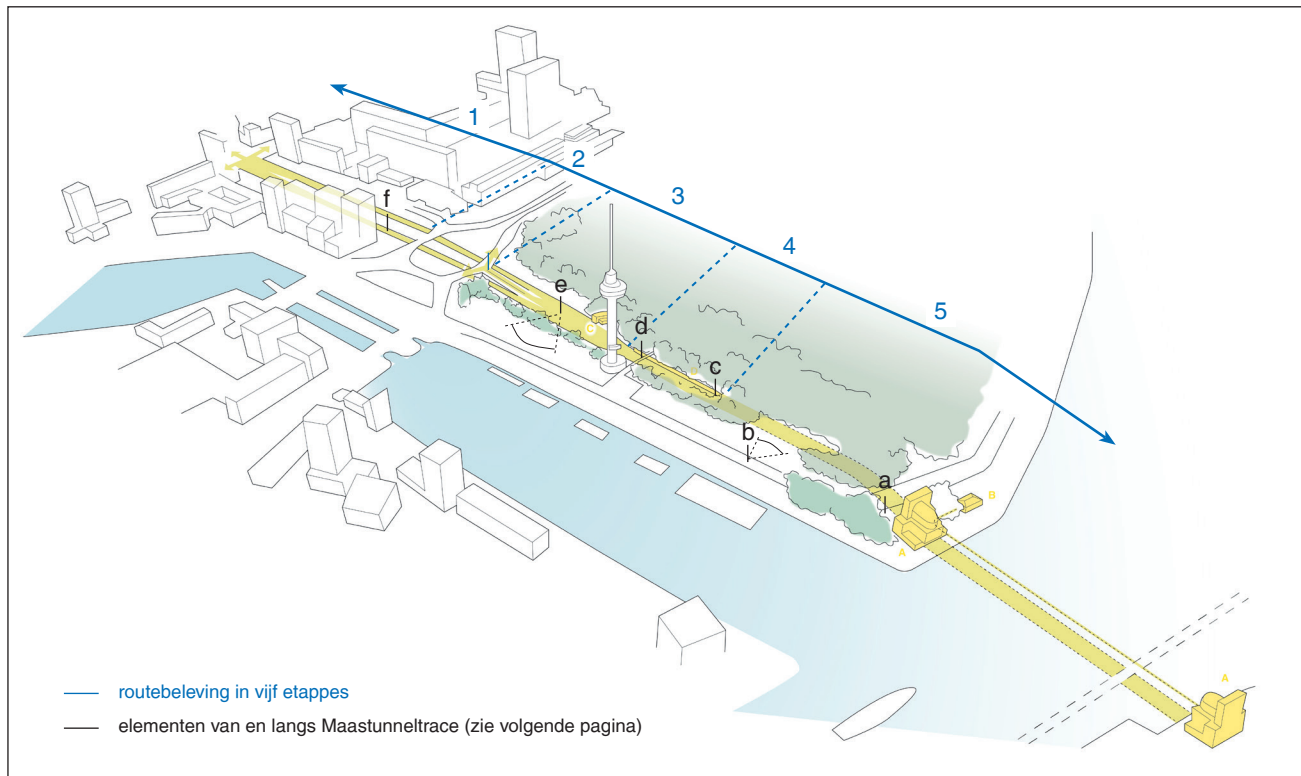
's-Gravendijkwal, tunnelbak: ritme van stijgen en dalen, onder een bladerdak van laanbeplanting en geflankeerd door stedelijke wanden. [GM]



's-Gravendijkwal, bovenloop: bij het Droogleeve Fortuynplein opent de stad zich, al rijdend ziet de automobilist een panorama op de stad. Het oversteken van de waterkering is duidelijk voelbaar.



Afdaling naar de Maastunnel. Eerst wordt de route geflankeerd door het groene talud en bomen. Daarna, ongeveer ter hoogte van de Euromast begint de zorgvuldig ontworpen tunnelbak, met daarboven een wand van bomen, en tenslotte begint de tunnel.



- ↓ Ruimtelijke relatie tussen ventilatiegebouwen, samen markeren ze de entree tot de stad en maken het ondergrondse verloop van de tunnel bovengronds beleefbaar.
- ↓↓ het Park vloeit boven de ondergrondse tunnel over in de beplanting langs de Parkhaven en Maastunnel
- ↓↓↓ Sculpturale tunnelmond, als een schelp van beton



- ↓ De later geplaatste voetbrug steekt door de bomenwand en zweeft boven de tunnelbak. De brug hoort niet bij de vormgeving van de tunneltraverse
- ↓↓ De bomenwanden worden naar het Droogleevers Fortuynplein dunner en bieden sporadisch zicht op de stadsbebouwing op de achtergrond.
- ↓↓↓ Vanuit het noorden staat de Euromast als baken aan het einde van de zichtas.



TYPERING

Het ontwerp van het Maastunneltracé is gebaseerd op efficiëntie en routebeleving. De efficiëntie uit zich bijvoorbeeld in ongelijkvloerse kruisingen (Mathenesserslaan, Nieuwe Binnenweg), waarbij de traverse in een open tunnelbak ondergronds gaat. Dankzij een ingenieuze vinding van de Deense professor A.E. Bretting kon de Maastunnel een rechthoekige doorsnede krijgen, een primeur. Dit was vergeleken met de gangbare, ronde tunnels ingewikkeld om te maken en te plaatsen, maar efficiënt qua indeling van de tunnel en de beperkte hoogte van de buis.³⁰ De routebeleving is terug te vinden in elk detail van het complex, variërend van de details van het beton van de tunnels en keerwanden, tot de beplanting (een groen dak boven de weg, laanbeplanting langs de route, groen ingekaderde vergezichten) en de georkestreerde opeenvolging van indrukken die de automobilist op zijn tocht door Rotterdam allemaal opdoet: omhoog, omlaag, uitzicht op de stad, over de dijk, een blik op de rivier – om dan in een plastisch vormgegeven opengesperde tunnelmond onder de Maas te verdwijnen. In Rotterdam-Zuid gaat de georkestreerde routebeleving verder.

De route loopt tussen de rand van het Park en de Parkhaven door, geflankeerd door groene 'vangrails' en de dichte bomenwand van het Park. Rechts biedt een dunne bomenwand sporadisch doorzicht in de richting van de Parkhaven en de Müllerpier op de achtergrond. Over de route in tegenovergestelde richting (van zuid naar noord) zijn de overgangen tussen tunnel, buitendijks gebied en stad meer geleidelijk. Na de uitgang van de tunnel opent de stad zich achter de bomen, tot de automobilist via het verkeersplein het binnendijkse gebied inrijdt. Hier begint de stad.



Samen markeren de ventilatiegebouwen de entree tot de stad via de rivier. [eigen foto]



De gebouwen van de Maastunnel vormen een herkenbare architectonische familie door eenzelfde materiaalgebruik: mat geglaazuurde grestegels in twee tinten bruin, groen gepatineerde koperen daken en crèmekleurige stucafwerking. Boven het ventilatiegebouw, links onder het roltrappengebouw en rechtsonder het garagegebouw op de Rechter Maasoever. [eigen foto's]



Door eenzelfde materiaal- en kleurgebruik en de toepassing van ronde vormen zijn de ventilatie-, garage- roltrappengebouwen een herkenbare architectonische familie. De architectuur kenmerkt zich door een afwisseling van bouwvolumes, het gebruik van een bijzondere kleurstelling en materialen: mat geglazuurde grestegels in twee tinten bruin, groen gepatineerde koperen daken en crèmekleurige stucafwerking. Aan elk gebouw is de functie afleesbaar. De ventilatiegebouwen zijn iconen aan de Maas. Van der Steur verwachtte al dat ‘de hoge silhouetten zullen domineren in het beeld van stad en haven’.³¹ Het roltrappengebouw werd vormgegeven voor voetgangers en fietsers, met veel aandacht voor details. Aan de afwerking is de ‘ontwerpsnelheid’ af te lezen: veel en kleinschalige details op plekken waar voetgangers en fietsers met een snelheid van 5-20 km/u langskomen en een wat grotere abstrahering met gestroomlijnde vormen in het domein waar auto’s met 50 km/u of meer rijden.

Het complex is sinds 2012 een rijksmonument, met acht onderdelen: 1. Toegangsgebouw noordoever (Parkkade); 2. Toegangsgebouw zuidoever (Charloissehoofd); 3. Ventilatiegebouw noordoever (Parkkade); 4. Ventilatiegebouw zuidoever (Charloissehoofd); 5. Riviertunnel, bestaande uit twee autotunnels en een fiets- en een voetgangerstunnel; 6. De tunneltraverse aan beide oevers, over Maastunnelplein, Doklaan, ‘s-Gravendijkwal, Henegouwerlaan en Statenweg; 7. Noordelijke garagegebouw (Baden Powelllaan); 8. Zuidelijke garagegebouw (Doklaan).

WAARDERING RCE

‘Het *Maastunnelcomplex* (monumentnummer 529881) met bijbehorende onderdelen als de eerste onderwatertunnel voor auto-, fiets- en voetgangersverkeer in Nederland is van algemeen belang vanwege grote cultuur- en architectuurhistorische waarde, alsook van stedenbouwkundige en bouwtechnisch-innovatieve waarde. Binnen het oeuvre van architect Van der Steur neemt het Maastunnelcomplex bovendien een belangrijke positie in’.

‘*Noordelijk toegangsgebouw* (complexonderdeel 1, 529881) als historisch-functioneel onderdeel van het Maastunnelcomplex, samen met het ventilatiegebouw een beeldbepalend element aan de noordelijke Maasoever met pendant aan de zuidelijke oeverzijde, van algemeen belang vanwege grote cultuur- en architectuurhistorische waarde, alsook vanwege stedenbouwkundige en bouwtechnische innovatieve waarde. Binnen het oeuvre van architect Van der Steur neemt het Maastunnelgebouw een belangrijke positie in’.

‘*Noordelijk ventilatiegebouw* (complexonderdeel 3, 529883) als historisch-functioneel onderdeel van het Maastunnelcomplex en samen met het toegangsgebouw beeldbepalend element aan de noordelijke Maasoever met pendant aan de zuidelijke overzijde, van algemeen belang vanwege grote cultuur- en architectuurhistorische waarde, alsook vanwege stedenbouwkundig en bouwtechnisch-innovatieve waarde. Binnen het oeuvre van architect Van der Steur neemt het Maastunnelgebouw een belangrijke positie in’.

‘*Tunneltraverse* (complexonderdeel 6, 529886) aan weerszijden van de Maastunnel met bijbehorende onderdelen en laanbeplanting als historisch functioneel onderdeel van het Maastunnelcomplex van algemeen belang vanwege cultuurhistorische waarde, alsook vanwege stedenbouwkundige en verkeerstechnische innovatieve waarde’.

‘*Noordelijk garagegebouw* (complexonderdeel 7, 529887) als historisch-functioneel onderdeel van het Maastunnelcomplex van algemeen belang vanwege grote cultuur- en architectuurhistorische waarde, alsook vanwege de stedenbouwkundige betekenis.’

KWALITEITEN CULTUURHISTORIE

Landschap

- Beplanting als belangrijk element van de gehele traverse (groen dak, laanbeplanting, landschappelijke aanleg)
- Landschappelijke aankleding traverse tussen Droogleever Fortuynplein en tunnelingang (groene canyon met gazons en bomen), in samenhang met de rand van het Park;
- Bomenwand op de Parkhavenkade, met doorzichten op de haven en de Müllerpier;
- Beeldbepalende objecten in het rivierlandschap (ventilatie- en entreegebouwen)
- Ontworpen overgang van het binnendijkse naar het buitendijkse gebied.

Stedenbouw

- Hoogwaardig ontworpen verkeersroute, met tal van kunstwerken, beplanting, gebouwen en een rijke en zorgvuldige detaillering;
- Plaatsing van de gebouwen als beeldbepalende elementen langs de traverse;
- Routebeleving als een 'cinematografische ervaring' van het rijden door de stad;
- Ontworpen stadsentree vanuit het zuiden: via een groen talud naar het Droogleever Fortuynplein.

Architectuur

- Kwaliteit en samenhang van de gebouwen;
- Ontwerpkwaliteit van het gehele complex, gebruik van verschillende 'ontwerpsnelheden' (de details worden abstracter en gestroomlijnder naarmate ze met hogere snelheid worden beleefd);
- Afwerking, materialisatie en detaillering van de tunnelbakken, keerwanden en andere onderdelen van de traverse
- Vroeg, geavanceerd en gedifferentieerd gebruik van beton.

Cultuurhistorie

- Eerste onderwatertunnel van Nederland;
- Immateriële betekenis voor Rotterdam, symbool van vooruitgang, moderniteit, rijkdom en vernuft;
- Symbolische kruising van de waterroute (Maas) en landroute (rijkswegen), die de stad met het achterland en de wereld verbinden (naar: burgemeester Droogleever Fortuyn);³²
- Technische innovatie, o.a. het gebruik van een rechthoekige buis;
- Belangrijk werk van de stadsarchitect, A. van der Steur.

RELATIE MET DE PARKHAVENKADE

De waardering van de RCE benoemt onder meer de stedenbouwkundige, verkeerstechnische en architectuurhistorische waarde van het complex, de betekenis van de beplanting van de tunneltraverse en de beeldbepalende betekenis en stedenbouwkundige waarde van gebouwen.

Langs de Parkhavenkade manifesteren deze waarden zich op vier manieren:

- Landschappelijk karakter van het buitendijkse gebied, met 'groene vangrails' langs de route (groen talud, bomen, parkrand)
- Landschappelijk en parkachtig karakter van de routes voor fietsers en voetgangers van en naar het toegangsgebouw van de Maastunnel;
- Zichtlijnen op de Parkhaven en de Maas bij het benaderen van de tunnel (richting zuid), doorzichten op de Parkhaven en de stadsentree op het Droogleever Fortuynplein bij het verlaten van de tunnel (in noordelijke richting)
- Beeldbepalende en stedenbouwkundige betekenis van de gebouwen: garagegebouw, ventilatiegebouw en toegangsgebouw

Na Ahoy' (1950) en E55 (1955) vond in 1960 in Rotterdam de Internationale Tuinbouwtentoonstelling plaats, de eerste Floriade. Bij een informeel overleg met de gemeenteraad, op 20 oktober 1956, sprak gemeentesecretaris J. Hasper al (vertrouwelijk) over het plan om ter gelegenheid van dit evenement een 'Deltatoren' op te richten, als een blijvende attractie voor de stad.³³ Vanaf ongeveer 100 meter hoogte zouden bezoekers van het uitzicht over Rotterdam en de wijde omgeving kunnen genieten. In de aanloop naar realisatie van de toren spitste de discussie zich toe op de precieze locatie en de mogelijke impact op het stadsbeeld

Locatiestudie

C. van Traa, directeur Stadsontwikkeling en Wederopbouw van de gemeente Rotterdam, stuurde op 11 april 1958 een lange brief aan het college van Burgemeester er Wethouders, naar aanleiding van de vraag waar de uitkijktoren zou kunnen staan.³⁴ Hij was stellig dat zo'n toren zou misstaan in of bij de binnenstad of aan de Parklaan. Hetzelfde gold wat hem betreft voor het Park: de Engelse landschapstijl kon de schaal en het karakter van de toren niet verdragen. Het park was bovendien veel te klein (400 bij 600 meter) voor zo'n hoog element. Wanneer de toren in het Park kwam, dan moest het Park wat hem betreft worden herontworpen. Een andere optie was de Parkkade ten zuiden van het Park, maar dan zou de toren zo dicht op de rivier komen te staan dat de bezoekers bovenin de toren over de rivier heen keken en hem dus niet meer zagen. Nog een nadeel was dat de toren het riviergezicht op Rotterdam zou verminken. Bij benadering kreeg de stad dan een 'zó enorme introductie, dat haast alles langs de oevers zeer klein en popperig zal worden.'³⁵ Alleen aan de noordzijde van het park was er wellicht mogelijkheid om de toren op te nemen – op enige afstand van de binnenstad en de rivier.

De toren zou wel passen bij de grootschaligheid van het ziekenhuis en zichtbaar zijn vanuit de tunneltraverse (en v.v.). Wel meende Van Traa dat een omwerking van het Park onvermijdelijk zou blijven. Hij zag daarom het liefst helemaal van een toren af. Zijn observaties stroken met wat hij ruim twintig eerder in het tijdschrift *De Maastunnel* had geschreven: 'In het belang van het stadsbeeld moge hier dan ook de uitdrukkelijke wensch een plaats vinden, om dat, wat nog onbebouwd bleef in de luttele hoeveelheid groen van thans, ook onbebouwd te laten, want het zal de stad helpen om te slagen in haar strijd tot verdere ontplooiing'.³⁶

Locatie Parkhaven

Naar aanleiding van het gemopper van Van Traa nam de organisatie van de Floriade het plan in heroverweging. Daarbij kwam een nieuwe plek in beeld, namelijk aan de overzijde van de tunneltraverse bij de Parkhaven, precies op de zichtas van de Parklaan.³⁷ Volgens Maaskant kwam deze vondst uit de hoed van Jac. Kleiboer, de grote man achter de manifestaties Ahoy', E55, de Floriade(s) en later nog het Nederlands paviljoen op de Wereldtentoonstelling in Brussel (1958) en het Evoluon in Eindhoven (1966).³⁸ Op de nieuwe plek stond de toren los van het Park, dat kon blijven zoals het was. Ook was er gepaste afstand tot de rivier en de stad. Eenmaal boven werden de bezoekers getrekteerd op een eersteklas uitzicht op de stad, de haven, het kabbelende water van de Parkhaven, het Maastunnelcomplex, de Parksluizen en de Westzeedijk. Met behulp van een reeks fotomontages was de impact van de toren op het stadsbeeld onderzocht en gunstig bevonden (gezien vanuit de richting Den Haag, Schiedam, de Maasboulevard, de Waalhaven en de Vaanweg). Ook Van Traa en de Commissie van Openbare Werken stemden met deze locatie in.

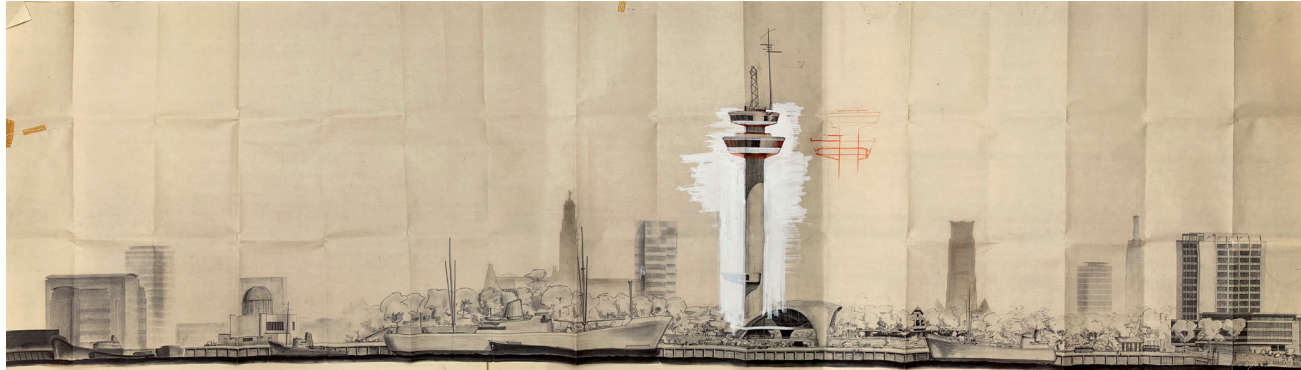
Raad wil niet meebetalen

Direct na de zomer werd het voorstel voor de toren aan de gemeenteraad voorgelegd met het verzoek om de gemeente voor een miljoen gulden te laten bijdragen. In de Raad ontstond een discussie waarbij twee principiële vraagstukken door elkaar aan bod kwamen: past de uitkijktoren in het Rotterdamse stadsbeeld en moet de bouw (mede) uit publieke middelen worden gefinancierd? Raadslid en advocaat A.C.W. Beerman (CHU) zette de toon. Hij was enthousiast over het idee van een toren, die in verticale zin kon bereiken wat Spido in horizontale zin al deed, namelijk: 'de bezoeker van Rotterdam een duidelijk beeld te geven van de omvang, de betekenis en voor wie er oog voor heeft, de schoonheid van de Rotterdamse haven'.³⁹ Toch had hij bezwaar, 'tegen de verminking van het open gezicht van de Westzeedijk naar de rivier'. Daar lag een groot gazon met prachtige bomen, door de directie van Stadsontwikkeling, in de woorden van Beerman, bestempeld als 'een van de mooiste plekken van Rotterdam', waar het uitzicht 'altijd open diende te blijven'.⁴⁰ Andere bezwaren voor Beerman waren het verlies van ruimte voor recreatie en mogelijke parkeerproblematiek. Veel raadslieden lieten zich in gelijke bewoordingen uit over 'de verminking van het stadssilhouet', de 'aantasting van een unieke groenstrook' en vooral het punt dat de gemeente haar geld aan andere zaken dan uitkijktorens diende te besteden. Het voorstel om mee te betalen aan dit project werd met 23 tegemstemmen verworpen.

Particuliere financiering

Daags na de domper van het raadsdebat was de financiering van de toren toch geregeld. J.H. Oerlemans, directeur van de Steenkolen Handels Vereniging (SHV), was in de haven met de pet rondgegaan en had in een

↓ Een zes meter lange tekening van Bureau Maaskant van een van de schetsontwerpen voor de Euromast aan de Maas, met de skyline-elementen van Rotterdam op de achtergrond, ca. 1958. De afbeelding is groot weergegeven op p. 2 en 3 van dit rapport. [SAR]



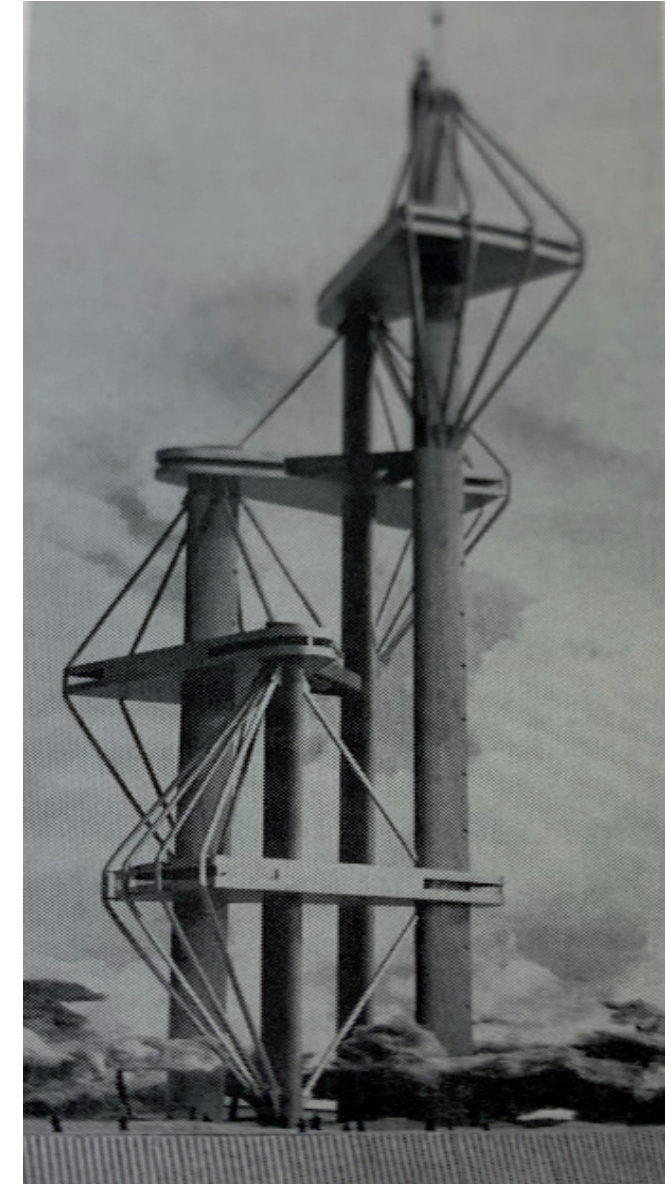
paar dagen tijd drie miljoen opgehaald. Twee maanden na de eerste raadsbehandeling stond de uitkijktoren opnieuw op de agenda van de Raad, nu met de vraag akkoord te gaan met het in erfpacht geven van de grond. Het ontwerp was op twee punten aangepast: de locatie was iets richting tunneltraverse verschoven, tot even voorbij het punt waar het groene talud van de traverse in een betonwand van de open tunnelbak overgaat. De tweede aanpassing was om behalve uitzicht op de haven, ook inzicht in de scheepvaart te bieden door aan de toren een stuurhut met inrichting te hangen. De raadsleden waren enthousiast over de koppeling met de scheepvaart, maar bleven bezorgd over de locatie. Beerman: 'Ik ben er vrijwel zeker van, dat de raad (...) het er in grote meerderheid mee eens zal zijn, dat er aan het Park, en wat ik als uitloper van het Park beschouw, het gazon langs de Parkhaven, niet moet worden getornd, en ik vraag dat met temeer nadruk, omdat, indien ik wel ben ingelicht, er al enige suggesties zijn gedaan in deze zin dan men, wanneer de toren er eenmaal zou zijn, daar een welkome aanloop zag om dat gazon verder te benutten voor bouwplannen.'⁴¹ Raadslid en advocaat J.J.M. Kaulingfreks (KVP): 'Wij zien de rivier als de kern van de stad en zijn de

opvatting toegedaan, dat men de uiterste voorzichtigheid moet betrachten bij het aanvaarden van bebouwingen langs het rivierfront.'⁴² Met deze hartenkreten werd het voorstel om de grond in erfpacht uit te geven met 33 tegen 7 stemmen aanvaard. Destijds was nog sprake van een Eurotoren, op voorstel van Jac. Kleiboer werd het later 'mast'. Daarmee was de relatie met de scheepvaart in locatie, inrichting, architectuur en naamgeving compleet. Bijkomend voordeel was dat het woord mast in veel talen eender klinkt.

Het ontwerp

Voordat H.A. Maaskant opdracht voor het ontwerp kreeg, maakten Van den Broek en Bakema schetsen voor een toren van vier verbonden pylonen, met bovenop het uitkijkpunt. Maaskant begon ook met vrij ingewikkelde torenvormen: halfronde betonschachten en glazen stijgpunten. De beperkte beschikbaarheid van tijd en geld, maakte een versimpeling onvermijdelijk. Maaskant stapte resoluut over naar een elementaire torenvorm: een ronde betonnen paal, die in gietbouw zonder steigers kon worden gemaakt. Aan deze buis bevestigde hij de overige bouwdeelen, waarin restaurants, winkeltjes en terrassen

↓ Ontwerp voor de uitzichttoren van Van den Broek en Bakema, 1975. [Provoost, 2003, p. 229]



↓ Vanaf het Groothandelsgebouw [SAR]
↓↓ Vanaf de Westzeedijk, met links de Parkflat. [SAR]

↓ Vanaf 's Gravendijkwal [SAR]
↓↓ Vanaf Coolhaven [SAR]

↓↓ Vanaf de Boompjes met uiterst links de Nederlandsche Bank [SAR]

Fotostudie waar de Euromast steeds is ingetekend. De foto's zijn gemaakt op 3-7-1958, een dag na de brief van J. Hasper het College informeerde over de heroverwogen locatie.



↓ Vanaf de Maas ongeveer ter hoogte van de Schiehaven [SAR]
 ↓↓ Vanaf de Maas ter hoogte van het Park [SAR]
 ↓↓↓ Vanaf de Maas ter hoogte van de Boompjes [SAR]



↓ Vanuit het oosten [SAR]
 ↓↓ Vanaf de zuidoever (Charlois hoofd) [SAR]

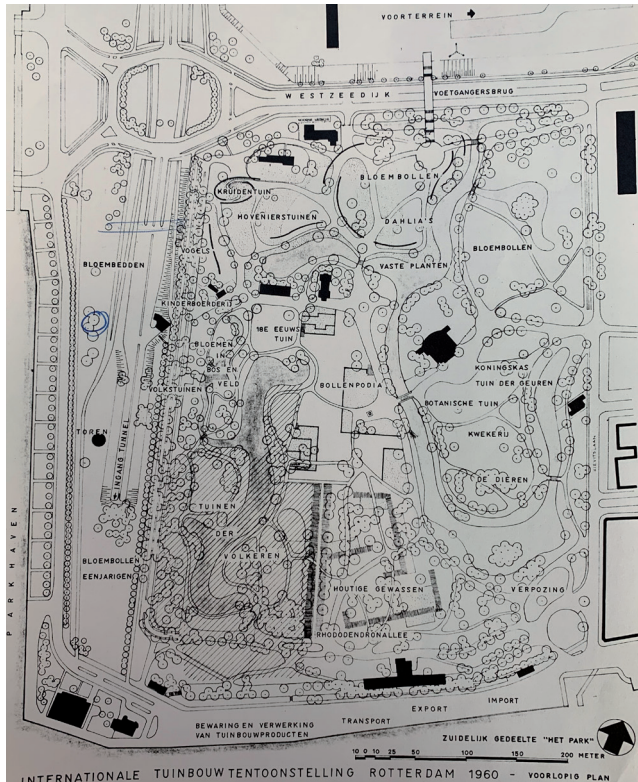


↓ Vanuit het westen [SAR]





Overzichtsplattegrond, gemaakt tijdens de voorbereidingenv an de Floriade. Interessant zijn de nieuwe locatie van de Euromast en de hier nog noordelijker gedachte voetbrug die zijn ingetekend, als illustratie van de zoektocht naar de juiste locatie, ca. 1956-1958. [SAR]



konden worden ondergebracht. In die toevoegingen zat het verschil (en de architectonische kwaliteit). Maaskant: 'We hebben een toren willen maken (...) die een zodanige massa zal hebben dat hij zich in het machtige, beweeglijke Rotterdamse havenbeeld zal kunnen handhaven'.⁴³ Maaskant was op een studiereis tot de conclusie gekomen dat een toren hoger dan 100 meter zijn doel voorbij schoot, 'men verliest dan het contact met de grond, herkent geen personen en auto's meer en het vergezicht wint bij grotere hoogte niet aan waarde'.⁴⁴ Een tweede les was, 'dat het uitzicht op korte afstand op bewegende objecten gericht moet zijn (verkeer, scheepvaart, enz.) en dat men de voet van de toren moet kunnen zien. Uitzicht bijvoorbeeld op kabbelend water met de bijbehorende lichteffecten, ook al is er geen scheepvaart, is veel boeiender dan uitzicht op een bos'.⁴⁵ Welke torens Maaskant bezocht is niet helemaal duidelijk, maar een artikel van hem maakt het aannemelijk dat het om (o.a.) het Atomium in Brussel, de Eiffeltoren in Parijs en de Televisietoren van Stuttgart ging. In het ontwerp uit 1958 tekende hij twee korven

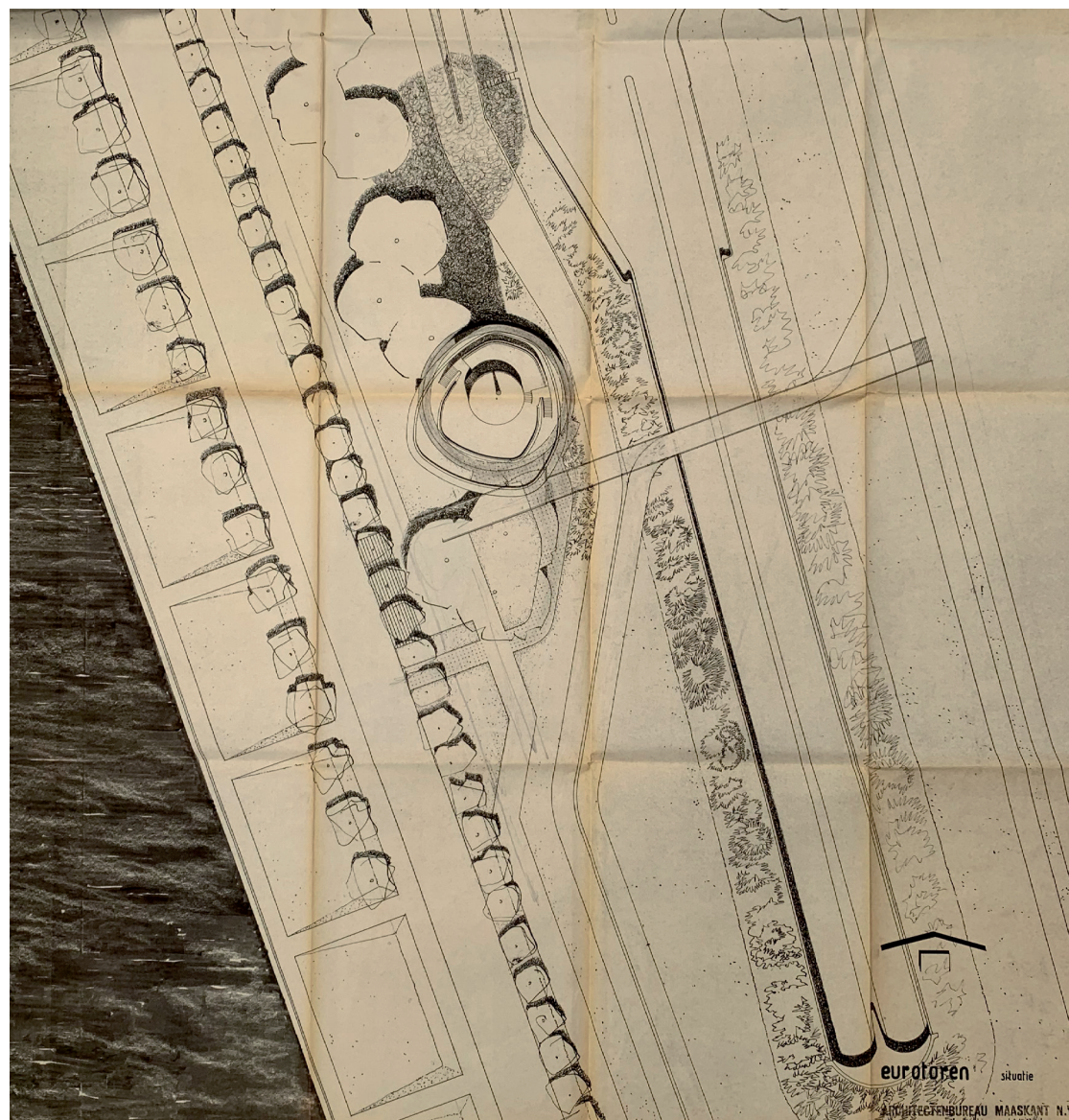
boven elkaar en een sculpturale entreepoort. Uiteindelijk zou het een rond basementachtig entreegebouw worden en een organische korf die sindsdien onmiskenbaar als Euromast en beeldmerk van Rotterdam wordt herkend. Om financiële redenen kromp de toren in de uitwerking nog 10%, tot ongenoegen van Maaskant: 'Hij heeft in het gehele stadsbeeld net iets minder grandeur gekregen dan bedoeld was'.⁴⁶

Om de mast met het tentoonstellingsterrein te verbinden was een noodbrug over de tunneltraverse nodig. Net als de brug over de Westzeedijk was deze tijdelijk bedoeld, maar in tegenstelling tot de verbinding met het Museumpark werd deze brug niet afgebroken. Wel is de brug in 1998 (deels) vervangen. De groenstrook langs de Parkhaven werd bij de Floriade betrokken en ingericht. Ten zuiden van de Euromast kwamen een bloemenmozaïek, een volkstuintenpresentatie en de internationale gladiolen- en dahliatentoonstelling, ten noorden werd het terrein ingericht als 'bloementapijt'.

↓ Situatietekening met de Euromast en de brug over de Maastunnelbak. [SAR]



↓ Situatie van de Euromast, met de brug over de Maastunnelbak en het entreebordes ingetekend, Architectenbureau Maaskant, 30-7-1958. [SAR]





Inrichting van het maaiveld rond de Euromast. De opgang naar het entree paviljoen is gestippeld ingetekend. 1958. [SAR]

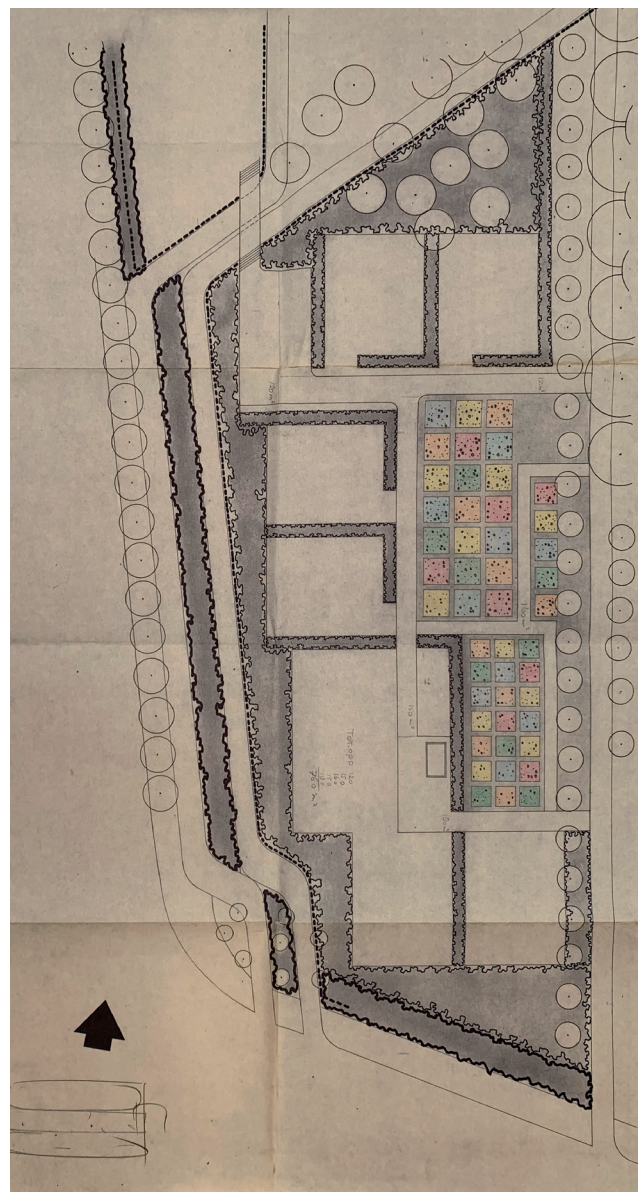
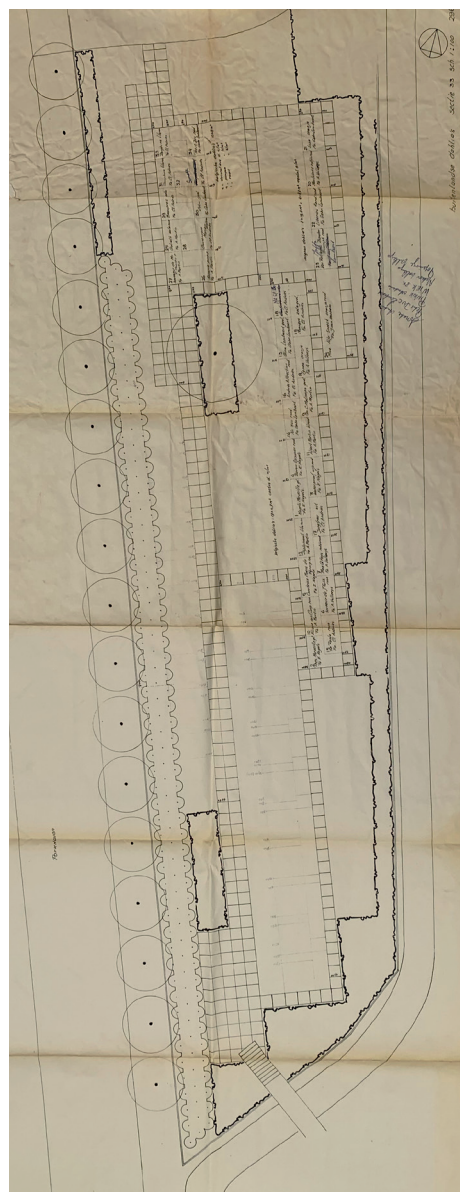
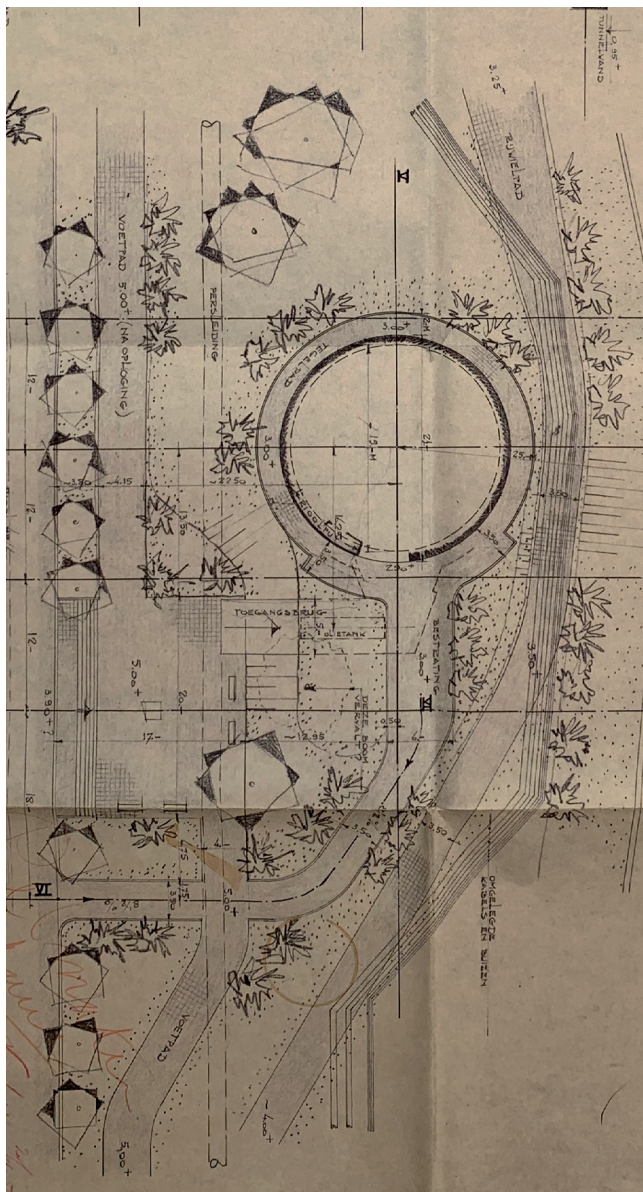


Inrichting van de Internationale Gladiolen- en Dahlia'show direct ten zuiden van de Euromast. De brug onder aan de tekening gaat naar de Volks- en Schoolwerktuinen, boven het getekende gebied was de Euromast. [SAR]



De Volks- en Schoolwerktuinen op de zuidelijke punt van de Parkhavenstrook. Boven het getekende gebied was de Gladiolen- en Dahlia'show. 1959. [SAR]

Parkhavenstrook tijdens de Floriade van noord naar zuid





Fragment van de indeling van het expositierrein van de Floriade in 1960. [De Winter, 1988, p. 92]

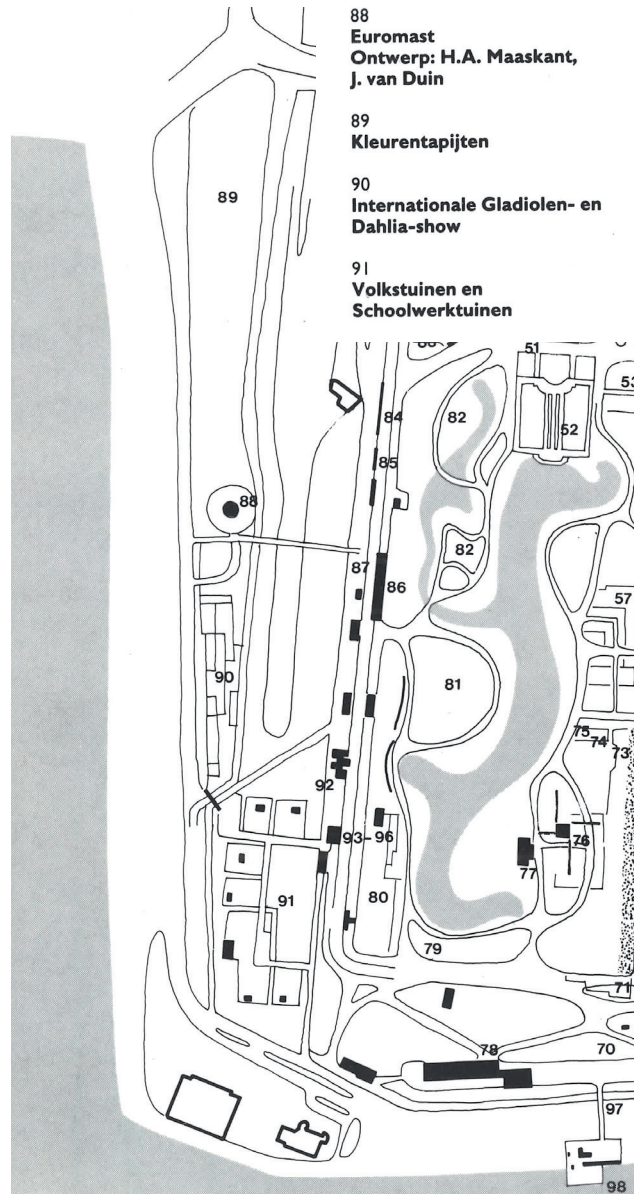


Indeling van de Parkhavenstrook tijdens de Floriade in 1960.

Inrichting van de Parkhavenstrook tijdens de Floriade

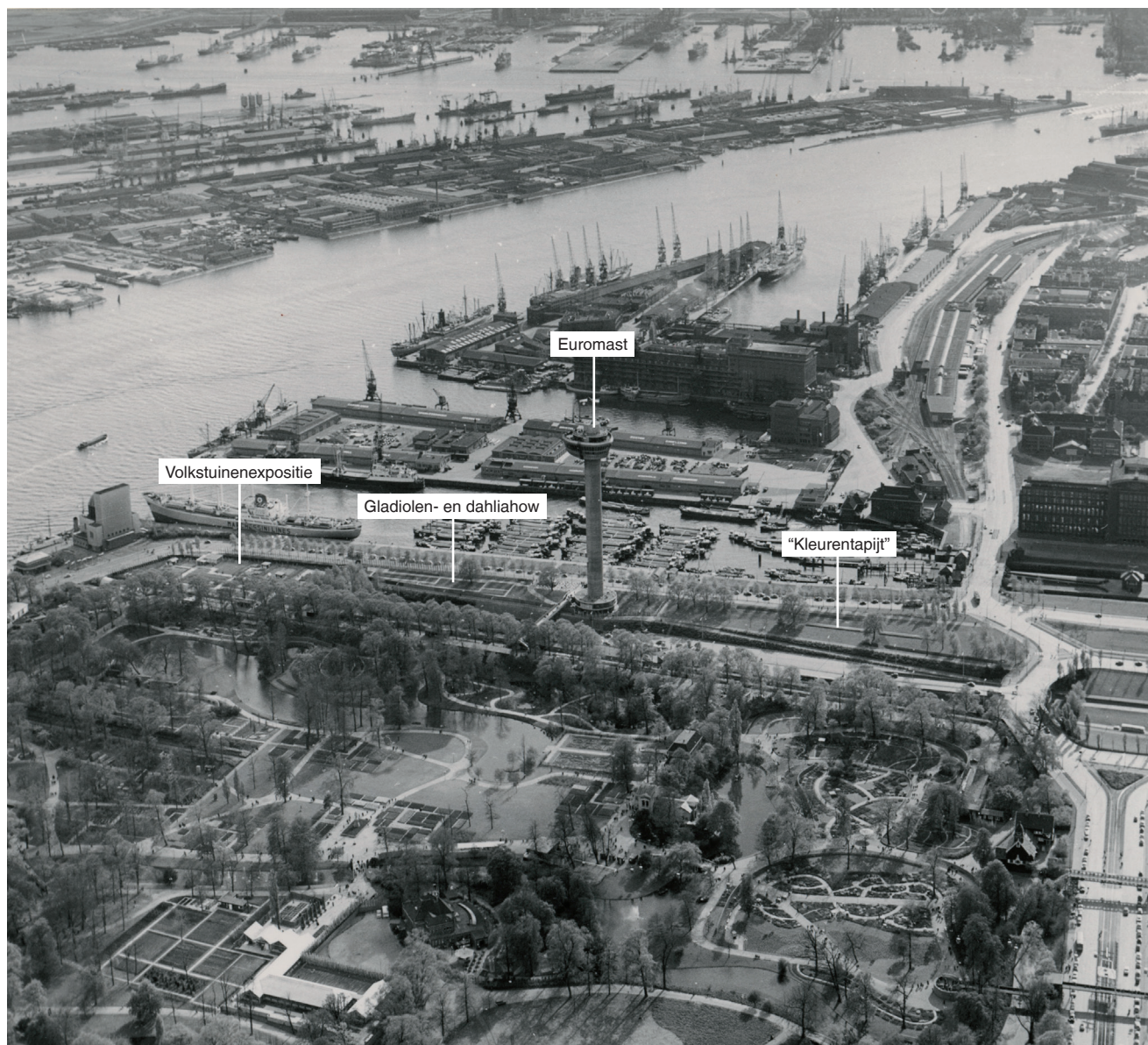
De uitgebreide programmering van het Museumpark en het Park voor de Tuinbouwtentoonstelling werd voortgezet aan de andere kant van de Maastunnelinrit. Tussen de Euromast en het ventilatiegebouw werden een volkstuintenexpositie en een internationale gladiolen- en dahliashow ingericht. Ten noorden van de Euromast lag een gazon met een 'kleurentapijt' van bloemen. De kade zelf was verdeeld in rechthoekige grasvelden. Tussen de Maastunnel en de Euromast liep een fietspad. Direct rond de toren was een iets verdiept tegelpad, met daaromheen een gazon met enkele bomen en lage struiken. De toegang tot het entrepaviljoen was verhoogd en bereikbaar vanaf een terras aan de Parkhavenweg. Onder de toegangsbrug liep een pad naar de technische ruimtes.

In contrast met de zwierige opzet van het Park had de Parkhavenstrook een meer rechtlijnige, rationele indeling. Verspreid over de strook stonden enkele bomen (van vóór de Floriade) en langs de weg een bomenrij, maar verder had de Parkhaven een overwegend vlakke en lage inrichting - een patchwork van tuintjes, paden en heggen, waar de Euromast hoog bovenuit torende. De overgang tussen de tuinen en de voet van de Euromast was geleidelijk: paden liepen door en de mast landde in de parkaanleg.





Luchtfoto van het Park en de Parkhaven tijdens de Floriade, maart 1960. [SAR]



↓ Parkhavenstrook tijdens de Floriade. Links de Internationale Gladiolen- en Dahliatentoonstelling (onder) en de Volkstuinenexpositie (boven), rechts een aangemeerde Esso-tanker. Ary Groeneveld, 1960. [SAR]



↓ Aangemeerde binnenvaartschepen in de Parkhaven en de vlakkenindeling van de Parkhavenkade. Ary Groeneveld, 1966. [SAR]





Euromast en voetbrug gezien vanaf het fietspad langs de Parkhaven, ca. 1965. [eigen collectie]



Euromast en voetbrug gezien vanaf de 's-Gravendijkwal richting de Maastunnel. [eigen collectie]



Euromast en omgeving in 1965. [SAR]



TYPERING

De wens om naar aanleiding van de Floriade in 1960 een uitkijkpunt op te richten, leidde tot een grondige studie naar en een debat over een geschikte locatie. Aanvankelijk was het een negatieve afweging: niet in de stad, niet in het park, niet pal op de rivier. Zo kwam de niet-stadse rand net buiten het Park in beeld (westzijde, zuidzijde). Uiteindelijk werd de toren aan de Parkhaven geplaatst, op de grens tussen het luxekwartier met het Park uit de late negentiende-eeuw en de grote havenuitbreidingen rondom Delfshaven. De mast staat bovenaan het talud van de tunneltraverse, aan de zijkant van de open ruimte langs de Parkhaven. Gezien vanaf de Parklaan doemt de Euromast boven de dicht begroeide westelijke parkrand op, als beëindiging van de zichtlijn. Vanaf de Westzeedijk en het Droogleever Fortuynplein is de toren geheel te zien, aan de rand van de bak van de tunneltraverse. Toren en brug vormen een baken bij de tunnelinrit, een toevoeging aan het routeontwerp van de traverse. Samen met het Garagegebouw van het Maastunnelcomplex verbijzondert het ensemble de verkeersroute langs de parkrand, zonder de samenhang van het Maastunnelcomplex te verstoren.

Uit de havens gezien is de toren het baken van Rotterdam, die evenwel niet het zicht op de stad zelf blokkeert of wegdrukt. Als mast, met stuurhut en kraaiennest, is de relatie met de haven compleet. Het uitzicht vanaf de

toren bracht stad en haven samen, met uitzicht op de waterweg, de havens en de drukke verkeerswegen van de Maastunneltraverse en de Westzeedijk. De Euromast werd voor Rotterdam, wat het Vrijheidsbeeld voor New York is, de Golden Gate Bridge voor San Francisco, de opera en brug voor Sydney, Pão de Açúcar (suikerbrood) voor Rio de Janeiro. En met de Euromast vierde Rotterdam het succes van de haven, die in 1962 de haven van New York als grootste ter wereld voorbij streefde.

In het ontwerp van de Euromast combineerde Maaskant praktische overwegingen, ingegeven door de beperkte ontwerp- en bouwtijd, met het zoeken naar een efficiënte en sprekende vorm om de toren een eigen identiteit, een onmiskenbare Gestalt, te geven. In de woorden van architect Maaskant: 'M.i. moest de Euromast in zijn vorm iets eeuwigs hebben en het silhouet van de stad te kunnen beheersen.'⁴⁷ De praktische aanpak vertaalde zich in een ronde, gegoten betonnen paal van 100 meter hoogte, die in luttele weken op de locatie verrees. Het was ook praktisch om de korf (het kraaiennest met uitkijkpunten en restaurant) van staal te maken: licht en handig langs de paal omhoog te hijsen. De sprekende vorm werd gevonden in de asymmetrische vorm van de korf. Maaskant: 'We hadden het gevoel dat de toren niet statisch maar dynamisch moest zijn. Hij moest "varen", in ieder geval "naar zee wijzen".'⁴⁸ In de uitwerking ontstond een bijkomend plan, om een

compleet ingerichte scheepsbrug als een attractie toe te voegen. Deze staalconstructie werd als een 'broche' op 30 meter hoogte aan de paal gehangen, met zicht op de Parkhaven en de Maas.

De derde toevoeging aan de paal, naast de korf en de stuurhut, is het entreegebouw: een ronde trommel, met daarin kaartverkoop, kiosk en andere voorzieningen. Ook dit is een zwevend element aan de mast, dat als het ware met een loopplank wordt betreden. Het omringend maaiveld is op dit entreepaviljoen aangesloten, inclusief de brug over de tunneltraverse naar het Park. De brug is los van de groene inbedding van de tunneltraverse gehouden en springt daar als het ware overheen. Voor automobilisten in de traverse vormt de mast met entreepaviljoen en brug samen een geheel – een poort over de tunnelbak. Ter gelegenheid van de manifestatie C'70 in 1970 werd de Euromast opgetopt met een Space Tower van 85 meter.

De Euromast is een icoon op Rotterdams en internationaal niveau. De toren is aangewezen als één van de 180 toonbeelden uit de Wederopbouwperiode en maakt deel uit van de World Federation of Great Towers. Deze organisatie verenigt de 37 hoogste en meest belangwekkende torens van de werel, waaronder de Eiffeltoren en het Empire State Building.

Euromast vanuit de omliggende stad en havens

Vanuit het Park, als een 'naald' boven de boomrand



(Bijna) volledig zichtbaar vanaf de zuidhoek van Parkhaven



(Bijna) volledig zichtbaar vanaf de noordhoek van Parkhaven, de 'voortuin' van de Euromast



(Bijna) volledig zichtbaar vanaf Parksluizen



Baken aan de tunnelinrit



Beëindiging van de zichtlijn vanaf de Parklaan (naald boven bomenrand)



Boven bomenrand vanaf Westzeedijk



Icoon in de skyline van stad en haven (vanaf Kop van Zuid gezien)



Icoon in de skyline van stad en haven (vanaf Erasmusbrug gezien)



Icoon in de skyline van stad en haven (vanaf de Maas gezien)



Icoon in de skyline van stad en haven (vanaf Hoofd van Charlois (op Zuid) gezien)



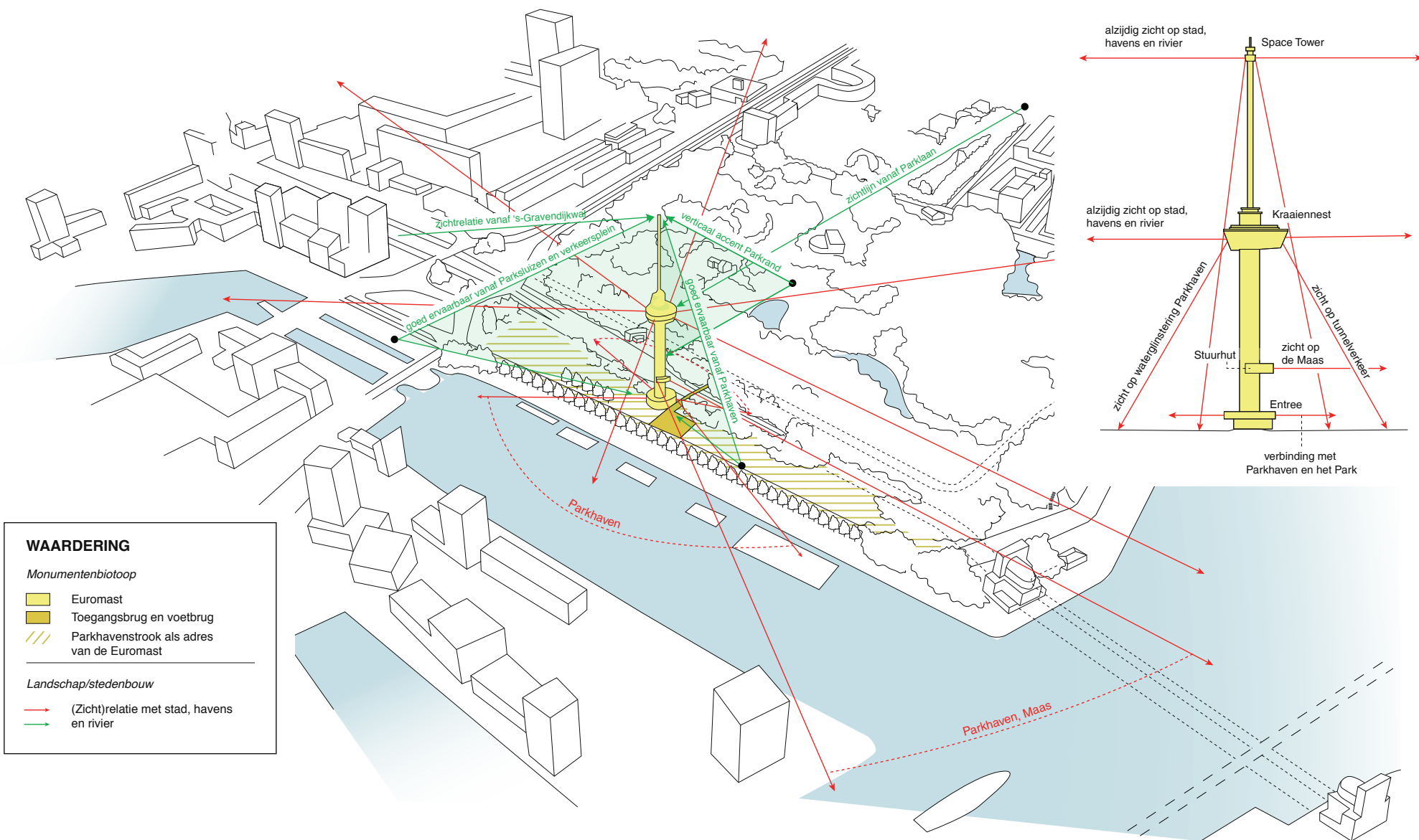
Icoon in de skyline van stad en haven (vanaf Kleinpolderplein gezien)



WAARDERING RCE

‘De uitzichttoren “Euromast” (monumentnummer 531142), met vrijstaand restant van de vlaggenmast, gebouwd in de periode 1958-1960 naar ontwerp van architect H.A. Maaskant en in 1969-1970 onder regie van Maaskant uitgebreid, is van algemeen belang vanwege de cultuurhistorische, architectuurhistorische en stedenbouwkundige waarde als essentieel toonbeeld van de Wederopbouwperiode:

- De Euromast is een bijzondere uitdrukking van een culturele en sociaal-maatschappelijke ontwikkeling en in het bijzonder een uiting van de herwonnen en groeiende welvaart en vrije tijd als onderdeel van de opbouw van het land en het optimistische geloof in een moderne, open samenleving in deze periode. De aan de publieksmanifestatie Floriade verbonden ontstaansgeschiedenis van de Euromast draagt aan deze betekenis bij.
- Het object heeft als voorbeeld van een moderne attractietoren gericht op vermaak van een groot publiek typologische waarde en herinnert specifiek aan de opkomende populaire cultuur, dagrecreatie en massaconsumptie als kenmerk van de welvaartsstaat in de latere wederopbouwperiode.
- De Euromast heeft architectuurhistorische waarde vanwege de hoogwaardige esthetische kwaliteiten in het ontwerp waarin de combinatie van esthetische ingenieurskunst met een onverhuld gebruik van beton, nieuw-zakelijk materiaalgebruik en op de functie toegespitste bijzondere vormen, waaronder elementen uit de scheepsbouw, kenmerkend is.
- Het object heeft betekenis in de ontwikkeling van de bouwtechniek vanwege de toepassing van glijbekisting als beproefde techniek voor een snelle bouw van de toren.
- De Euromast is in hoofdvorm, constructie, materiaalgebruik en detaillering in hoge mate gaaf bewaard gebleven. De uitbreiding, onder supervisie van Maaskant tot stand gekomen, draagt bij aan de waarde van het object als landmark.
- Vanwege de betekenis als oriëntatiepunt in het stadssilhouet van Rotterdam heeft de uitzichttoren een hoge stedenbouwkundige waarde en ensemblewaarde. Hierin spelen de hoogte, de hoofdvorm, de markante vrije ligging langs de Maasoever alsmede de nog gave relatie met de omgeving waarop de mast vrije uitzichten geeft, zoals het 19e-eeuwse stadspark en het knooppunt van verkeerswegen, een rol’.



CULTUURHISTORISCHE KWALITEITEN

Landschap

- Icoon in de skyline van Rotterdam en het havenlandschap;
- Beëindiging van de zichtlijn vanaf de Parklaan naar het Park ('naald' die boven de groene westrand van het Park uitsteekt);
- Schakel tussen het Park, de tunneltraverse en de Parkhaven;
- Verticaal accent in de groene westwand van het Park.

Stedenbouw

- Strategisch geplaatst icoon dat de wereld van de stad en van de haven verbindt;
- Vrijstaand element op het talud van de tunneltraverse;
- Overbrugging van de tunneltraverse (poort voor het verkeer, steunend op de tunnelbak);
- Samenhang mast, entrepaviljoen en overbrugging tunnelbak;
- Uitkijkpunt op de Maas, de havens, het Maastunneltracé, de Westzeedijk en de Parksluizen;
- Alzijdige oriëntatie, met dominante richtingen: de verbinding met Parkhaven en het Park (op maaiveld), de zichtlijn naar de Parkhaven en de havens (de stuurhut en de vorm van de korf) en de stad met haar havens als geheel (de korf en later toegevoegde de Space Tower).

Architectuur

- Bouwwerk dat zich kan verhouden tot de schaal van de wereldhaven;
- Herkenbaar element in de skyline van Rotterdam

(paal met korf en Space Tower) en als complete toren ervaarbaar vanaf de Parksluizen en de Parkhaven;

- Emblematische vormgeving: paal, 'korf' (kraaiennest), broche (stuurhut) en entreetrommel;
- Ensemble met de (toegevoegde) overbrugging naar het Park;
- Voorbeeld van gietbouw en staalbouw.

Cultuurhistorie

- Symbool voor de relatie van Rotterdam met de haven;
- Herinnering aan de Floriade 1960;
- Symbool van de wederopbouwperiode in Rotterdam;
- Hoogtepunt in het werk van H.A. Maaskant;
- Icoon van Rotterdam (stad en haven) als grootste haven van de wereld (1962-2004).

RELATIE PARKHAVENKADE

De Euromast, de parkrand en de haven zijn de beeldbepalende elementen van de Parkhaven. De Parkhavenstrook is de voortuin van de Euromast – en daarmee sterk met het monument verbonden. Bezoekers van de Euromast komen meest via de Parkhavenkade naar de toren, ze lopen dan via de groenstrook naar de entree, met uitzicht op het groen en de Parkhaven. Het gebied vormt het groene decor voor de ontsluiting van de Maastunnel voor langzaam en snelverkeer. Daarnaast zijn er recreatieve functies, waar de Euromast de belangrijkste van is.

Langs de Parkhaven en vanaf de Westzeedijk en het Droogleevers Fortuynplein is de Euromast goed te ervaren.

De Euromast heeft op drie niveaus toegevoegde bouwsels, elk met een eigen functie en oriëntatie. Het entrepaviljoen is een ronde sokkel van de paal, zwevend boven het maaiveld. De mast landt in het talud van de tunneltraverse, rondom de entree is een tuinaanleg waarin de entree en de brug naar het Park zijn opgenomen. Tijdens de Floriade was deze tuin onderdeel van de lappendeken van tuinen, later van de plantsoenanleg van de Parkhavenstrook. Op 30 meter hoogte is een stuurhut aan de mast gehangen. Deze 'broche' is gericht op de Parkhaven en de Maas. Boven aan de paal hangt een korf met alzijdige uitkijkpunten naar de omgeving. Dit element is gericht op het uitzicht van 360 graden rondom, maar niet richtingloos. De asymmetrische opzet en organische vorm richt de duidelijk op de Maas. In relatie tot de Parkhaven is de Euromast het dominante gegeven: een mast waarmee het kraaiennest ver boven alles in de directe omgeving wordt uitgetild. Essentieel is hierbij dat de mast en het kraaiennest boven hun directe omgeving uit rijzen.

De relatie van de Euromast met de Parkhavenkade is, samengevat, een wederkerige. De drie niveaus van de Euromast (sokkel, stuurhut en kraaiennest) hebben elk een eigen 'biotoop', die zich over delen van de Parkhavenkade uitstrekt. Daarnaast is de Parkhavenstrook als geheel op te vatten als een samenstelsel van tuinen, plantsoenen en groenelementen, waar de Euromast een prominent onderdeel van is. In de loop van de tijd is de programmering en inrichting van deze strook veranderd. De constanten zijn het groene karakter, de openheid, het recreatieve gebruik als 'side kick' voor het Park en de ruimtelijke samenhang.

3. CULTUURHISTORISCHE WAARDEN VAN DE PARKHAVENKADE

Het eerste deel van dit onderzoek richt zich op vier rijksmonumenten (het Park, de Parksluizen, het Maastunnelcomplex en de Euromast) in de onmiddellijke nabijheid van de Parkhavenkade. Daarbij zijn 11 punten geformuleerd, die het verband tussen de vier monumenten en de Parkhavenzone expliciteren en waarin de te borgen waarden zijn samengebracht.



1. Het Park, 'illusie' van de Zochers, accenten op de tweede lijn

Het Park sluit de luxe woonbuurten rondom de Parklaan visueel en programmatisch af. Het Park is geen Central Park, eerder een Edge Park met vier randen, die elk een eigen afhechting naar hun omgeving hebben. De westelijke parkrand markeert een grens in de stad, een beëindiging. Deze rand bestaat uit een dicht aangeplante strook met struiken en bomen, die de achterliggende stad (eertijds de havens van Delfshaven) aan het zicht onttrekt. Alleen de Euromast is (prominent) uit het Park zichtbaar, als een naald op de achtergrond.

Te borgen waarden: a) de 'illusie' van de Zochers (de besloten wereld van het Park) en b) de eigenheid van de westelijke parkrand, die vanuit het Park gezien de achterliggende stad afdekt, met in de tweede lijn een accent (een naald of punctuele toevoeging).



2. Parkhaven: open, groene sfeer

De Parkhavenkade is onderdeel van het panorama vanaf de Parksluizen richting de Maas. De haven heeft een breed profiel, met de groene zoom van Het Park, een pontificaal zicht op de Euromast en een vizier naar de rivier. Vanaf de Maas (en de overkant van de rivier) biedt de Parkhavenkade een groene aanblik op de stad door de prominente aanwezigheid van de parkrand, met de Euromast als baken. De Parkhavenkade contrasteert met de 'stenige' en monumentale sfeer van de Coolhaven.

Te borgen waarden: a) de open, 'landschappelijke' sfeer van de Parkhaven (oostzijde); b) de groene aanblik vanaf de rivier en de Parksluizen, en c) een zekere openheid van de Parkhavenkade in relatie tot het Park.



3. Parkhaven: side-kick van het park

De Parkhavenstrook (oostzijde) heeft een openbaar karakter en een aanvullende recreatieve programmering, als een soort 'side-kick' van het Park.

Te borgen waarden: a) de openbare toegankelijkheid en b) de recreatieve gebruiksmogelijkheden van de zone tussen Parkhaven en tunneltraverse.



4. Maastunnelcomplex: de groene inrit

Het Maastunnelcomplex heeft tussen het Droogleever Fortuynplein en de ingang van de Maastunnel een groen karakter. Het talud vormt een 'groene vangrail', waar de voetgangersbrug van de Euromast naar het Park overheen steekt.

Te borgen waarden: a) het groene karakter van het talud, met aan de oostzijde de groene rand van het Park en aan de westzijde de Euromast; b) de verbinding tussen Parkhavenkade en het Park als een los (zwevend) element over de traverse, in samenhang met de zwevende sokkel (onderbouw) van de Euromast.



5. Maastunnelcomplex: routebeleving

Vanuit de tunneltraverse is de aanwezigheid van het water van de Parkhaven en de Maas voelbaar als openheid. Dat geldt in beide richtingen, naar het noorden en naar het zuiden. Sporadisch is er een doorzicht richting Parkhaven en is ook de Euromast te zien.

Te borgen waarde: het gevoel van openheid van de rivier en de Parkhaven vanuit de tunneltraverse.



6. Gebouwen Maastunnelcomplex: alzijdig en vrijstaand

In de omgeving van de Parkhavenkade zijn het garagegebouw, het ventilatiegebouw en het toegangsgebouw beeldbepalende objecten van het Maastunnelcomplex met stedenbouwkundige en ensemblewaarde. Deze waarde manifesteert zich door de plaatsing van de gebouwen als alzijdige, vrijstaande elementen ingebed het groen. De gebouwen zijn zichtbaar vanaf de traverse en aanrijroute voor langzaam verkeer en hebben een samenhangende vormgeving en materialisatie. De ventilatie- en entreegebouwen markeren de entree tot de stad vanaf de rivier, vanwege de markante ligging aan de kade en de gelijke vormgeving.

Te borgen waarden: stedenbouwkundige en ensemblewaarden van de gebouwen van het Maastunnelcomplex.



7. De Euromast: moeder aller bakens Rotterdam

In relatie tot zijn omgeving is de Euromast het dominante gegeven: een mast waarmee het kraaiennest ver boven alles in de directe omgeving wordt uitgetild.

Te borgen waarden: a) de grootsheid van de toren (een mast met kraaiennest), die bovendien uitrijst boven zijn omgeving; b) de lucht rondom de Euromast.



8. Parkhavenkade: het 'adres' van de Euromast

De Parkhavenkade is het adres van de Euromast, met de brug naar het Park als achterom. Bezoekers bereiken de toren via het plantsoen, met zicht op het groen en de Parkhaven. Vanaf de Westzeedijk en het Droogleevers Fortuynplein is de Euromast in zijn geheel te ervaren.

Te borgen waarden: a) voldoende ruimte rondom de entree van de Euromast, om de toren vrij te houden van eventuele nieuwe ontwikkelingen, b) de verankering van de Euromast op het maaiveld, in relatie tot de buitenruimte, c) de verbinding over de tunneltraverse naar het park, d) het groene talud van het Maastunnelcomplex en de Parkhavenkade.



9. De Euromast: drie biotopen boven elkaar

De Euromast is als een woudreus, met op verschillende hoogtes een andere biotoop (leefwereld). Op het maaiveld is dat een sokkel in de vorm van een zwevende trommel met de entree, omringd door tuinen en de voetgangersbrug naar het Park. Op 30 meter hoogte is een stuurhut aan de mast gehangen, als een broche, vrij zichtbaar vanaf de Parkhaven en de Maas. Boven is het kraaiennest (de korf), met een alzijdig uitzicht en een architectonische oriëntatie op de rivier, bekroond door de Space Tower.

Te borgen waarden: de drie biotopen van de Euromast, elk met een omvang, afwerking en zichtlijnen (sokkel, scheepshut, korf met Space Tower).



10. De Parkhavenstrook als grondvlak van de Euromast

De Parkhavenstrook was achtereenvolgens ingericht met a) een reeks lage havenloodsen met daarachter tennisbanen, b) een buitendijkse parkway (traverse en maaiveld) naar de Maastunnel, c) een expoterrein met een lappendeken van tuinen (Floriade) en d) een plantsoen met recreatieve functies. De constante factoren zijn de kade, het groene karakter, de openheid en de ruimtelijke samenhang. Sinds 1960 is de Euromast het centrale en dominante gegeven. De mast landt in het talud van de tunneltraverse, waarbij de ontsluiting en de voetgangersbrug naar het Park in de groenaanleg zijn opgenomen. Ten tijde van de Floriade leverde dit een soort tuin op, die onderdeel was van het stelsel van tuinen en buitenruimten van de expo. Later veranderde de strook in een plantsoen met paden en wegen, het decor en grondvlak waarin de landing van de Euromast was ingebed.

Te borgen waarden: de open groene ruimtelijke samenhang en beleving tussen de Euromast en het groene grondvlak (de Parkhavenstrook), waar de mast in het plantsoen landt.



11. De Euromast: uitzicht op Rotterdam en omstreken

Het uitzicht vanaf de Euromast heeft een hoge attractiviteit: op afstand de havens, de Rotterdamse wijken en buurten en de zuidvleugel van de Randstad, dichtbij de rivier, het water van de haven, de stromen van de scheepvaart en het wegverkeer, het Park en de kades.

Te borgen waarden: het diverse en Rotterdamse uitzicht vanaf de Euromast.

NOTEN, AFKORTINGEN EN BRONNEN

EINDNOTEN

- 1 SAR, 4014 Rotondetekeningen, 1561-1900, RT-VI-496-3 Schetstekening voor een te bouwen abattoir (slachthuis) bij de Veemarkt, 1866.
- 2 Albers & Guinee, 2006, p. 9.
- 3 Berends, 2001, p. 115.
- 4 Van Ravesteyn, 1924.
- 5 Hazewinkel & Pot, 1940, p. 167
- 6 'Project van de indijking van het Park aan het Nieuwe-werk te Rotterdam', 1856, SAR-PW volg. nr. 663A.
- 7 De Klerk, van der Laar & Moscoviter, 2008, p. 80-84.
- 8 De Klerk, van der Laar & Moscoviter, 2008.
- 9 SteenhuisMeurs, 2018, p. 19.
- 10 Handelingen van de Rotterdamsche Gemeenteraad, 29 maart 1906, p. 121.
- 11 Steenhuis, 2007, p. 172-178.
- 12 Steenhuis, 2007, p. 172-178.
- 13 Witteveen, 1927, p. 8.
- 14 SteenhuisMeurs, 2009.
- 15 SteenhuisMeurs, 2008, p. 19.
- 16 Emmen, 1936.
- 17 SteenhuisMeurs, 2008, p. 28.
- 18 Vreugdenhil, 1952.
- 19 Tijdschrift *De Maastunnel* 1937, p. 1.
- 20 Gielen, 2002.
- 21 SteenhuisMeurs, 2009.
- 22 De Winter, 1988.
- 23 Albers & Guinee, 2006, p. 27.
- 24 De Winter, 1988
- 25 Albers & Guinee, 2006, p. 29-30.
- 26 Albers & Guinee, 2006, p. 29.
- 27 Stadsontwikkeling, Grondbedrijf en Verkeersdienst, 1984.

- 28 Oosterman, 1991, p. 32
- 29 SteenhuisMeurs, 2009, p. 78-82.
- 30 Vreugdenhil 1950, p. 31.
- 31 *De Maastunnel*, 1938, p. 250.
- 32 Droogleever Fortuyn, 'Een woord vooraf', in: *De Maastunnel*, 1927, no. 1.
- 33 'Bespreking met de informele raad in de kamer van Burgemeester en Wethouders op dinsdag 20 oktober 1956 betreffende de internationale tuinbouwtentoonstelling 1960' [notitie], SAR, BNR, J. Hasper, gemeentesecretaris, inv. no. 302.
- 34 Van Traa, brief aan College van B & W, 11 april 1958. SAR, 444-02 - NSA/AZ.
- 35 Idem
- 36 C. van Traa, 'Het stadsbeeld van Rotterdam', *De Maastunnel* 1 (1937) 2, 37-41.
- 37 Hasper, brief aan het College van B en W, 2 juli 1958, SAR, 444-02 - NSA/AZ.
- 38 Maaskant, 1961.
- 39 Handelingen gemeenteraad Rotterdam, 27 augustus 1958, 652. SAR, 444-02 - NSA/AZ.
- 40 Idem, p. 653.
- 41 Handelingen gemeenteraad Rotterdam, 2 oktober 1958, 713. SAR, 444-02 - NSA/AZ.
- 42 Idem, p. 715.
- 43 Maaskant, 1959, p. 289.
- 44 Idem, p. 288-289.
- 45 Idem, p. 288.
- 46 Maaskant, 1961, p. 376.
- 47 Maaskant, 1961, p. 376.
- 48 Maaskant, 1961, p. 376.

AFKORTINGEN

GM Google Maps
SAR Stadsarchief Rotterdam
WC Wikimedia Commons

GERAADPLEEGDE ARCHIEVEN EN COLLECTIES

Stadsarchief Rotterdam:
294-01 Plaatselijke Werken
315 Tentoonstellingen E55 en Floriade
444-01 Gemeentebestuur Rotterdam
444-02 Archief van de Gemeentescretarie Rotterdam, afdeling Algemene Zaken (NSA/AZ)
491-02 Archief van de Dienst Stadsontwikkeling

GERAADPLEEGDE WEBSITES

delpher.nl
stadsarchief.rotterdam.nl
topotijdreis.nl

LITERATUUR

Albers, L.H. & A.W.J. Guinee (2006). *Het Park te Rotterdam. Cultuurhistorisch onderzoek en aanbevelingen*.
Berends, H. (2001). *W.N. Rose 1801-1877. Stedenbouw, civiele techniek en architectuur*. Rotterdam.
Emmen, J. (1936). *Tweede ontwerp oeververbinding over de Nieuwe Maas te Rotterdam*. Amsterdam.
Gielen, A. (2002). *Ad van der Steur (1893-1953)*. Rotterdam.
Hazewinkel H.C. & J.E. van der Pot (1940). *Vier eeuwen Rotterdam. Citaten uit reisbeschrijvingen, rapporten, redevoeringen, gedichten en romans 1494-1940*.
Klerk, L. de, P. van der Laar & H. Moscoviter (2008). G.J. de Jongh. *Havenbouwer en stadsontwikkelaar in*

COLOFON

Rotterdam. Bussum.
Maaskant, H.A., 'Rotterdamse Euromast en de
Scheveningse Pier', *Bouwkundig Weekblad* 79 (1961)
19, 375-379.
Maaskant, H.A., Euromast, uitzichttoren voor Rotterdam,
Bouw 14 (1959) 11.
De Maastunnel. Maandblad gewijd aan de belangen van
de stad Rotterdam in het algemeen en den bouw van
de Maastunnel in het bijzonder. Jaargangen 1937-1942.
Rotterdam.
Oosterman, A. (1991) *Arie Hagoort*. Rotterdam
Ravesteyn, L. J. C. J. van (1924) *Rotterdam in de
negentiende eeuw*. Rotterdam: Zwagers.
Stadsontwikkeling, Grondbedrijf en Verkeersdienst (1984).
Binnenstadsplan Rotterdam.
Steenhuis, M. (2007). *Stedenbouw in het landschap. Pieter
Verhagen (1882-1950)*, Rotterdam.
SteenhuisMeurs (2008). *Hoboken. Cultuurhistorische
analyse*.
SteenhuisMeurs (2009). *Maastunnelcomplex Rotterdam.
Cultuurhistorische verkenning*.
SteenhuisMeurs (2018) *Historisch Delfshaven en Schans-
Watergeusgebied Rotterdam*.
Vreugdenhil, A.C. (1950). *De Maastunnel*. Haarlem.
Winter, P. de (1988). *Ahoy', E55, Floriade, C70:
evenementen in Rotterdam*. Rotterdam: Uitgeverij 010.
Witteveen, W.G. (1927). *Het uitbreidingsplan voor het Land
van Hoboken*. Haarlem: H.D. Tjeenk Willink & Zoon.

Dit cultuurhistorisch onderzoek werd uitgevoerd door
SteenhuisMeurs in opdracht van Era Contour BV,
Zoetermeer.

Projectteam SteenhuisMeurs:
dr. ir. Paul Meurs, dr. Marinke Steenhuis,
Vita Teunissen MSc MA

SteenhuisMeurs BV, Paterswolde – Rotterdam
Hoofdweg 255 9765 CH Paterswolde
050 3080100
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. Let op: Op de afbeeldingen in deze
rapportage kunnen auteursrechten van toepassing zijn.
Wij zijn niet aansprakelijk voor schade die voortkomt uit
het ongeoorloofd gebruik van het beeldmateriaal in deze
uitgave.

Wij hebben ons best gedaan om alle rechthebbenden
met betrekking tot het beeldmateriaal in dit rapport
te achterhalen. Als u denkt dat uw materiaal zonder
voorafgaande toestemming is gebruikt, neem dan contact
met ons op.

© SteenhuisMeurs BV, Paterswolde – Rotterdam



© STÉENHUISMEURS, SEPTEMBER 2020