

Het Verolme-terrein aan de Oostdijk te
Rotterdam / IJsselmonde

CONCEPT



Quickscans van hallen / loodsen en kantoor

Inhoud

Inleiding	5
Beknopte voorgeschiedenis Verolme	7
Scheepsbouw in Nederland	7
De opkomst van Verolme, 1947-1970	8
Het Verolme-terrein	10
Onderzochte objecten	12
Gebouw A – Bankwerkerij	14
Gebouw B – Plaatwerkerij	22
Gebouw C – Machinale afdeling	27
Gebouw D – Machinale afdeling (2)	33
Gebouw 1 – hoofdkantoor & administratie	37
Gebouw 2 – Tekenkamer, kantine & magazijn	45
Weging van mogelijke monumentale waarden: architectuur, constructie, ensemble	47
Architectuur	47
Constructie	48
Ensemble	49
Conclusies & aanbevelingen	51
Colofon	52
Verantwoording	53

Inleiding

In voorliggend rapport is het Verolme-terrein te IJsselmonde, Rotterdam, onderzocht op mogelijk aanwezige monumentenwaarden in architectonisch, constructief of stedenbouwkundig opzicht. Aanleiding voor dit onderzoek is de beëindiging van industriële activiteit die sinds 1946 op dit terrein heeft plaatsgevonden.

Het Verolme-terrein aan de Oostdijk nummer 29 is een circa 7 hectare tellend terrein aan de Nieuwe Maas te Rotterdam. In 1946/1947 is Cornelis Verolme (1900-1981) op deze plek begonnen vanuit een kleine werkplaats met de productie en revisie van (onderdelen van) scheepsmotoren. Binnen enkele decennia wist Verolme uit te groeien van een kleine speler op de scheepsbouwmarkt tot een conglomeraat van werven en bedrijven die kon concurreren op nationaal en internationaal niveau. Het huidige terrein omvat ondermeer 5 grote industriële hallen en een tweetal kantoorgebouwen.

Voorliggend onderzoek heeft zich toegespitst op een viertal loodsen en de twee kantoren. Doel van dit onderzoek is te achterhalen of er mogelijk sprake is van monumentale waarden in de gebouwen uit de periode 1947-1957. Aanleiding voor dit onderzoek is gelegen in de verkoop van het terrein aan LSI Verolme Shipyard BV. Thans bestaan er plannen het terrein te herontwikkelen middels een woonbestemming.

Voorliggend rapport besteedt allereerst kort aandacht voor de historische achtergrond van de Nederlandse scheepsbouw, de positie van Cornelis Verolme en de globale ontwikkeling van het terrein. Vervolgens worden de complexonderdelen afzonderlijk besproken, met aandacht voor exterieur, interieur (waar toegankelijk op het moment van bezoek) en de oorspronkelijke bouwvorm zoals deze op originele bouwtekeningen af te leiden valt. Overigens zijn de in dit rapport opgenomen bouwtekeningen uit het archief foto's van de tekeningen; hierdoor kan de kwaliteit van de afbeelding verschillen.

Afsluitend wordt ingegaan op mogelijke architectonische, constructieve en stedenbouwkundige monumentaliteit. Binnen een dergelijke waardering vindt zowel een interne als externe analyse plaats. Een interne waardestelling richt zich op de kwaliteiten van het bouwwerk in vergelijking tot andere bouwwerken op onderzocht terrein. Een externe

waardestelling vergelijkt onderzocht complex met andere industriële complexen op lokaal, regionaal of landelijk niveau.

Beknopte voorgeschiedenis Verolme

Scheepsbouw in Nederland

Scheepsbouw en Nederland lijken onlosmakelijk met elkaar verbonden. Sinds de 17^e eeuw wist Nederland al een zeer prominente plaats te verwerven op het gebied van de zeevaart. In recenter tijden, halverwege de jaren zestig van de twintigste eeuw, kan de Nederlandse scheepsbouw gezien worden als een rijk geschakeerde bedrijfstak van circa 150 ondernemingen met ruim 50.000 werknemers. Toch is al vanaf deze periode sprake van sterke concurrentie en economisch verval: de opkomst van Japan als leverancier van goedkope schepen en de concurrentievervalsing van andere Europese landen, maar ook de achterblijvende arbeidsproductiviteit in Nederland en de te geringe belangstelling van de scheepsbouwers voor nieuwe ontwikkelings- en productiemethoden zorgden voor grote problemen in de scheepsbouw.¹

De Nederlandse werven richtten zich met hun problemen tot de overheid. In 1966 kwamen de werven, de vakbonden en de overheid, aangevoerd door minister van Economische Zaken Joop den Uyl, tot een gezamenlijk akkoord op basis van het 'rapport-Keyzer'. Uitgangspunt was dat modernisering en samenwerking de scheepsbouw weer rendabel moesten maken. In 1968 raakte de overheid voor de eerste keer financieel betrokken bij het Verolme-concern, dat een jaar later al in grote problemen raakte. Een faillissement kon net worden voorkomen door Verolme begin jaren zeventig te laten fuseren met Rijn-Schelde. Met het RSV-concern ontstond indertijd een van de grootste industriële ondernemingen van Nederland, met 28.000 werknemers.²

Alle pogingen om de Nederlandse scheepsbouw te redden van haar ondergang lijken vreemd wanneer wordt gerealiseerd dat macro-economisch de bedrijfstak van geringe betekenis was. Ook in 1965, toen de scheepsbouwers nog volop aan het werk waren, was het aandeel in het nationaal inkomen slechts 2,4 procent; het aandeel in de export bedroeg 3 procent. Een belangrijke overweging voor de overheid om de werven te hulp te schieten, was de werkgelegenheid. Wanneer toeleveranciers en

¹ NRC Handelsblad, 21-04-2000, "Met duizenden tegelijk kwamen ze op straat" (Marc Serné).

² Ibid.

onderaannemers werden meegerekend, genereerde de scheepsbouw op het hoogtepunt in Nederland een werkgelegenheid voor 85.000 mensen. Veel families werkten al generaties lang op dezelfde werf.

De verplaatsing van de nieuwbouw van zeeschepen naar lagelonenlanden luidde de neergang in van de Nederlandse scheepsbouw. De inkrimping van de productie in deze bedrijfstak ging gepaard met grote sociale onrust, met verspilling van overheidssubsidies en met sociaal leed bij mensen die hun baan kwijtraakten. Met duizenden tegelijk kwamen de werknemers van de werven op straat te staan. De cijfers maken duidelijk hoe ingrijpend de sanering in de scheepsbouw voor de Nederlandse maatschappij was: in amper een decennium, gemeten vanaf de periode 1970-1973, daalde de productie en de werkgelegenheid op de werven met meer dan 75 procent. Rond 2000 ging de branchevereniging VNSI uit van een totale werkgelegenheid (inclusief toeleveranciers) van rond de 22.000 werknemers.

In de hoogtijdagen van de Nederlandse scheepsbouw werden de grote schepen gebouwd op een zevental werven: Verolme, Wilton-Fijenoord, De Schelde, NDSM, RDM, Van der Giessen-de Noord en Smit junior. In de jaren vijftig waren de Verolme-bedrijven het meest winstgevend in Nederland. Met werven in de Botlek, Alblasterdam, Heusden en IJsselmonde beschikte Verolme ook over de meeste nieuwbouwcapaciteit. Verolme Botlek was de modernste werf van het land. De winsten werden voornamelijk geïnvesteerd in diversificatieprojecten als nieuwbouwwerven in Brazilië, Ierland en Noorwegen en een reparatiewerf in de Botlek naast de nieuwbouwwerf.

Door dat enthousiaste investeringsbeleid werden te weinig financiële reserves gekweekt. Maar eigenaar-directeur Cornelis Verolme was in ondernemersland het boegbeeld van de scheepsbouw. De gewaagde operaties (met als exponent het bouwen van supertankers) slokten uiteindelijk alle reserves op toen de markt instortte.³

De opkomst van Verolme, 1947-1970

Cornelis Verolme (1900-1981) vestigde zich in 1946 als zelfstandig ondernemer aanvankelijk in Hengelo, een jaar later in Rotterdam. In Hengelo heeft Verolme sinds 1928 gewerkt bij de Machinefabriek gebroeders Stork & Co. Daarvoor heeft hij op negentienjarige leeftijd

³ NRC Handelsblad, 21-04-2000, "Met duizenden tegelijk kwamen ze op straat" (Marc Serné). Zie ook: "De neergang van de scheepsbouw en andere industriële bedrijfstakken", C. de Voogd (1993).

praktijkervaring opgedaan bij de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij. Bij Stork heeft hij meegewerkt aan de productie en inbouw van scheepsdieselmotoren die door Stork onder licentie van het Duitse bedrijf *Allgemeine Elektrizitäts Gesellschaft* werden gebouwd. Ook had Verolme een aandeel in de verkoop van motoren, hetgeen hem tal van relaties opleverde met directies en vertegenwoordigers van scheepswerven in binnen- en buitenland.

In 1947 richtte Verolme het Scheepsinstallatiebedrijf 'Nederland' op dat zich bezig hield met het ontwerpen, leveren en installeren van complete voortstuwingsinstallaties voor zee- en binnenschepen. Op een destijds onbebouwd terrein aan de Nieuwe Maas bij IJsselmonde vestigde Verolme de fabriek, alwaar in de eerste werkplaats, een klein gebouw van circa 18 bij 10 meter, installaties voor binnenschepen werden gefabriceerd. De uitbreidingen die spoedig na oprichting van de onderneming zouden volgen, waren het gevolg van de werkzaamheden voor zeeschepen.

Het eerste fortuin vergaarde Verolme door het opkopen van in onbruik geraakte en beschadigde motoren en motoren die tijdens de Oorlog voor Duitse rekening waren gebouwd en in handen van de geallieerden waren geraakt. In 1950 nam hij de scheepswerf J. Smit Czn te Alblasserdam over, waarmee hij zich op het terrein begaf van de grote scheepsbouw. Deze overname werd in 1954 gevolgd door het aankopen van de werf van De Haan & Oerlemans te Heusden. Vanaf 1955 zou Verolme zich gaan toeleggen op de bouw van mammoettankers, wegens de toenemende vraag naar steeds grotere schepen.

Het verloop van de scheepswerf van Cornelis Verolme volgt de lijn die op de vorige pagina's is beschreven: vanwege de door de Nederlandse overheid afgedwongen overname van de Nederlandse Dok- en Scheepsbouw Maatschappij (NDSM) te Amsterdam in ruil voor een kredietgarantie, kwam Verolme in grote problemen door de grote verliezen die de NDSM maakte. Bovenop deze financiële tegenslag kwamen de in Nederland explosief stijgende loonkosten. In 1969 moest Verolme zijn aandelenkapitaal deponeren met afstand van het daaraan verbonden stemrecht in ruil voor een kredietgarantie van 25 miljoen gulden.

Het voortbestaan van het Verolme-concern, en daarmee de werkgelegenheid van circa 14.000 werknemers, stonden in deze tijd serieus op het spel. De Nederlandse overheid zag een mogelijke oplossing door het bundelen van de Nederlandse grote werven. Enige jaren eerder hadden de Rotterdamse Droogdok Maatschappij, de

Koninklijke Maatschappij 'De Schelde' en de Dok en Werf Maatschappij Wilton Feijenoord zich verenigd in het Rijn-Scheldeconcern. Op 29 januari 1970 tekende Cornelis Verolme het convenant waarin de samenvoeging van Rijn-Schelde en Verolme was opgenomen, en waarbij Verolme zich verbond af te treden als president-directeur. Het gefuseerde bedrijf zou voortgaan onder de naam Rijn-Schelde- Verolme Machinefabrieken en Scheepswerven NV (RSV). Met dit convenant was de rol van Cornelis Verolme uitgespeeld.⁴

Het Verolme-terrein

Van de eerste oorspronkelijke opstallen zijn helaas geen archieftekeningen meer bekend. Wel valt af te leiden uit bouwtekeningen dat de oudste loods, degene waarmee Verolme in 1947 was begonnen, op later moment is uitgebreid (waarschijnlijk in 1948) en verbonden is met een ten westen daarvan gelegen loods (waarschijnlijk gerealiseerd in 1948 en later gesloopt; thans staat op deze plek een van blauwe en witte golfplaat voorziene loods met lessenaarsdak). De oudste loods staat op de overzichtskaart op de volgende pagina aangegeven als gebouw D.

Kort na de realisatie van gebouw D is in 1948 een kantoor gebouwd (gebouw 1). Dit kantoor is weer op later moment in westelijke richting uitgebreid. Ten noorden van het kantoor bevindt zich de in 1948/'49 gebouwde 'hal F' (gebouw C op overzichtskaart). Ten westen van deze hal staat gebouw B uit circa 1951. In datzelfde jaar is ook de kantine / magazijn gerealiseerd (gebouw 2) welke later verbonden zou worden middels een loopbrug met het kantoor (gebouw 1). Als laatste is de grootste hal, gebouw A, gerealiseerd –de westelijke gevel van deze hal is voorzien van grote witte letters V E R O L M E.

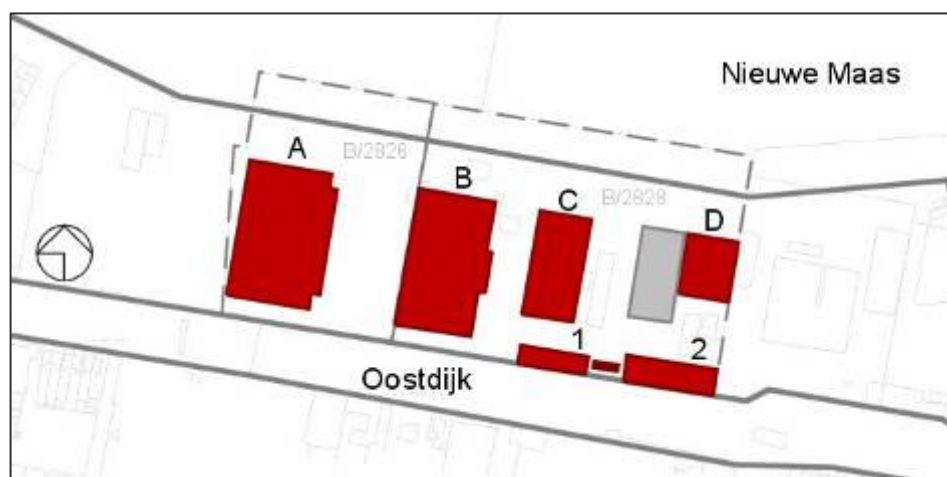
Aanvankelijk bezat Cornelis Verolme alleen het perceel dat thans bekend staat als sectie B nummer 2828. In 1956 heeft hij perceel B/2826 er bij gekocht om loods A te kunnen realiseren. Globaal gezien heeft de ruimtelijke expansie van bedrijfsgebouwen zich van oost naar west

⁴ Zie: J.M. Dirkzwager, 'Verolme, Cornelis (1900-1981)', in *Biografisch Woordenboek van Nederland*. Instituut voor Nederlandse Geschiedenis (<http://www.inghist.nl>) Zie ook: *Haagsche Courant*, 6-4-1981 en *NRC Handelsblad*, 6-4-1981; Link van Bruggen en H.J. Waalwijk, *Cornelis Verolme. Koning van de stapelloop* ('s-Gravenhage, 1965); interview door Bibeb (1960), in *Bibeb & VIP's* (Amsterdam, 1965) 17-24; P. Graf, 'De mammoet wordt geboren', in *NRC Handelsblad*, 14-3-1984; *Enquête Rijn-Schelde-Verolme (RSV): verslag van de Enquêtecommissie* [voorz. C.P. van Dijk] (16 dln.; 's-Gravenhage, 1984); Hintzen, P. (1984). *Grote Nederlandse ondernemingen: de les van AKZO en RSV*.

voltrokken. Interessant daarbij is dat Verolme pas ging bouwen wanneer hij de juiste contracten had getekend. Met andere woorden, de loodsen en hallen op de verschillende terreinen werden vaak pas gerealiseerd als er ook daadwerkelijk opdracht was gegeven om de betreffende schepen te bouwen. De plek waar de loodsen werden gerealiseerd, vloeide voort uit pragmatische overwegingen: eenvoudigweg van oost naar west, met een rechte wegenstructuur ten gunste van overzichtelijkheid en rationaliteit.

Dit beeld past in het utilitaire karakter van het Verolme-complex: een bedrijfsterrein van zeer eenvoudige en pragmatische opzet met overeenkomstige architectuur. Behoudens het kantoor (gebouw 1) en de middels een luchtbrug verbonden loods (gebouw 2), zijn de overige opstallen opgebouwd uit een met baksteen en glas opgevuld staalskelet onder flauw hellend, met bitumen bedekt, dak. In alle opzichten voorzien de bedrijfshallen in de bedrijfsfilosofie van Verolme: efficiënt, goedkoop, eenvoudig en pragmatisch. Het kantoor (gebouw 1) is opgebouwd uit een betonskelet met gele baksteen en grote glaspartijen, waarbij de bovenste verdieping terugliggend is aangebracht zodat een terras ontstaat. De gehanteerde materialen en vorm geeft dit kantoor een modernistisch karakter. Gebouw 2 kent een betonskelet onder flauw hellend zadeldak. De betonnen liggers die de verdieping dragen worden op de begane grond door extra kolommen gesteund.

Onderzochte objecten



De onderzochte gebouwen (rood ingevuld) van het Verolme-terrein, ingetekend op een recente kadastrale kaart. De vermoedelijke bouwjaren van de gebouwen zijn: A – 1957; B – 1951; C – 1948/’49; D – gedeeltelijk 1947, rest 1948; 1 – 1948/’49; 2 – 1951.

Binnen het kader van dit onderzoek heeft Hylkema Consultants BV zich gericht op de oudere opstallen op het terrein, alsook die gebouwen die zich middels omvang onderscheiden van andere bouwwerken (waaronder fietsenstallingen, transformatorhuisjes, etc.). In dit onderzoek is speciaal gekeken naar mogelijke monumentale waarden van de loodsen en de constructietechnieken zoals gehanteerd. Op de volgende pagina’s staan de volgende onderdelen beschreven:

Gebouw A	1957	Bankwerkerij/ kantoren
Gebouw B	1951	Plaatwerkerij
Gebouw C	1948/1949	Machinale afdeling
Gebouw D	1947/1948	idem.
Gebouw 1	1948/1949	Hoofdkantoor en administratie
Gebouw 2	1951	Tekenkamer / kantine / magazijnen

Het op de bovenstaande kaart grijs ingekleurde gebouw is een later gerealiseerde loods uit de jaren tachtig of negentig van de twintigste eeuw. Vanwege het feit dat dit bouwwerk van een dergelijke recente datum stamt, kan vooralsnog geen inschatting worden gemaakt van monumentale waarden. Bovendien bieden de afwerking en toegepaste materialen geen aanleiding voor zulk onderzoek voor deze loods. Op de

plek van deze nieuwe loods heeft oorspronkelijk (omstreeks 1948) een hal / loods van eenzelfde grondplan gestaan.

Gebouw A – Bankwerkerij



*Noordelijke gevelwand
gebouw A.*



*Oost-/zuidelijke gevelwand
met een strook laagbouw.*



*Zuidelijke gevel richting het
oosten*



Westelijke gevelwand, gezien richting het zuiden

De grootste loods van het Verolme-terrein is westelijk op het terrein gelegen en vormt het aangezicht van het bedrijfsterrein vanaf de nabij gelegen snelweg. Het betreft een op rechthoekig grondplan en uit een staalskelet opgebouwde loods van circa 56 bij 90 meter. Het bouwvolume is samengesteld uit een hoger en een lager deel, beiden gedekt onder een flauw hellend, uit bimsbetonplaten opgebouwd en met bitumen bedekt zadeldak. Het lage bouwdeel is circa 16 meter hoog, het hogere gedeelte meet circa 20 meter. De loods kent een 'basement' van stalen stijlen welke met baksteen zijn gevuld, de resterende gevelvlakken zijn opgebouwd uit een van glas voorziene, samengestelde constructie van spanten, stijlen en windverbanden die zorgen voor stabiliteit van de hal. Aan de kopse zijde parallel aan de Oostdijk is in het hogere gedeelte een dubbele roldeur aangebracht, het lagere gedeelte is voorzien van een gevelopening op de eerste verdieping dat diende om goederen middels een hijsblok naar boven te takelen. Op deze verdieping was tevens de bedrijfsschool gehuisvest. In de gevelwand rivierzijde zijn in beide gebouwdelen roldeuren geplaatst. Aan de oostelijke zijde is nog een strook laagbouw waarin kantoren en was- en kleedruimtes waren ondergebracht.



Detail van hijsblok en laaddeuren op de eerste verdieping waar de bedrijfsschool was gevestigd.



Interieur begane grond van het lagere gedeelte van gebouw A, gezien richting rivierzijde.



Interieur van de bedrijfsschool op de eerste verdieping van het oostelijke gedeelte van gebouw A. Bij de opbouw van de dakspanten die de bimsbetonplaten dragen is op enkele plaatsen gebruik gemaakt van geklonken verbindingen. Het overgrote deel is voorzien van verbindingen middels moeren.



Samenkomst van kolom, liggers en dakspant, uitgevoerd in staal met geklonken en moerverbindingen.



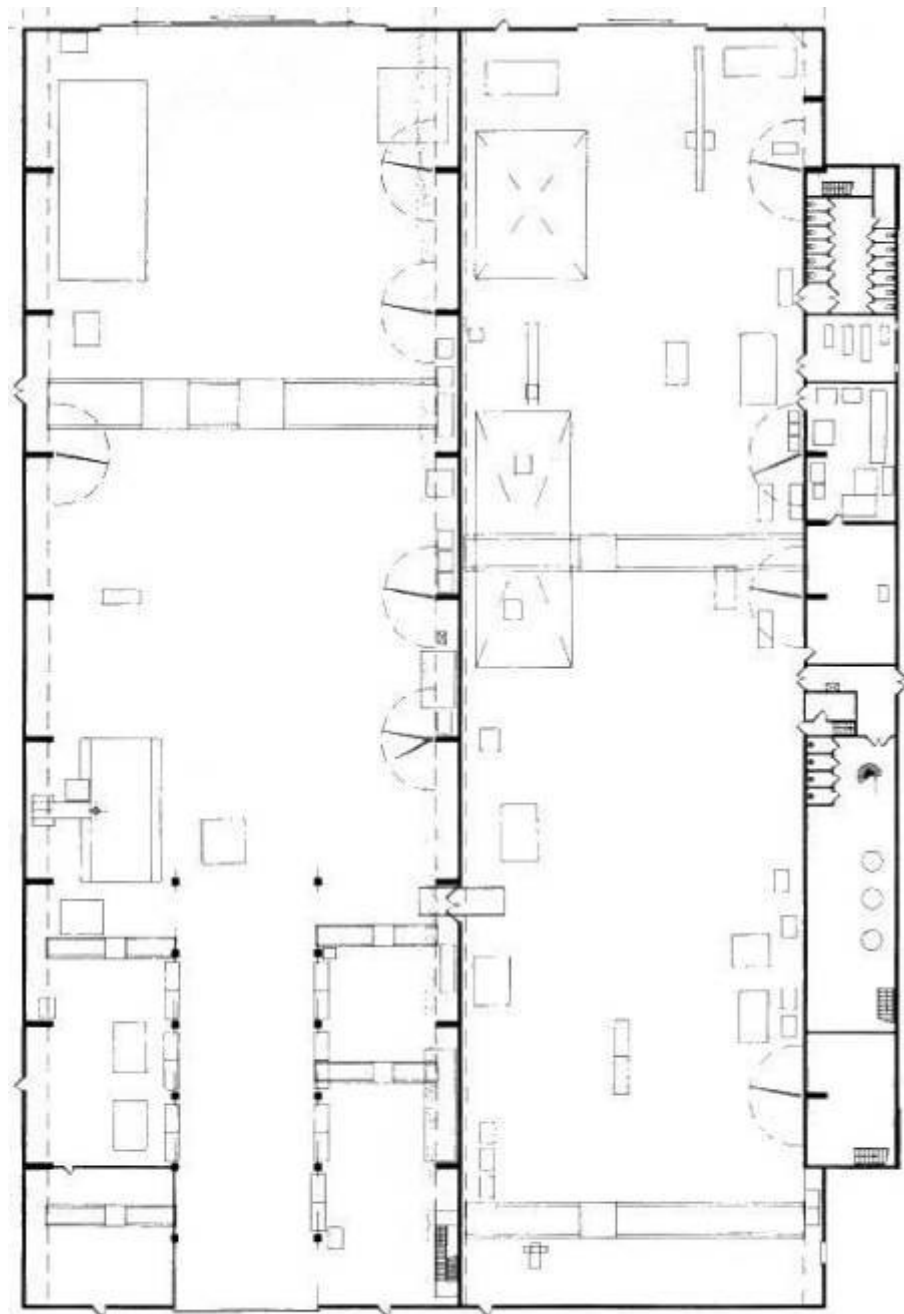
Gedeelte van dakconstructie en westelijke gevelwand (het in witte letters uitgevoerde 'Verolme' is ook van binnenuit te zien) van het interieur van gebouw A, hoger gebouwdeel. Kraanbanen zijn aangebracht om de massieve kranen te kunnen laten bewegen.



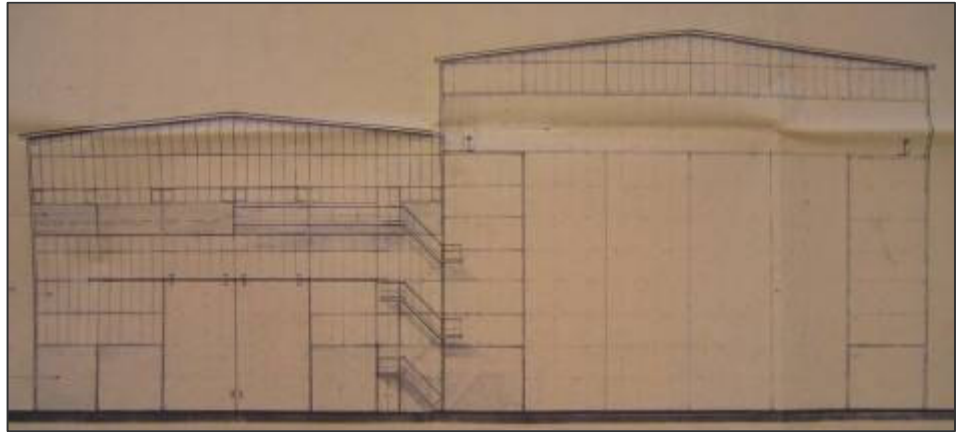
Detail begane grond gebouw A, met zicht op de hoge roldeuren richting de rivier. De constructie van de hal is een technisch samenspel van stalen kolommen, stijlen, spanten en windverbanden, grotendeels ingevuld door een glazen gevelwand ten behoeve van daglichttoetreding.



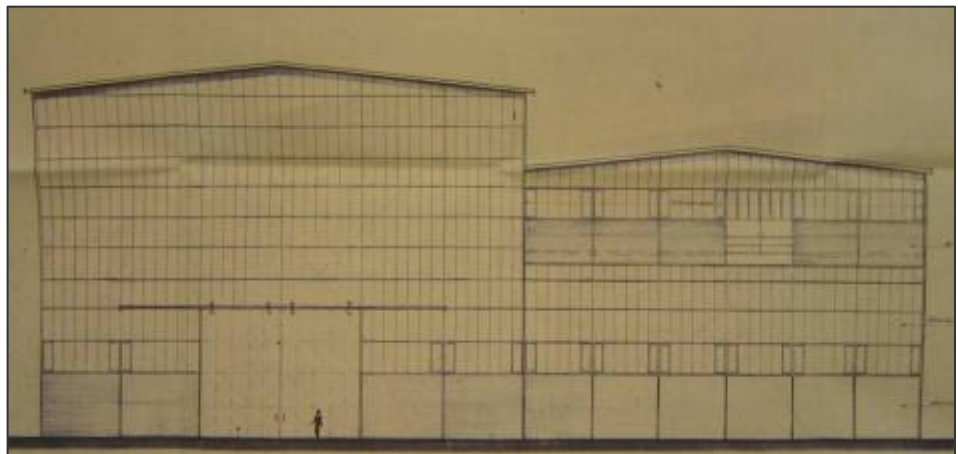
Kleed- en wasruimte in de lage aanbouw aan de oostzijde van gebouw A. Middels een spil- en een steektrap is eenzelfde ruimte erboven bereikbaar.



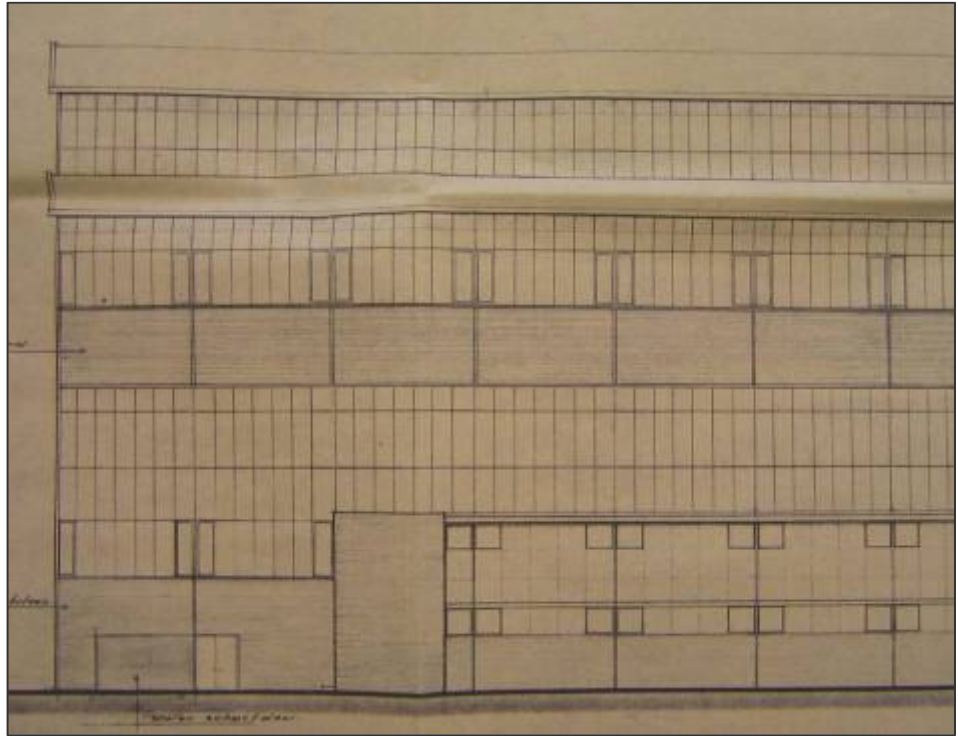
Overzicht plattegrond gebouw A anno 1992. Aan de stalen spantbenen zijn op plaatsen kleine kranen bevestigd. Het linkergedeelte is de hoge hal. Het rechtergedeelte is onderverdeeld in twee bouwlagen. De strook laagbouw aan de rechterzijde zijn kantoren en was- en kleedruimtes ondergebracht.



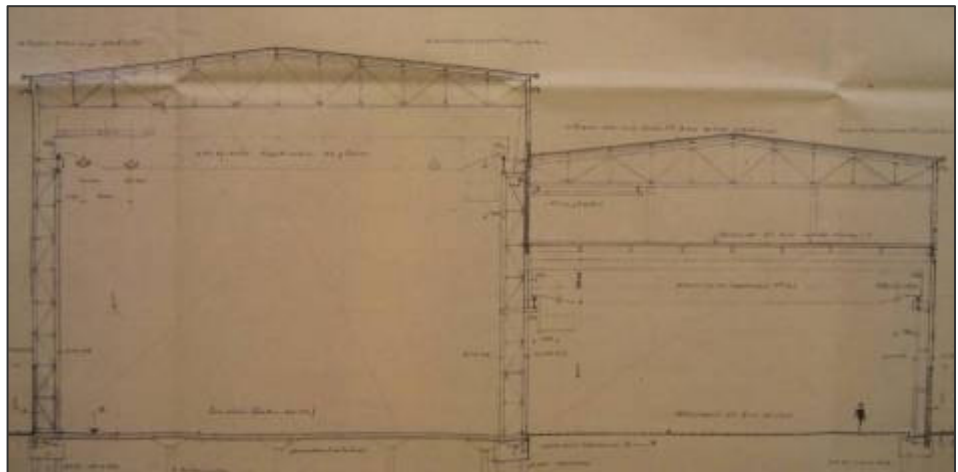
Detail van bouwtekening gebouw A, noordgevel. Aan deze gevelwand is een stalen noodtrap bevestigd die uitgang biedt voor de bedrijfsschool op de eerste verdieping.



Detail van bouwtekening gebouw A, zuidgevel. Het lagere bouwvolume heeft op de eerste verdieping een tweetal openslaande deuren plus hijsblok teneinde goederen op die verdieping te krijgen. De gevels zijn voornamelijk uit glas en staal opgebouwd ten gunste van daglichttoetreding.



Detail van de oostelijke gevel van gebouw A.



Doorsnede van loods A, gezien in noordelijke richting. Het lagere gedeelte rechts kent een begane grond en een verdieping. Het hogere gedeelte links is voorzien van een kraanbaan die wordt gesteund door versterkte stalen stijlen. De daken zijn zeer flauw hellend gebouwd, hetgeen een goedkope oplossing was (minder dakoppervlak) maar toch voor voldoende afwatering zorgde.

Gebouw B – Plaatwerkerij



Noordwestelijke gevelwand van gebouw B.



Oostelijke gevelwand.



Zuidelijke gevelwand gezien vanuit het oosten.



Westelijke gevelwand.



*Zicht op de opslagplaats
tussen gebouw A (links) en
gebouw B (rechts).*

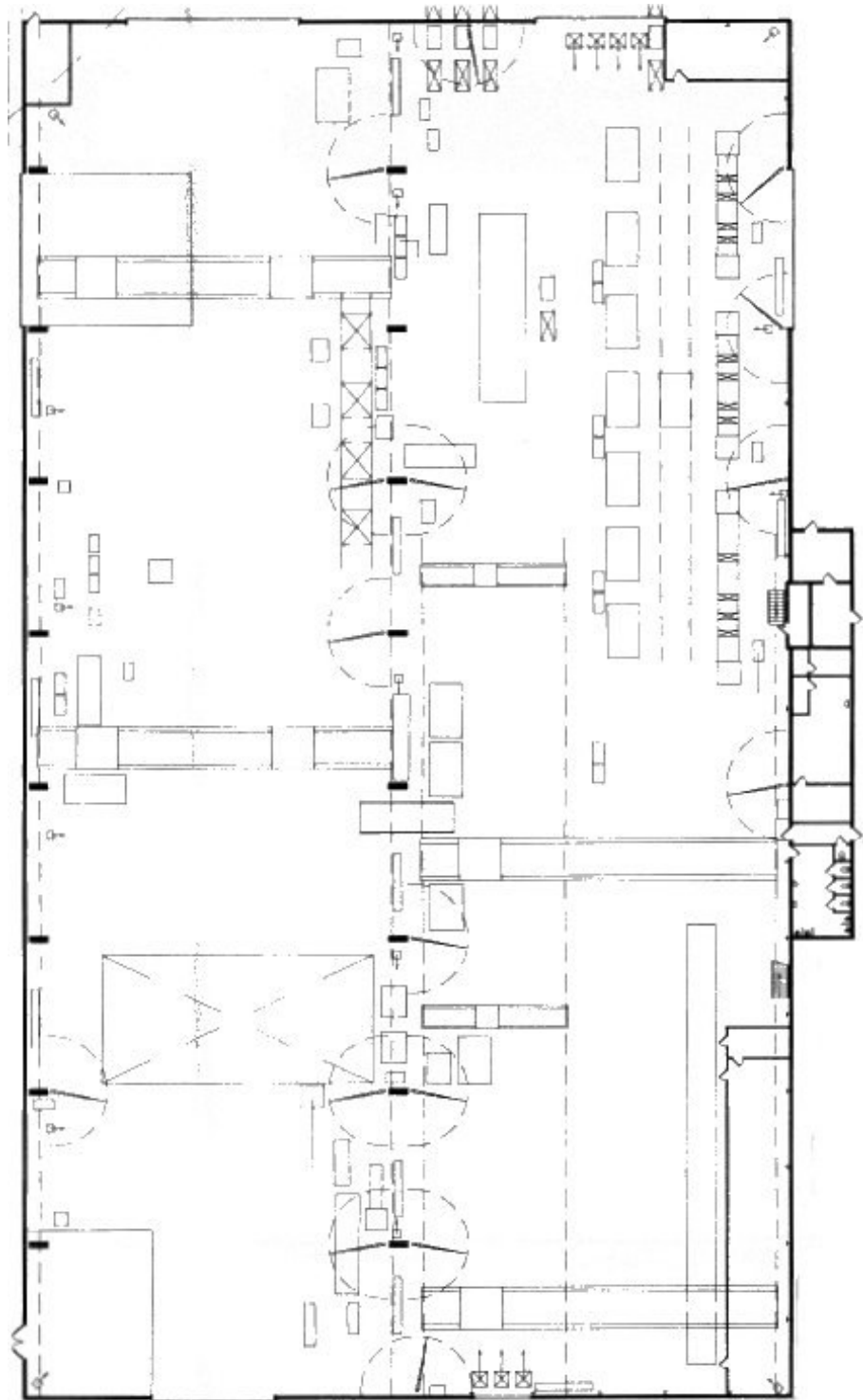
Loods B is oostelijk van gebouw A gelegen en van eenzelfde opzet en opbouw als gebouw A, doch lager uitgevoerd. De hallen zijn op gelijk grondplan als gebouw A gezet (circa 56 bij 90 meter), en kennen evenzo een lager (circa 12 meter) en een hoger (circa 17 meter) gedeelte. Het gebouw is eveneens opgebouwd uit een bakstenen basement waarboven een staalconstructie de glazen gevelwand is geplaatst onder flauw hellend dak. Aan de westelijke gevel is een kraanbaan geplaatst, om de tussen gebouw A en B gelegen ruimte te kunnen benutten als opslag. De kopse zijden van de bouwvolumes zijn voorzien van stalen rol- en schuifdeuren.



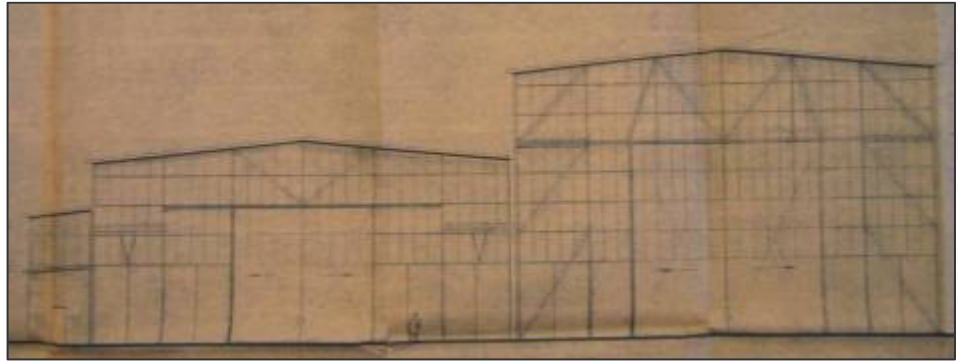
Interieur van gebouw B richting het noorden gefotografeerd. De opzet van de twee bouwvolumes in een hoger en lager gedeelte levert extra daglichttoetreding op.



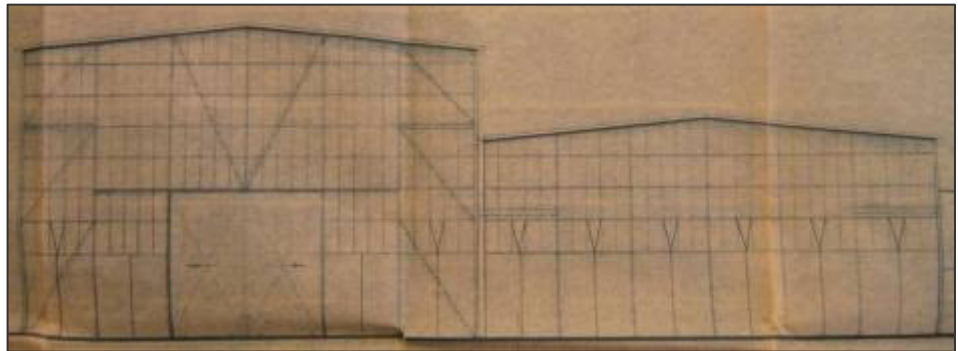
Detail westelijke zijgevel. De kraanbanen rusten op eenvoudige stalen I-profielen, versterkt middels schoren en dwarsverbanden.



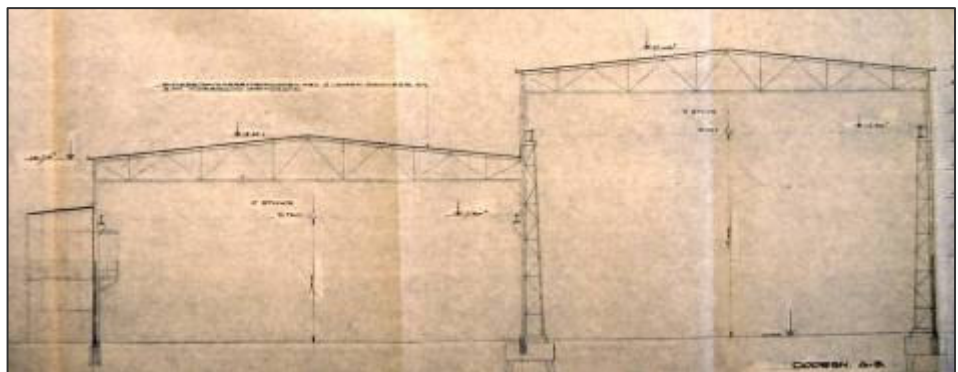
Overzicht plattegrond gebouw B anno 1992. Deze loods kent eenzelfde opzet als gebouw A, maar is lager van opzet. Ook hier zijn de kleinere kranen te zien die aan de spantbenen zijn bevestigd om op beperkte schaal goederen te kunnen verplaatsen.



Detail bouwtekening gebouw B, noordgevel.



Detail bouwtekening gebouw B, zuidgevel.



Detail bouwtekening gebouw B, doorsnede (gezien in zuidelijke richting)

Gebouw C – Machinale afdeling



Zuidelijke gevel van gebouw C.



Opslagplaats tussen gebouw B (links) en gebouw C (rechts), gezien in noordelijke richting.



Noordelijke gevelwand van het Verolme-terrein, met als tweede loods van links gebouw C.



Detail van de westelijke gevelwand gebouw C. in de twee zijbeuken van het gebouw zijn verdiepingen aangebracht, hetgeen aan de buitenzijde valt af te lezen door het gebruik van twee lagen baksteen. De uitkragende stalen stijlen dragen om-en-om de dakgoot.



Detail van de oostelijke gevelwand van gebouw C.

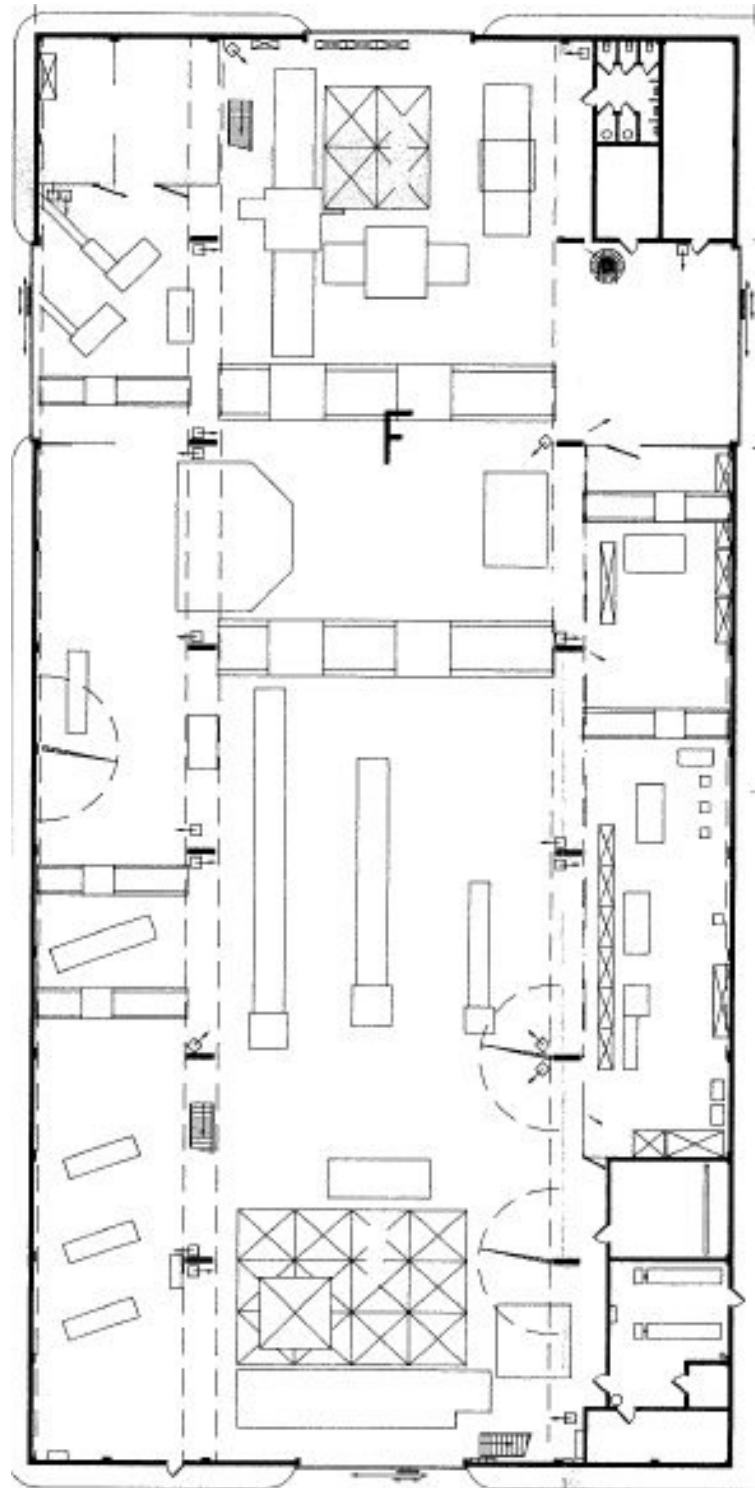


Overzicht interieur gebouw C, gezien in zuidelijke richting. Het verhoogde middengedeelte met glasinfilling zorgt voor extra lichtinval.

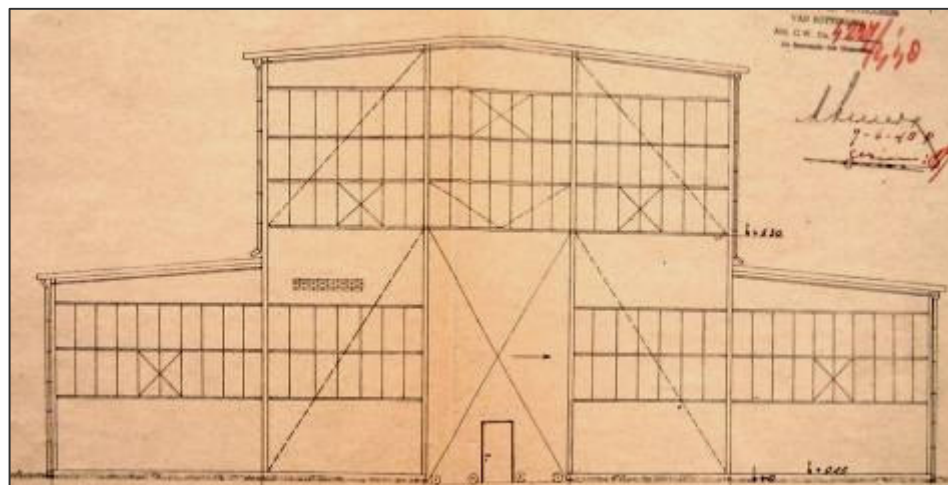


Detail dakconstructie gebouw C. Ook deze loods is voorzien van een stalen spantconstructie die de bimsbetonplaten dragen.

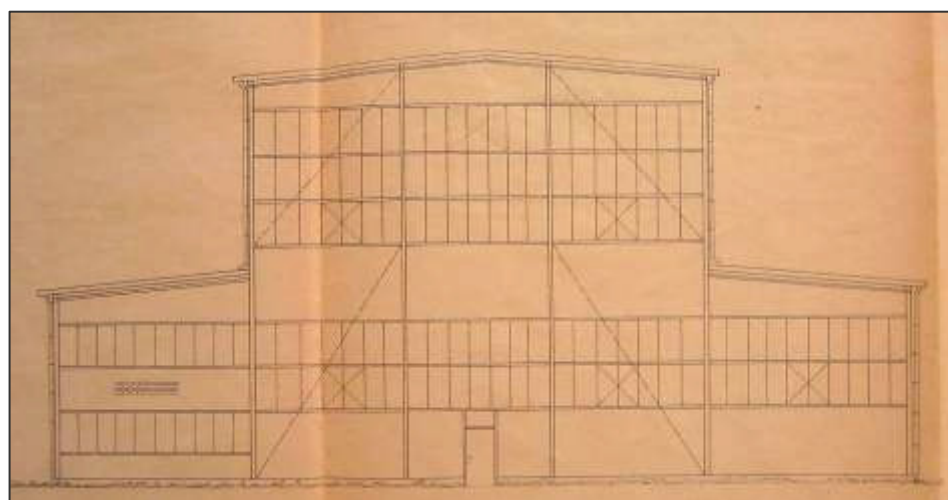
Gebouw C is rond dezelfde periode gebouwd als het kantoor (gebouw 1). De loods is op rechthoekig grondplan (60 bij 24 meter) gebouwd met lessenaarsdak: een verhoogde middenbeuk (10 meter breed) en twee zijbeuken (ieder 7 meter breed). Deze constructie zorgt ervoor dat de middenbeuk extra lichtinval bewerkstelligt. Deze middenbeuk is circa 15 meter hoog, de zijbeuken ieder circa 7 ½ meter. De middenbeuk was oorspronkelijk voorzien van een 30 tons loopkraan, de twee zijbeuken waren voorzien van twee 3 tons hand loopkranen. De constructie van het gebouw is van functionele en eenvoudige opzet te noemen.



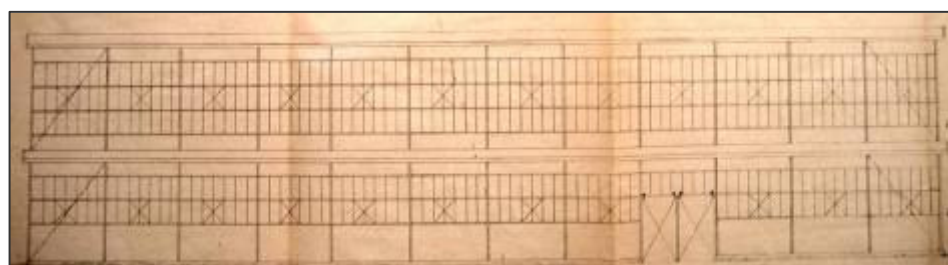
Overzicht plattegrond gebouw C anno 1992. De loods kent een symmetrische opzet van middenbeuk en twee zijbeuken. Evenals bij vorige loodsen het geval is, is hier sprake van kleinere kranen met een actieradius van een halve cirkel.



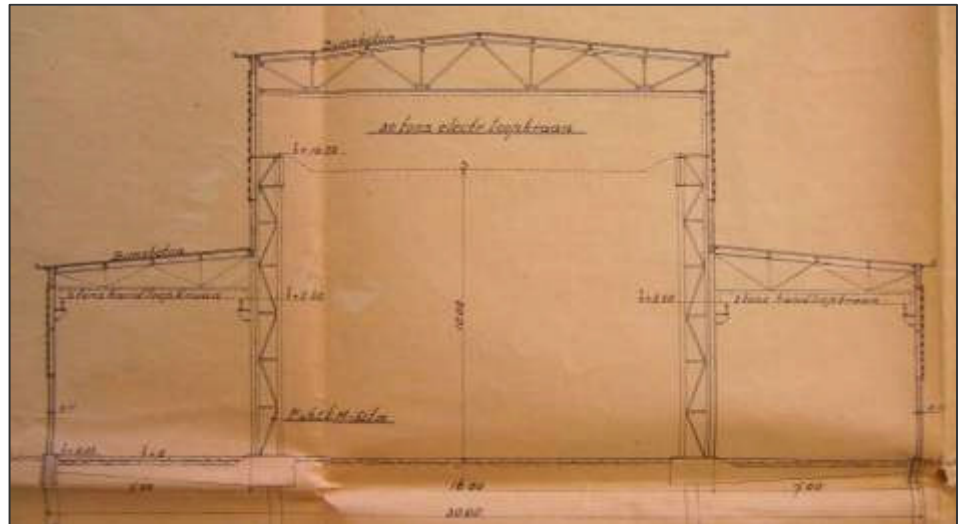
Detail bouwtekening gebouw C, noordgevel.



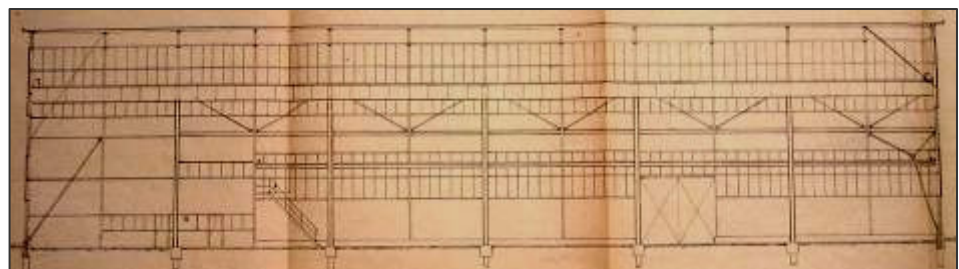
Detail bouwtekening gebouw C, zuidgevel.



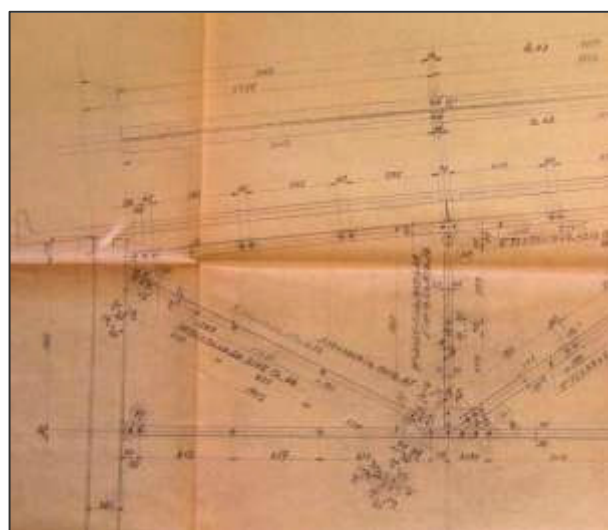
Detail bouwtekening gebouw C, oostelijke en westelijke gevel (identiek).



Detail bouwtekening gebouw C, doorsnede.



Detail bouwtekening gebouw C, langsdoorsnede.



Detail spantconstructie verbinding met dak. Op tekeningen is duidelijk te zien dat de verbindingen gemaakt zijn van bouten en moeren.

Gebouw D – Machinale afdeling (2)



*Noordelijke gevel van
gebouw D.*



*Noordelijke gevel gebouw D,
met zicht op de latere
aansluiting op een op later
moment vervangen loods
(blauwwit).*



Zuidgevel gebouw D.

Gebouw D is de meest oostelijk gelegen loods uit omstreeks 1947/1948, en is direct de oudste loods op het terrein. Inmiddels maakt de loods deel uit van een aantal ruimtes, waaronder de nieuwere loods welke buiten dit onderzoek is gelaten. De loods is in fasen tot stand gekomen, waarbij de eerste werkplaats rond 1946 een opstal was van circa 18 bij 10 meter. Dit gebouw is rond 1948 uitgebreid in zuidelijke richting. Later dat jaar werd ook een loods ten westen van gebouw D opgericht (later vervangen door de huidige blauwwitte loods). In datzelfde jaar werden deze twee loodsen met elkaar verbonden.

Gebouw D is in huidige vorm een éénlaags bouwvolume van circa 30 bij 40 meter, uit staalskelet met baksteen opgebouwd onder flauw hellend zadeldak. De huidige verschijningsvorm laat veel aanpassingen zien van het gebouw, waarbij tevens sprake is van groot achterstallig onderhoud en constructieve gebreken aan onder andere de fundering. De loodsen zijn aan de noordelijke zijde voorzien van twee stalen rolluiken, de achterzijde is voorzien van toegangsdeur en stalen roldeuren.

Van deze loods zijn helaas geen originele bouwtekeningen meer gevonden.



Interieur gebouw D, in zuidelijke richting met zicht op kantoorgedeelte. De loods is in het midden voorzien van een lichtstrook in het dak ten behoeve van daglichttoetreding.



Interieur gebouw D, in noordelijke richting.



Eenvoudige opzet van dakspant, bimsbetonplaat en glazen strook.



Foto in noordelijke richting van het later aangebrachte bouwdeel om de oorspronkelijke loods (rechtergedeelte) en de in 1948 (en later vervangen door een nieuwe) gebouwde loods met elkaar te verbinden.



Detail noordelijke gevel. De loods is op plaatsen constructief slecht. Bovendien hebben veel aan- en verbouwingen plaatsgevonden aan de loods.



Overzicht plattegrond gebouw D anno 1992. Het gele gedeelte is het oudste deel van de loods uit 1947. Kort daarna werd de loods uitgebreid (oranje deel) in 1948. Het rode gedeelte volgt kort daarna om de ruimte tussen gebouw D en de linker loods op te vullen.

Gebouw 1 – hoofdkantoor & administratie



Noordwestelijke gevel van het kantoor.



Detail noordgevel. De lange zijden kennen een regelmatige indeling van betonnen kolommen, glazen vliesgevels en met gele baksteen ingevulde stroken.



Oostelijke gevel kantoorgebouw met zicht op de aansluiting van de loopbrug.



Oostelijke gevel gezien vanaf de loopbrug.



Noordoostelijke gevel van het kantoorgebouw.

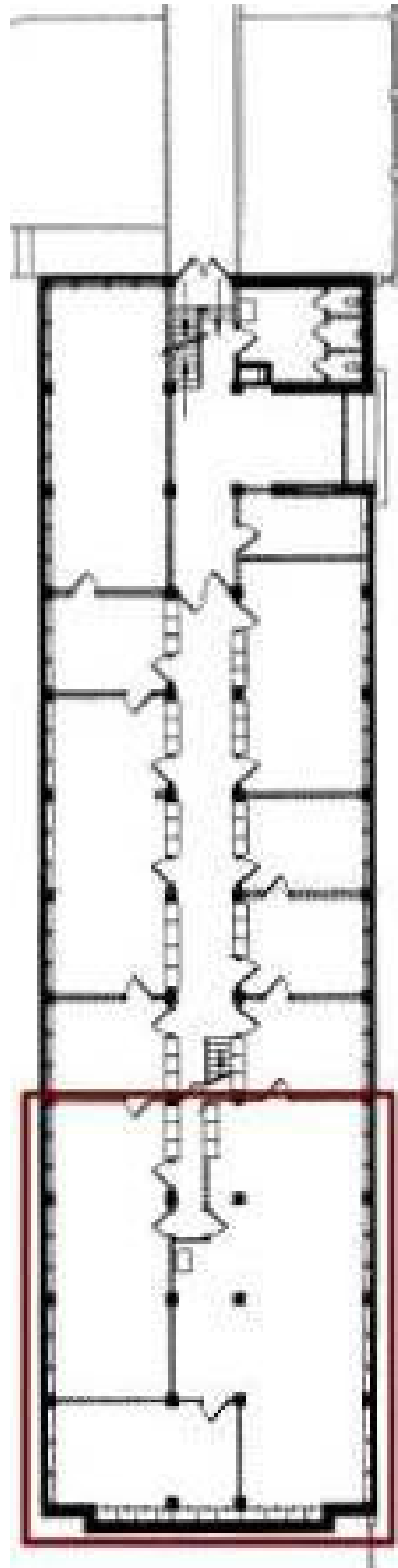
Het kantoorgebouw, parallel aan de Oostdijk gelegen, is een naar modernistisch voorbeeld ontworpen, in gele baksteen opgetrokken drielaags gebouw op een rechthoekig grondplan van circa 25 bij 11 ½ meter, 10 meter hoog. Op bouwtekeningen wordt duidelijk dat het gebouw in 1949 uitgebreid is in westelijke richting, waarmee men tijdens het ontwerp van dit gebouw al rekening hield.

De begane grond van het gebouw bestaat uit een lange gang in lengterichting van het gebouw met aan weerszijden kantoorruimtes. De uitbreiding zorgde voor een grote vergaderzaal aan het westelijke einde van die gang. Het direct naast de ingang (oost) gelegen trappenhuis en de kantoorruimtes (noord en zuid) zijn ongewijzigd in tact gebleven. Op de eerste verdieping is een ongedeelde ruimte gecreëerd waarin de tekentafels waren geplaatst. De bovenste bouwlaag beslaat een kleiner oppervlak dan de rest van het gebouw. Hier was oorspronkelijk de koffiekamer gelegen van waaruit men enerzijds over de dijk het achterland en anderzijds over het terrein de Nieuwe Maas kon overzien. Rondom de koffiekamer is een groot terras op het verder platte dak van het gebouw.

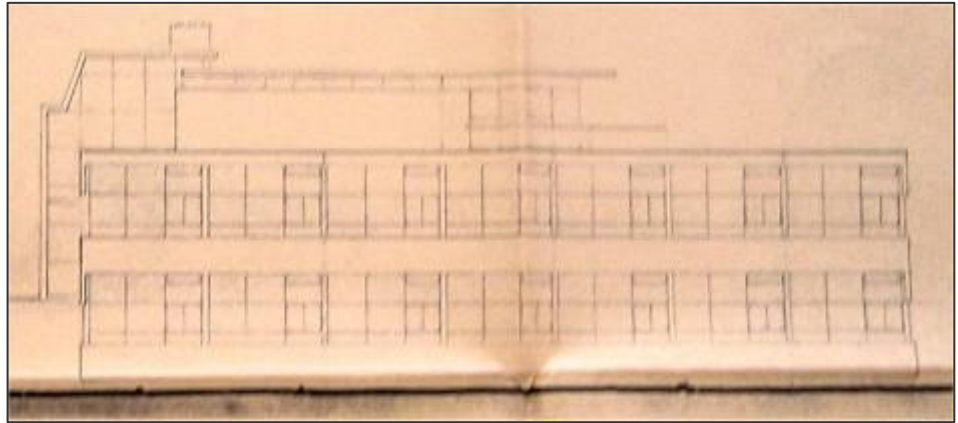
De noord- en zuidgevels hebben een sterk horizontaal karakter met in stalen kozijnen geplaatste glasvlakken over de gehele lengte. Op de kopse kanten van het gebouw zijn de gevelvlakken meer gesloten. De horizontale accentuering wordt nog versterkt door het in overstek geplaatste platte dak van de koffiekamer, die als een soort scheepsbrug op het langgerekte gebouw geplaatst is. Dit kantoorgebouw is door middel van een uit glas en staal gefabriceerde loopbrug op de eerste verdieping verbonden met gebouw 2.



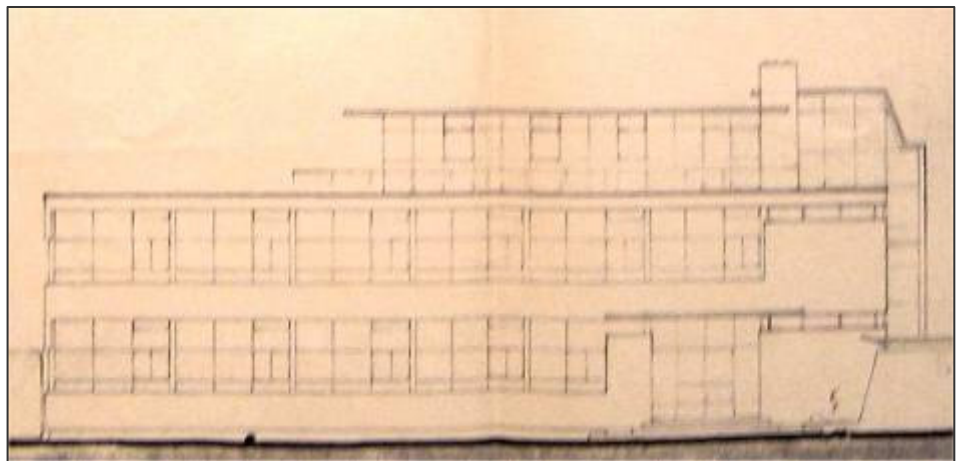
Foto van een afbeelding welke in het kantoor hangt, waarop het Verolme-terrein is weergegeven uit omstreeks 1948. Op de voorgrond rechts op de afbeelding staat nog een woonhuis dat verdwenen is als gevolg van de wegverbreding. Het kantoor is in deze situatie nog niet voorzien van de westelijke uitbouw. Tevens kunnen we op deze afbeelding zien dat de oorspronkelijke loods ten westen van gebouw D eenzelfde opbouw heeft als de huidige loods.



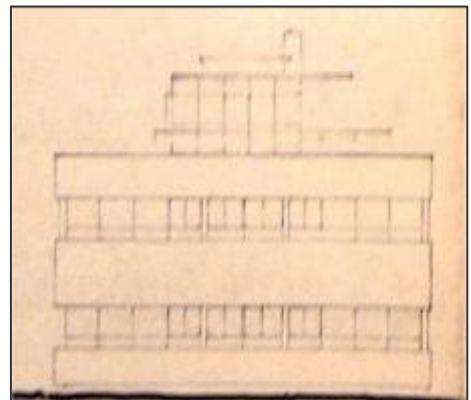
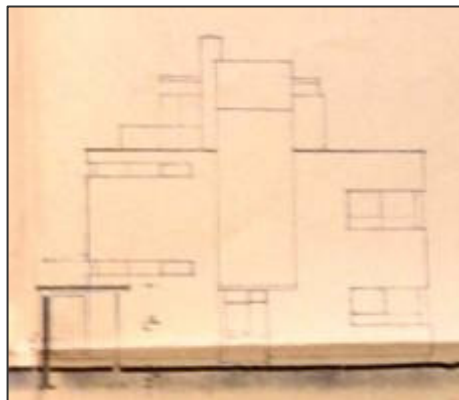
Een op het oosten georiënteerde plattegrond van het kantoor anno 1992. het rood omlijnde gedeelte betreft het op later moment toegevoegde deel. Het kantoor is oorspronkelijke in 1949 gebouwd.



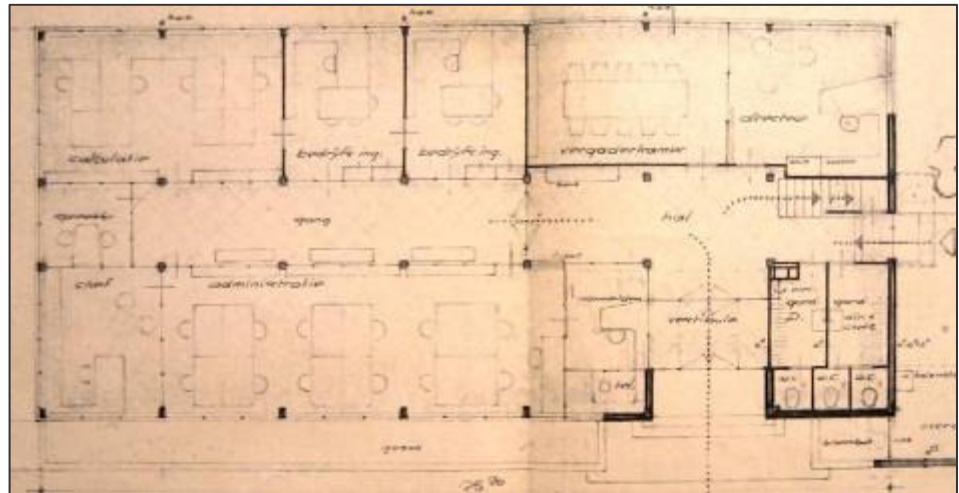
Noordgevel gebouw 1.



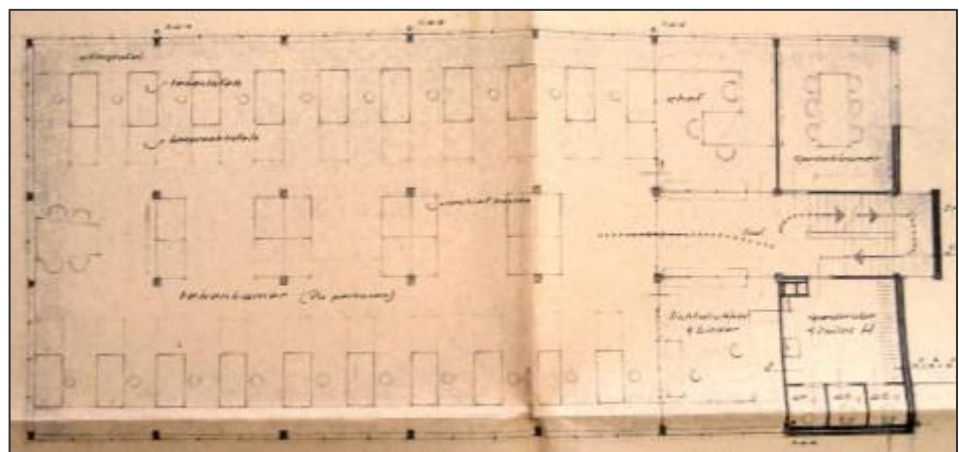
Zuidgevel.



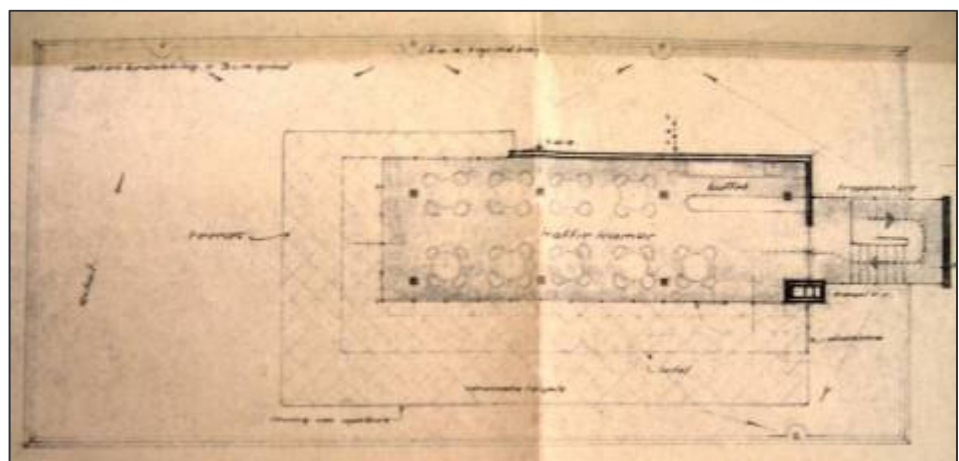
Oost- (links) en westgevel.



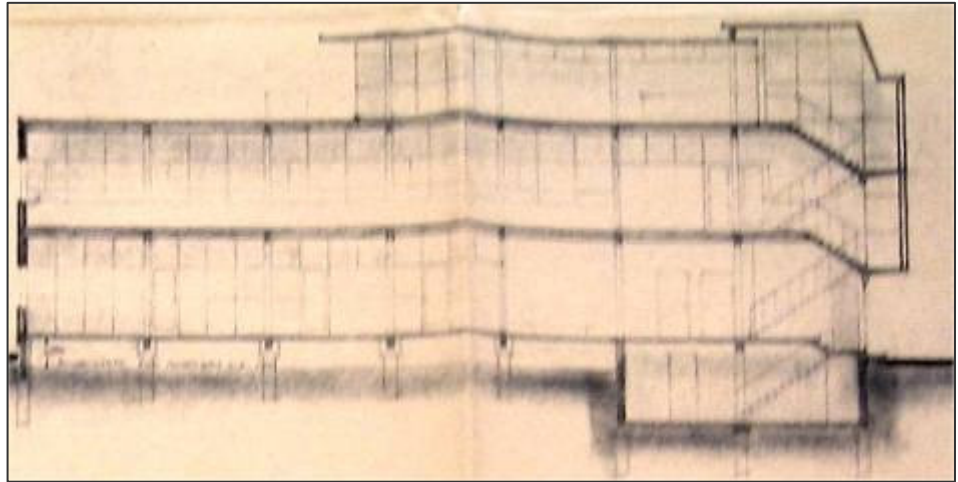
Begane grond gebouw 1.



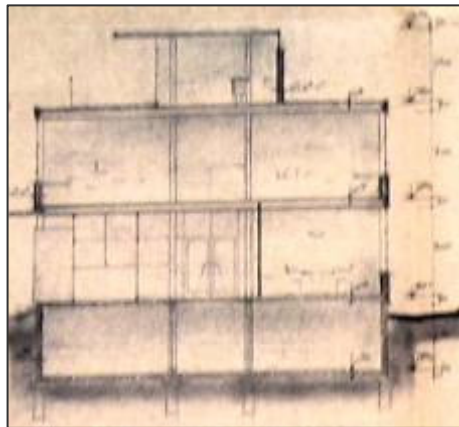
Verdieping.



Terras.



Langsdoorsnede vanuit noordelijke richting gezien.



Dwarsdoorsnede, gezien vanuit het westen.

Gebouw 2 – Tekenkamer, kantine & magazijn



Noordelijke gevel van gebouw 2. Aan het uiteinde van de gevel is de buitentrap geplaatst voor toegang tot de verdieping.



Westgevel van gebouw 2, met zicht op de loopbrug die dit gebouw en het kantoor (gebouw 1) met elkaar verbindt.

In het ten oosten van het kantoor gelegen gebouw 2 waren voor de werknemers wasruimtes en fietsenstallingen gerealiseerd. Het is een tweelaags volume op rechthoekig grondplan (circa 18 bij 58 meter, circa 9 meter hoog) onder een flauw zadeldak. Ook dit gebouw kenmerkt zich door een sterk horizontale ritmiek, waarbij gebruik is gemaakt van in stalen kozijnen gevat glas.

Het gebouw kent een betonnen skelet met stalen stijlen ter versterking van de gevelwand. Aan de westzijde sluit de loopbrug naar het kantoorgebouw aan. De loopbrug is ook bereikbaar door middel van een aan de buitenzijde (west) van het gebouw geplaatste trappartij in twee delen. Deze brug is later toegevoegd – de twee verbonden gebouwen stonden oorspronkelijk los van elkaar parallel aan de Oostdijk. Tussen deze twee gebouwen was de hoofdingang gelegen. In de huidige situatie is de hoofdingang nabij gebouw A geplaatst.

Weging van mogelijke monumentale waarden: architectuur, constructie, ensemble

Het Verolme-terrein te IJsselmonde is een voor de Nederlandse scheepsbouw markante plek. Cornelis Verolme streek in 1946 op deze plek neer om vanuit een kleine werkplaats zijn imperium op te bouwen (na werkervaring te hebben opgedaan bij bekende bedrijven). Inmiddels staan er op het terrein grote hallen ten gunste van industrie – een schaalvergroting die op zijn minst vermeldenswaardig is in de geschiedenis over deze Nederlandse industrietak. In cultuurhistorische zin refereert deze plek dan ook aan een hoofdstuk in de geschiedenis van de Nederlandse industrie, waarbij tevens de rol van de overheid niet gering is geweest (en voornamelijk voor de wijze waarop deze industrietak zich nadien ontwikkelde).

Om tot een mogelijke waardering te kunnen komen van monumentale waarden, dienen we ons te richten op een drietal aspecten van gebouwd erfgoed. Op basis van deze drie aspecten kan een interne en externe waardestelling worden uitgevoerd. Een interne waardestelling vergelijkt en weegt van verschillende onderdelen van één bouwwerk of complex. Deze waardestelling is enkel toepasbaar op het betreffende bouwwerk. Het doel van een interne waardestelling is het bepalen van het ‘relatieve belang’ van mogelijke monumentale waarden van (onderdelen van) een bouwwerk, voorafgaande aan een op handen zijnde herontwikkeling van het betreffende bouwwerk of complex.

Een externe waardestelling omvat een vergelijking en weging van mogelijke waarden van een bouwwerk of structuur met soortgelijke bouwwerken op landelijk, regionaal of plaatselijk niveau. Doel van een externe waardestelling is het bepalen van een monumentale status in relatie tot soortgelijke bouwwerken elders.

Architectuur

Onderzochte objecten kenmerken zich door een utilitaire opzet en eenvoudige structuur. De verschijningsvorm van de gebouwen is zeer sober en pragmatisch te noemen. De hallen zijn ontworpen om grote objecten te kunnen herbergen en verplaatsen, en zijn dan ook veelal voorzien van grote stalen roldeuren aan de Maas-zijde. Vanaf deze zijde kan vervolgens een hijskraan middels een kraanbaan de diverse objecten

laden en lossen. De loodsen zijn ten gunste van daglichttoetreding voorzien van veel glas, gevat in stalen profielen. Gebouwen 1 en 2 uit de analyse kennen een andere opzet met begane grond, verdieping en dakterras (gebouw 1), voortkomend uit de kantoorfunctie van de gebouwen.

In onderlinge vergelijking komt gebouw 1 als architectonisch interessant naar voren. Waar bij de industriële hallen sprake is van een sobere en eenvoudige opzet, is een duidelijke architectuur herkenbaar bij dit kantoorgebouw. Het gebruik van materiaal en vorm appelleert aan een modernistische ontwerpstrant, welke herkenbaar is voor gebouwen van dit formaat en uit deze periode elders in het land.

Constructie

Waar gebouwen in architectonisch opzicht weinig interessant lijken, kan het zo zijn dat de gehanteerde constructie een bepaalde uniciteit in zich draagt hetgeen tot een monumentale waardering kan leiden.

De gebouwen A tot en met D zijn middels een staalskeletbouw met baksteen en glas opgebouwd, onder flauw hellend zadeldak van bimsbetonplaten gedekt met bitumen. Gehanteerde vorm en materialen geven een herkenbaar beeld van utilitaire industriebouw. Voor de staalverbindingen is gebruik gemaakt van bouten en moeren, op een enkele plek (te weten de ruimte voor de bedrijfsschool) is gebruik gemaakt van geklonken verbindingen. Ook de stalen roldeuren zijn geconstrueerd middels bouten en moeren. In onderlinge vergelijking kan bij de vorm als gehanteerd bij gebouw C worden gesteld dat deze zich onderscheidt. Het gebruik van een lessenaarsdak geeft in een bepaalde mate nog een waarde ten opzichte van de eenvoudige rechthoekige hallen.

De gehanteerde constructie bij de hallen op het Verolme-terrein is niet bijzonder te noemen. Men vergelijk bijvoorbeeld de toegepaste technieken voor de ENKA fabriek te Ede: de westelijke vleugel van die fabriek is geconstrueerd door de Fransman Henri Pélerin in 1928. Deze constructeur heeft voor de vleugel een stalen vakwerkspantenskelet ontworpen die zorgt voor een grote overspanning en ongedeelde ruimte. Die westvleugel is dan ook vorig jaar tot Rijksmonument benoemd, mede vanwege de toepassing van sheddaken en genoemde vakwerkspanten. Het gebruik van stalen stijlen, spanten en windverbanden bij de Verolme-loodsen is dan ook niet uniek en bijzonder te noemen, zodat op dit punt

geen sprake is van aanwezige, zich onderscheidende, monumentale waarden.

Gebouwen 1 en 2 uit 1948-1951 zijn (logischerwijs) van een andere opzet dan de grote loodsen A tot en met D. Bij gebouwen 1 en 2 is gebruik gemaakt van een betonskelet vanwege de inwendige structuur van de panden (begane grond en verdieping). Er is geen sprake van een bijzondere betonconstructie zoals bijvoorbeeld de toepassing van betonnen schaaldaken of voorgespannen betonnen liggers.

Ensemble

Met het Verolme-terrein hebben we te maken met een verschillende gebouwen die in onderlinge samenhang met elkaar verbonden en toegankelijk zijn via een wegenstructuur. Dit geheel van bouwwerken, hun onderlinge positie en de infrastructuur op het terrein kan worden gezien als een samenhangend ensemble.

Een dergelijk ensemble kan een bepaalde mate van uniciteit en bijzonder karakter in zich dragen, vanwege het ontwerp, verbindingen en ligging van bouwwerken. Met het Verolme-terrein hebben we te maken met een eenvoudig rechthoekig terrein, gelegen tussen de Nieuwe Maas en de Oostdijk, waarbij de opstallen volgens een logische ordening op het terrein zijn geplaatst. De ruimte tussen de loodsen worden doorsneden door een rechte weg, de resterende ruimte wordt gebruikt als opslag. De noordelijke gevelwand is lineair aangelegd, ten gunste van opslag en het verloop van de hijskraan. De kantoren (gebouwen 1 en 2) zijn met de lange zijde parallel aan de Oostdijk geplaatst, waartussen zich oorspronkelijk de hoofdingang bevond. Met de verbreding van deze dijk is de ingang verplaatst naar de westelijke zijde nabij gebouw A.

De onderlinge samenhang en aanleg van het terrein levert niet een zich onderscheidend en uniek beeld op dat zou pleiten voor behoud.

Conclusies & aanbevelingen

Voorliggend rapport heeft aandacht besteed aan de globale historische achtergrond en ontwikkeling van scheepsbouw in Nederland en de plek die Verolme binnen deze ontwikkeling heeft ingenomen. Tevens is kort de historische ontwikkeling van het terrein zelf besproken. Vervolgens zijn de verschillende bouwwerken op het terrein geanalyseerd en gedocumenteerd.

Op basis van het voorgaande concludeert dit rapport het volgende:

- De gebouwen A tot en met D zijn niet volgens een architectuur ontworpen dat een beeld van uniciteit oplevert hetwelk zou kunnen pleiten voor (gedeeltelijk) behoud ervan.
- De gebouwen 1 en 2 zijn kleiner van opzet en anders van constructieve aard ten opzichte van de loodsen A tot en met D. Wanneer wordt gekeken naar de twee opstallen, laat gebouw 1 in enige mate een architectuur zien die kenmerkend is voor de periode waarin dit gebouw is neergezet.
- In constructief opzicht zijn geen bijzondere elementen gevonden die een monumentaal karakter in zich dragen.
- In stedenbouwkundig opzicht is de aanleg en interne ordening van gebouwen zeer eenvoudig en rationeel te noemen.
- Dit laatste rationele en sobere karakter vormt evenwel een element dat kan worden gekoppeld aan het cultuurhistorische aspect van dit terrein. Cornelis Verolme heeft zich vanaf 1947 op deze plek ontwikkeld van een kleine speler tot een conglomeraat van werven en bedrijven dat op nationaal en internationaal vlak kon concurreren.

Voortbordurend op het cultuurhistorische element uit bovenstaande conclusies kan worden aanbevolen een conceptuele referentie aan de naam van Cornelis Verolme te hanteren. De conclusies ten aanzien van de architectuur, constructie en stedenbouwkundige aanleg, vormen geen aanleiding tot aanbevelingen in de richting van consoliderend behoud van de verschillende bouwwerken.

Colofon

Opdrachtgever:

LSI Verolme Shipyard BV,
Voor deze,
LSI Project Investment
Contactpersoon:
Mw. Ir. F. Smissaert-Schut
Beursplein 37
Postbus 30065
3001 DB – Rotterdam

t. 010-412.12.39
f. 010-412.14.36
e. info@lsi-nv.nl

Onderzochte objecten:

Hallen/loodsen en kantoor op het Verolme-terrein te IJsselmonde /
Rotterdam aan de Oostdijk 29 (voorheen 32)

Opdrachtnemer:

Hylkema Consultants BV
Contactpersonen:
Drs. U.F. Hylkema
Drs. R.G.M. Pince van der Aa
Doelenstraat 20
3512 XJ – Utrecht

t. 030-2328866
f. 030-2368294
e. info@hylkemaconsultants.nl
i. www.hylkemaconsultants.nl

Verantwoording

Bibeb (1960), interview, in: *Bibeb & VIP's* (Amsterdam, 1965) 17-24.

Caljé, P.A.J. & Hollander, C.J. den (1996/ 1^e dr. 1990). *De Nieuwste Geschiedenis: van 1870 tot heden*.

Dirkzwager, J.M., “Verolme, Cornelis (1900-1981)”, in *Biografisch Woordenboek van Nederland*. Instituut voor Nederlandse Geschiedenis (<http://www.inghist.nl>).

Enquête Rijn-Schelde-Verolme (RSV): verslag van de Enquêtecommissie [voorz. C.P. van Dijk] (16 dln.; 's-Gravenhage, 1984).

Gemeentearchief Rotterdam, inventarisnummers P61-23-1947; P61-54-1948; P61-31-1951; B2-1386-1954; B2-1385-1954; B2-481-1956; B2-970-1956; B2-695-1957.

Haagsche Courant , 6-4-1981 en *NRC Handelsblad* , 6-4-1981: Link van Bruggen en H.J. Waalwijk, *Cornelis Verolme. Koning van de stapelloop* ('s-Gravenhage, 1965);

Hintzen, P. (1984). *Grote Nederlandse ondernemingen: de les van AKZO en RSV*.

Katholiek Bouwblad (1956/57). “Industriefabrieken”, p.241-252.

Nijhof, P. & Schulte, E. (1994). *Herbestemming industrieel erfgoed in Nederland*.

NRC Handelsblad, 14-03-1984, “De mammoet wordt geboren” (P. Graf).

NRC Handelsblad, 21-04-2000, “Met duizenden tegelijk kwamen ze op straat” (M. Serné).

Voogd, C. de (1993), “De neergang van de scheepsbouw en andere industriële bedrijfstakken”.