

# Coolhaveneiland

|               |                               |
|---------------|-------------------------------|
| product       | cultuurhistorische verkenning |
| opdrachtgever | Gemeente Rotterdam            |
| status        | definitief                    |
| versie        | 26 mei 2020                   |
| auteurs       | Evelien van Es & Lara Voerman |



## **Cultuurhistorische Verkenning Coolhaveneiland**

### **Colofon**

Onderzoek:

Evelien van Es architectuurhistoricus, Rotterdam

Lara Voerman architectuurhistoricus, Rotterdam

Begeleiding:

Ellen de Bruijn, Bureau Monumenten en Cultuurhistorie

In opdracht van:

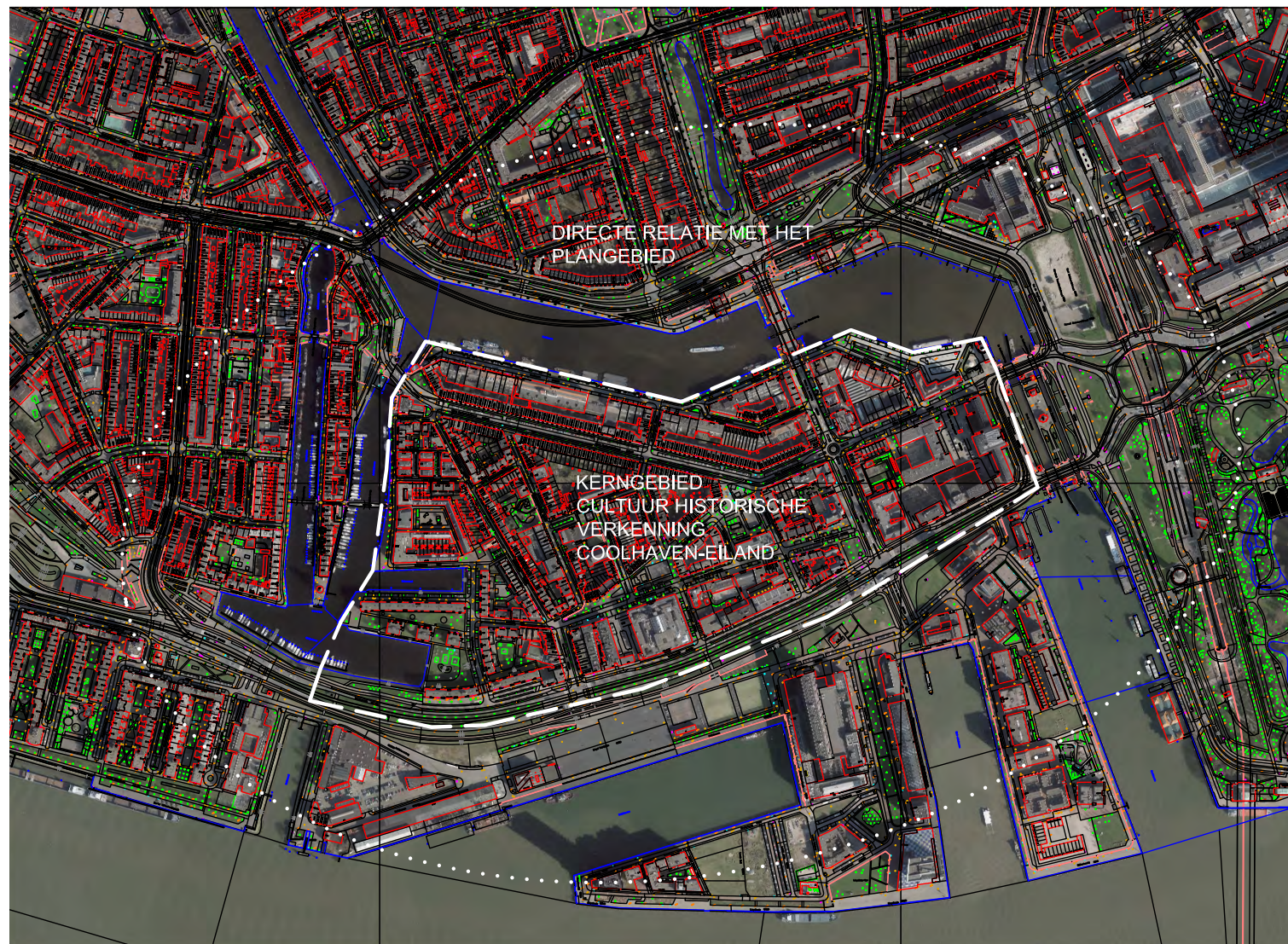
Gemeente Rotterdam



**Gemeente Rotterdam**

## **Inhoud**

|                              |    |
|------------------------------|----|
| Inleiding                    | 5  |
| 1: Ontwikkelingsgeschiedenis | 7  |
| 2: Ruimtelijke analyse       | 31 |
| 3: Waardering                | 43 |
| 4. Aanbevelingen             | 55 |
| Bijlagen                     | 57 |
| Bronnen                      | 58 |



Onderzoeksgebied

## INLEIDING

Sinds 2007 brengt de gemeente Rotterdam de geschiedenis, waardevolle architectuur en ruimtelijke karakteristieken van haar deelgebieden in beeld door middel van cultuurhistorische verkenningen. Deze verkenningen met hun waarderingen en aanbevelingen worden gebruikt als afwegingskader bij (her-) ontwikkelingen en als input voor beschermende maatregelen in bestemmingsplannen.

De Cultuurhistorische Verkenning Coolhaveneiland is in opdracht van Bureau monumenten en cultuurhistorie van Stadsontwikkeling gemeente Rotterdam uitgevoerd. Aanleiding voor het onderzoek is de herontwikkelingsopgave die voor een gedeelte van dit gebied is gesteld. Het IJzerblok en het Dirck Hoffblok lopen in 2020 uit exploitatie. Kennis en waardering van de in het onderzoeksgebied aanwezige cultuurhistorische waarden zijn van cruciaal belang om de gebiedsontwikkeling te sturen.

Deze cultuurhistorische verkenning is opgesteld volgens het 'Handboek opstellen en borgen Cultuurhistorische Verkenningen. Kennen, borgen en benutten van gebouwd Rotterdams erfgoed als ontwikkelkracht voor de stad'. In het handboek is een standaard voor het proces en het opstellen van cultuurhistorische verkenningen en het vertalen van de benoemde waarden en aanbevelingen naar ruimtelijke plannen vastgelegd.

### Aanpak

Voor deze verkenning is uitgebreid veldwerk, literatuur- en archiefonderzoek verricht. Het onderzoek in het Nationaal Archief, Stadsarchief Rotterdam en Het Nieuwe Instituut heeft een schat aan informatie opgeleverd, zoals historische kaarten, oude foto's, uitbreidingsplannen van de dienst Gemeentewerken en architectonische ontwerpen van architecten die veel in dit gebied hebben gewerkt. Bureau Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam en het Genootschap Historisch Delfshaven hebben hun specifieke kennis over dit gebied gebracht. Het onderzoek heeft z'n weerslag

gekreken in de ontwikkelingsgeschiedenis van het gebied. Om inzicht te krijgen in het huidige ruimtebeeld van het gebied is veldwerk verricht. De waardering van de architectuur en ruimtelijke karakteristieken van Coolhaveneiland is tot stand gekomen door het huidige ruimtebeeld in verband te brengen met de historische ontwikkeling. Op basis van de waardering wordt een aantal aanbevelingen gedaan. Hiermee is een afwegingskader tot stand gekomen voor de bepaling van de waarde van de stedenbouwkundige structuur en de architectuur van de wijk. De waardering en aanbevelingen zijn bedoeld voor de borging van cultuurhistorische waarden in het bestemmingsplan en bieden concrete uitgangspunten voor herontwikkeling.

### Leeswijzer

De cultuurhistorische verkenning bestaat uit vier onderdelen; de historische ontwikkeling, de ruimtelijke analyse, de waardering en aanbevelingen. In het eerste deel, de historische ontwikkeling, is inzichtelijk gemaakt hoe het gebied als veenontginning is ontstaan, hoe nauw de ontwikkeling van dit gebied samenhangt met die van Delfshaven, hoe de polder door het graven van de Coolhaven een eiland werd en hoe het gebied zich in de vroege twintigste eeuw ontwikkelde tot woonwijk. In het tweede deel is het huidige ruimtelijk beeld van het gebied nader geanalyseerd. De stedenbouwkundige structuur en de inrichting van de openbare ruimte worden geduid en er wordt een beeld van de bebouwing geschetst. In het derde deel zijn de structuur, de openbare ruimte en de bebouwing cultuurhistorisch gewaardeerd. Als laatste worden aanbevelingen gedaan. Hiermee is een toetsingskader tot stand gekomen voor de bepaling van de waarde van de stedenbouwkundige structuur, de inrichting van de openbare ruimte en de bebouwing. De aanbevelingen bieden uitgangspunten voor herontwikkeling.



1



2

1. Kaart van de ambachten Schoonderloo en Beukelsdijk, 1560.
2. Kaart van de Drie Schieën, 1512 waarop rechtsboven het grote Delfshaven met schutkolk en haven is te zien. Achter Delfshaven ligt het veel kleinere Schoonderloo, herkenbaar aan de kapel die boven de bomen uitsteekt.
3. Kaart van Visscherijen in de Maas omtrent Delfshaven en Schoonderloo, 1536. Te zien is het buitendijks gebied langs de Nieuwe Maas met in het midden Delfshaven en daarboven Schoonderloo met kapel en haven.



3

## 1. ONTWIKKELINGSGESCHIEDENIS

Coolhaveneiland is ontstaan door de aanleg van de Coolhaven in 1923-1933. Tot die tijd was het geen eiland, maar onderdeel van Polder Schoonderloo, de polder tussen Rotterdam en Delfshaven. Op de plek waar de Kapelstraat de Pieter de Hoochstraat kruist, stond in de Middeleeuwen de parochiekerk van Schoonderloo.

### Middeleeuwse veenontginningen

Tot het midden van de tiende eeuw bepaalden veenvorming en riviersedimentatie het landschap van het Schiegebied en concentreerde bewoning zich op de kleioevers van de veenrivieren die naar de Nieuwe Maas afstroomden. In de loop van de tiende eeuw werd het veen- en kleigebied in cultuur gebracht door sloten haaks op de bestaande waterlopen te graven. De kunstmatige ontwatering stopte de veenvorming, maar had als gevolg dat het maaiveld steeds lager kwam te liggen en kwetsbaar werd voor overstromingen. In de twaalfde eeuw werd het Schiegebied regelmatig door stormvloedengeteisterd. Door overstromingen als gevolg van de zware stormvloed in 1134 en 1163 verdwenen de in cultuur gebrachte gronden onder een kleilaag. Alleen de ringpolders Matenesse en Schoonderloo verdwenen niet geheel onder de klei. Het zijn een van de weinige restanten van de oudere ontginningen.<sup>1</sup>

Na de stormvloed in december 1163 namen de graven van Holland de leiding in de herontginning van het Schiegebied. Opnieuw werden haaks op de waterlopen sloten gegraven die het land ontwaterden en er werd een dijkengordel aangelegd om het water in het mondingsgebied van de Schie te beteugelen. De dijkengordel bestond uit de Kleiweg, Oudedijk, Beukelsdijk en Blommersdijk. In de loop van de dertiende eeuw breidde de bedijking zich uit en werd tenslotte de Schielands Hoge Zeedijk aangelegd, waardoor de dijkengordel en de ringdijken hun waterkerende functie verloren. De Havenstraat, het Heiman Dullaertplein en de Pieter de Hoochstraat volgen het twaalfde-eeuwse tracé van de Schielands Hoge Zeedijk.

### Ambacht van Schoonderloo

In 1300 was het Schiegebied gekoloniseerd en opgedeeld in ambachten. Een ambacht was een lokaal gerechtsdistrict waarin een schout het landsheerlijk gezag vertegenwoordigde en het bestuur en de rechtspraak uitoefende. De ringpolder Schoonderloo viel onder het ambacht van Schoonderloo dat eerst in handen was van de Heren van Putten en vervolgens van de Heer van Voorne. Het ambacht strekte zich uit tussen de Nieuwe Maas, de huidige Westersingel, West-Kruiskade-Middellandstraat-Vierambachtsstraat en de Grote Visserijstraat. Ook de Coolse Polder maakte deel uit van het ambacht van Schoonderloo, zoals op de kaart van de ambachten Schoonderloo en Beukelsdijk uit 1560 te zien is.

Het ambacht viel samen met de parochie Schoonderloo.<sup>2</sup> De parochie van Schoonderloo was ouder dan die van Rotterdam en Delfshaven. De parochiekerk was gewijd aan Sint Job en stond aan de Schielands Hoge Zeedijk, ongeveer op de plek waar de huidige Pieter de Hoochstraat en de Kapelstraat elkaar kruisen. De lintbebouwing op en aan de Schielands Hoge Zeedijk bestond uit boerderijen en woningen. Schoonderloo was een kleine agrarische nederzetting die zich door handelsactiviteiten onderscheidde van andere agrarische nederzettingen in het Schiegebied.<sup>3</sup> Schoonderloo lag aan een landroute, beschikte over een eigen haven en herbergen.<sup>4</sup> Tussen Schoonderloo en Charlois was een overzetveer over de Nieuwe Maas die twee landwegen, op de noordelijke en zuidelijke Maasoever, met elkaar verbond.<sup>5</sup> Dit is goed te zien op de kaart 'Visscherijen in de Maas omtrent Delfshaven en Schoonderloo' uit 1536. Het ambacht Schoonderloo kwam vóór 1332 in grafelijke handen zodat de graaf het halve veer kon verpachten. Maar in de loop van de veertiende eeuw liepen de inkomsten uit ambacht Schoonderloo terug door de groei van Schiedam, Rotterdam en het naburige Delfshaven.<sup>6</sup>

### Delfshaven overschaduwde Schoonderloo

Aan de monding van de Delfshavense Schie, het kanaal dat in 1389 tussen Overschie en de Nieuwe Maas werd aangelegd, ontwikkelde zich de satellithaven van Delft: Delfshaven. Om

<sup>1</sup> M. IJsselstijn, 'De grote Ontginning 950-1200', in: J.E. Abrahamse, A. van der Zee, M. Kosian (eds.), *Atlas van de Schie. 2500 jaar werken aan land en water*, Bussum 2016, pp. 34-35, 51.

<sup>2</sup> In 1276 werd Schoonderloo voor het eerst als parochie genoemd.

<sup>3</sup> A. van der Schoor, *Stad in aanwas. Geschiedenis van Rotterdam tot 1813*, Zwolle 1999, p. 28.

<sup>4</sup> A. van der Schoor, *De dorpen van Rotterdam van ontstaan tot annexatie*, Rotterdam 2013, pp. 72-73.

<sup>5</sup> A. van der Schoor, *Stad in aanwas. Geschiedenis van Rotterdam tot 1813*, Zwolle 1999, p. 57.

<sup>6</sup> A. van der Schoor, *Stad in aanwas. Geschiedenis van Rotterdam tot 1813*, Zwolle 1999, p. 58.



4



5



6

4. Zeemagazijn VOC aan de Voorhaven, 1672.

5. 'Oost-indische Compagnies-werf te Delfshaven' door G. Groenewegen, 1779. Vanaf het standpunt ten oosten van de Buizenwaal waren het Zeemagazijn en drie scheepswerven te zien.

6. Wandkleed van Joost Jansz. Lanckaert laat zien waar de Geuzen bij Schoonderloo (=Cherlo) de Schielands Hoge Zeedijk door hadden gestoken, 1606.

7. Kaart van Schieland door Floris Balthasarsz. van Berckenrode, 1611.



7

het kanaal in de Nieuwe Maas uit te laten monden, werd een sluis met twee schotdeuren aangelegd waardoor een schutkolk voor schepen ontstond. De schutkolk (Aelbrechtskolk) leidde naar de haven (Voorhaven) die in open verbinding stond met de Nieuwe Maas. In 1451 kreeg Delfshaven toestemming om ten oosten van de haven een tweede haven (Achterhaven) aan te leggen. Rond de havens en de schutkolk had zich een nederzetting met eigen kapel ontwikkeld. De Sint-Anthoniuskapel viel onder de parochie Schoonderloo. Het stadsbestuur van Delft hield zijn satellithaven kunstmatig klein; Delft had geen behoefte aan concurrentie maar wel aan een toegang tot de Nieuwe Maas voor zijn bierexport. De kaart 'Drie Schieën' (afb. 2) laat zien dat Delfshaven in 1512 desondanks een flinke nederzetting was. De Aelbrechtskolk en Voorhaven zijn duidelijk herkenbaar (de Achterhaven staat er niet op). Achter Delfshaven ligt het veel kleinere Schoonderloo met voornamelijk agrarische bebouwing en een relatief grote kerk. Tot de agrarische bebouwing behoorde de imposante en mogelijk omgrachte boerderij Croondersteyn. De boerderij stond ten westen van de kerk van Schoonderloo en gaat terug tot de veertiende eeuw. De kaart 'Visscherijen in de Maas omtrent Delfshaven en Schoonderloo' uit 1536 (afb. 3) toont Schoonderloo als kleine nederzetting met een eigen haven. Het is in deze tijd, begin zestiende eeuw, dat de kerk van Schoonderloo haar functie als parochiekerk moest afstaan aan de Sint-Antoniuskapel van Delfshaven en tot kapel werd gedegradeerd.

Tijdens de Tachtigjarige Oorlog kreeg het ambacht Schoonderloo het flink voor de kiezen. In april 1572 staken de Spanjaarden de kapel van Schoonderloo in brand en legden ook Delfshaven in de as. Om de Spanjaarden te verjagen, werden in september 1574 de sluisen opengezet zodat Schieland, Delfland en Rijnland onder water zouden lopen. Vanwege een ongunstige wind, gaf Willem van Oranje opdracht om de Schielands Hoge Zeedijk bij Capelle aan den IJssel en Delfshaven door te steken opdat het gebied diep genoeg onder water zou komen te staan. Hierdoor moesten de Spanjaarden op 3 oktober de aftocht blazen en kon het

belegerde Leiden eindelijk worden ontzet. Dat doorsteken bij Delfshaven gebeurde 'in de kromte van Schoonderloo'.<sup>7</sup> Het wandtapijt van Joost Jansz. Lanckaert uit 1606 situeert de dijkdoorbraak ten oosten van de kapel van Schoonderloo. Het gebied achter de Schielands Hoge Zeedijk was een leeg polderlandschap met een rechthoekig patroon van lange, smalle percelen en dicht opeen liggende ontwateringssloten. Door Polder Schoonderloo en de Coolse Polder liepen paden. Het 'Geldelose Pat' werd in 1610 voor het eerst genoemd en is te zien op de kaart van Schieland die Floris Balthasarsz. van Berckenrode maakte. Het Geldeloze Pad bestaat nog in het tracé van het Kerkepad en Schonebergerweg. Mogelijk is het de oude landroute naar het overzetveer tussen Schoonderloo en Charlois. De kaart laat de bebouwing in Schoonderloo zien die zich concentreert aan de Schielands Hoge Zeedijk en het Geldeloze Pad. In 1632 telde de nederzetting 48 huizen, een aantal boerderijen met moestuinen en een of meerdere herbergen. De zeventiende- en achttiende-eeuwse industrie van Schoonderloo bestond uit een houtzaagmolen, een glasblazerij, een loodasbranderij, een lijmkokerij, een bierbrouwerij en enkele scheepsbroodbakkerijen, traankokerijen en leerlooierijen. In de achttiende eeuw werd aan het Geldeloze pad de buitenplaats Schonenberg gesticht.

### VOC aan de Buizenwaal

Op de kaart van Schieland is ook te zien dat Delfshaven er een nieuwe haven bij had gekregen. Het buitendijkse aangeslibde gebied (gors) tussen de Schielands Hoge Zeedijk, de Nieuwe Maas en de Achterhaven heette de Molengors. Het was op een molen na leeg. Omstreeks 1600 werd in het zuiden van de Molengors de Buizenwaal gegraven voor de winterberging van de haringvloot. Gelijktijdig werd de Waaldijk aangelegd die de Buizenwaal moest beschermen en aansloot op de Schielands Hoge Zeedijk. Enkele jaren later werd ten noorden van de Buizenwaal de Delftse VOC-werf aangelegd, een van de zes VOC-werven van Nederland. Delft was een van de medeoprichter van de Vereenigde Oostindische Compagnie.

<sup>7</sup> F.J. Klein, *Beschrijving en geschiedenis van Delfshaven, benevens die van Schoonderloo en het slot Spange. Kroniek van al de merkwaardige voorvallen, belangrijke oorkonden, privilegiën, publicatiën, correspondentiën en verdere stukken, op Delfshaven betrekking hebbende*, Delfshaven 1873, p.30.



8. Kaart van de Gemeente Delfshaven, 1882

De VOC-kamer was gevestigd in Delft, de scheepswerf in Delfshaven. De VOC kreeg uiteindelijk alle grond rondom de Buizenwaal in gebruik. Het VOC-complex bestond uit drie werven ten noorden en één ten zuiden van de Buizenwaal. De VOC kocht de loodsen aan de Achterhaven om deze af te breken en daar in 1672 een groot pakhuis te bouwen. Het Oost-Indisch Zeemagazijn was een pakhuis met de uitstraling van een stadspaleis. Het classicistische gebouw had een symmetrische opzet met een enorm cartouche met VOC-embleem boven de entree en een klokkentoren die bekroond werd door een windwijzer in de vorm van een schip. Op de vier hoeken van het afgeknotte schilddak stonden sokkels met opengewerkte globes die de vier werelddelen verbeelden waar de VOC actief was. In 1746 ging het gebouw in vlammen op en het herbouwde Zeemagazijn moest het stellen zonder de symbolische ornamentiek.

Gedurende het bestaan van de VOC (1602-1795) rolden 111 schepen van de scheepswerven. De VOC vormde een grote stimulans voor de maritieme ontwikkeling van Delfshaven en was van groot belang voor de werkgelegenheid. Het terrein ten noorden van de VOC-werf was bebouwd met kleine woningen voor de arbeiders en ambachtslieden die in de zeventiende en achttiende eeuw op werven werkten.

### **Schoonderloo in de negentiende eeuw**

Voor Delfshaven betekende het jaar 1795 in veel opzichten een keerpunt. De opheffing van de VOC bracht de plaatselijke economie een zware slag toe. Er kwam een einde aan de uitoefening van heerlijke rechten en werden naar Frans model gemeentebesturen georganiseerd. De ambachtsheerlijkheid Schoonderloo werd opgeheven en voortaan gingen Delfshaven en Schoonderloo als zelfstandige gemeenten verder. De zelfstandigheid van Schoonderloo was van korte duur, want in 1811 werd het poldergebied verdeeld over Rotterdam en Delfshaven. Schoonderloo ging op in de gemeente Delfshaven. In de loop van de negentiende eeuw raakte de gemeente Delfshaven in verval. De havens waren niet meer toegerust voor moderne scheepvaart. Voor de steeds groter wordende

schepen was de toegang tot de Buizenwaal te smal en de lengte van de scheepshellingen te beperkt. Daarbij kwam dat de verzanding van de Nieuwe Maas geen schepen met grote diepgang toeliet en belemmerde een almaar groeiende zandplaat voor de monding van de Delfhavense Schie de toegang tot de haven. Deze zandplaat, de Ruigeplaat, was al in de zestiende eeuw ontstaan. Vanaf de Nieuwe Maas was Delfshaven alleen toegankelijk via de Kous, een geul tussen de Ruigeplaat en Delfshaven. Pas in 1871-1874 werd als onderdeel van het plan voor de Nieuwe Waterweg dwars door de Ruigeplaat een kanaal in het verlengde van de Delfshavense Schie aangelegd. Dit kanaal kreeg de naam Schiemond. Door het afdammen van de Kous ontstond een nieuw havenbekken, namelijk de Middenkous.

In 1841 uitte de gemeente Delfshaven de wens om met de gemeente Rotterdam samengevoegd te worden. Maar Rotterdam zag geen noodzaak voor uitbreiding van het grondgebied. Het armlastige Delfshaven verkocht daarom percelen weiland in de Coolse Polder als bouwgrond aan grondspeculanten. Malafide bouwondernemers bouwden kleine rug-aan-rugwoningen aan onverharde en onverlichte straten. Door het ontbreken van riolering veroorzaakten de bewoners een sterke vervuiling van het polderwater. De Coolse Polder ontwikkelde zich tot een gebied met sloppen dat bekend stond onder de naam Nieuw Delfshaven. Op de plek achter het tegenwoordige Kantoor der Rijksbelastingen (aan de Puntegaalstraat) bevond zich zo'n sloppenbuurt. Andere particuliere woningbouwinitiatieven waren de Kapiteinsbuurt (tussen de Buizenwaal en de Havenstraat) en de Schoonderloostraat. In jaren zeventig en tachtig van de negentiende eeuw werd een VOC-loods aan de Buizenwaal verbouwd tot twaalf woningen voor gepensioneerde zeekapiteins. Een noemenswaardig initiatief was de bebouwing aan de Schoonderloostraat. In 1880 liet de Delfshavense distillateur Henkes op eigen kosten een straat aanleggen en woningen bouwen.

Na de opheffing van de VOC werd de werf gesloten en kreeg het Zeemagazijn een opeenvolging van nieuwe functies.



9



10



11



12

9. Kapelruïne bij Schoonderloo door G. Groenewegen, 1800.  
 10. Havenstraat met Sint Antonius Abtkerk, 1898.  
 11. Buitenplaats Schooneberg, omstreeks 1900.  
 12. Stroodorp.

In de eerste jaren heeft het vermoedelijk dienst gedaan als opvang van oorlogsinvaliden (1806-1810). Na 1810 kwam het terrein in handen van de Admiraliteit van Rotterdam en diende het Zeemagazijn als opslag voor levensmiddelen. De scheepshellingen werden niet door de Admiraliteit gebruikt en op de kadastrale kaart van 1832 zijn ze dan ook geheel verdwenen. In 1888 nam de Soda- en Chemicaliënfabriek van Kortman & Schulte haar intrek in het Zeemagazijn en werd uitgebreid tot een fabriekscomplex.

In de loop van de negentiende eeuw raakte de Havenstraat dichtbebouwd. In eerste instantie met werkplaatsen, industrie en woningen voor havenarbeiders aan de buitendijkse zijde, maar uiteindelijk ook met woning voor de middenklasse en winkels aan beide zijden van het dijklichaam. Op de plek van een achttiende-eeuwse schuilkerk werd in 1863 een Rooms-Katholieke kerk gebouwd, de Sint Anthonius Abtkerk. Aan de Westzeedijk werd de parochiale brgraafplaats aangelegd. De achttiende-eeuwse buitenplaats Schooneberg werd in 1871 ingericht als verpleeghuis voor ongeneeslijk zieke, arme mensen. Voor dit doel werden op het landgoed enkele hofjeswoningen gebouwd. In 1890 nam de Nederlandsche Zendingsvereniging haar intrek in de gebouwen en zette een school op waar jongens werden opgeleid tot zendeling. In de nabijheid van landgoed Schooneberg lagen een paar kleine arbeidersbuurten zoals Borchershof, Schooneberg en Stroodorp. Zo'n buurt bestond uit een paar korte straten met rug-aan-rugwoningen. De buurten genoten een slechte reputatie, met name Stroodorp.

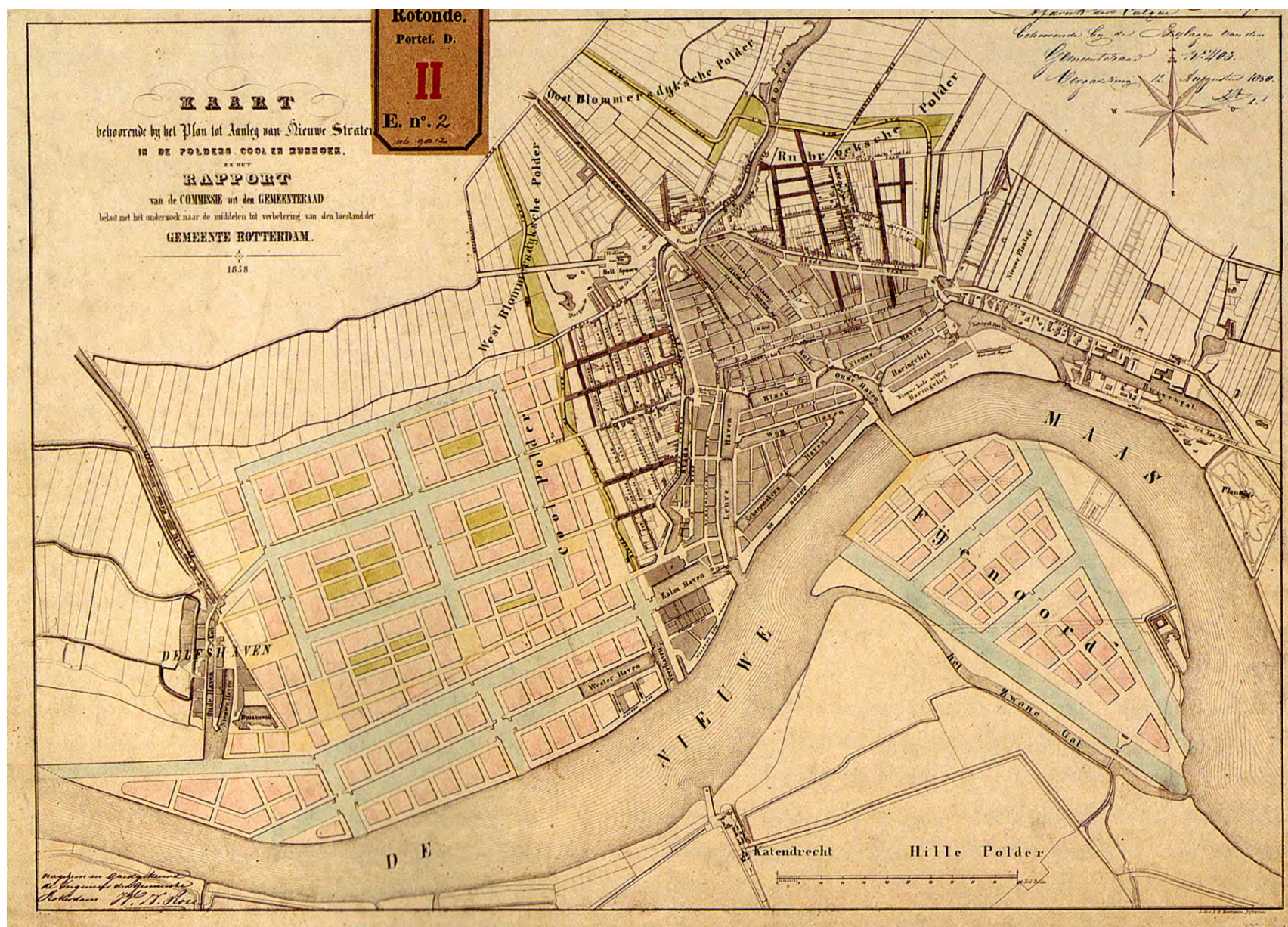
### **Plannen voor een Coolhaven**

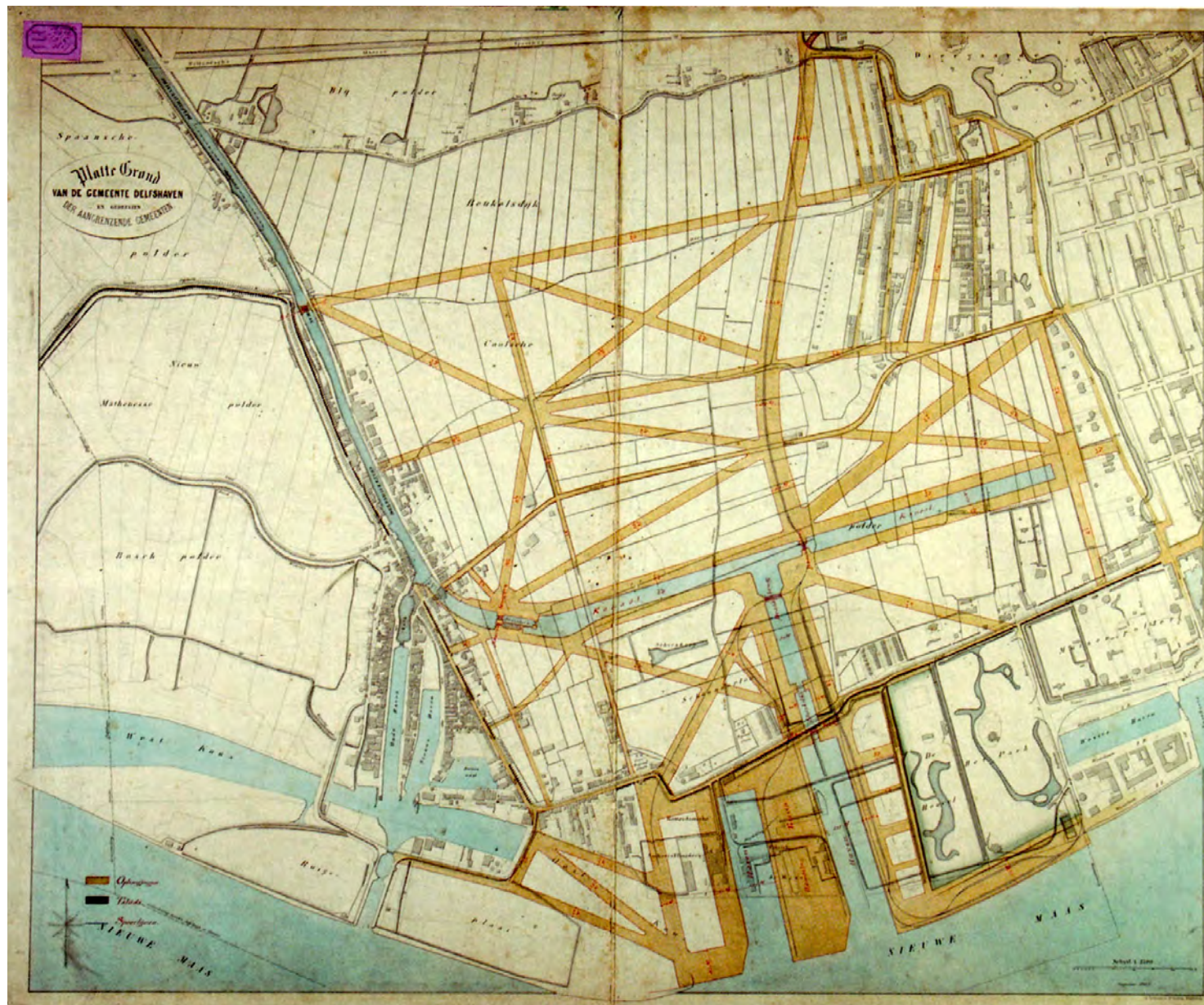
Plannen voor de Coolhaven gaan terug tot het midden van de negentiende eeuw. De toenemende handel vroeg om meer kades met los- en laadgelegenheid voor zeeschepen en woningen voor havenarbeiders. Stadsarchitect W.N. Rose presenteerde in 1858 een ambitieus uitbreidingsplan voor de Coolse polder bestaande uit een geometrisch raster met havens en grachten, brede straten en pleinen (afb. 13). Grootschalige onteigeningen vormden een te groot

struikelblok, zodat het plan terzijde werd geschoven.

In 1866 volgde een pragmatischer plan. Het ontwerp dat Rose samen met C.B. van der Tak maakte, was een voorstel voor een infrastructuur die zich baseerde op bestaande structuren. De belangrijkste elementen zijn een noord-zuid georiënteerd hoofdkanaal en twee oost-west georiënteerde kanalen tussen de Delfhavense Schie en het hoofdkanaal dat in verbinding staat met de Nieuwe Maas. Hierdoor zou het scheepvaartverkeer uit Delft de Nieuwe Maas kunnen bereiken zonder door de fuik van Delfshaven gedwongen te worden. Vanwege de op handen zijnde uitbreiding op Feijenoord en de aanleg van de ZuiderSpoorlijn, werd ook dit plan op de lange baan geschoven.

Door de versnelde groei van de Rotterdamse haven na de opening van de Nieuwe Waterweg (1872) en de grote toeloop van nieuwe Rotterdammers door de landbouwcrisis (1880), was in de jaren tachtig van de negentiende eeuw de vraag naar nieuwe havens en arbeiderswoningen zeer groot. Opnieuw kwam de Coolpolder in beeld. G.J. de Jongh, directeur van de dienst Gemeentewerken, presenteerde in 1883 een plan dat in de eerste plaats de belangen van de handel en scheepvaart tegemoet kwam. Centraal thema was de binnenhaven vanaf de nog aan te leggen Parkhaven tot aan de Beukelsdijkseweg, die bovendien in verbinding stond met de Delfhavense Schie (afb. 14). Een jaar na de annexatie van Delfshaven in 1886 herzag De Jongh zijn plan. De in het verlengde van de Parkhaven geprojecteerde haven was aanzienlijk korter. Het haaks op de haven geprojecteerde kanaal was nieuw en reikte van de Delfhavense Schie bij Delfshaven tot bijna aan de Westersingel. In 1892 werd het Coolpolderplan op hoofdlijnen vastgesteld en resulteerde in een gedeeltelijke uitvoering, zoals de aanleg van wegen. Tot het graven van de Coolhaven kwam het echter niet. Omdat de Woningwet (1901) grote gemeenten verplichtte om een uitbreidingsplan op te stellen, voegde De Jongh de bestaande plannen voor Rotterdam bijeen. Het Coolpolderplan uit 1892 werd zodoende vrijwel ongewijzigd opgenomen in het Algemeen Uitbreidingsplan van 1903. De gemeenteraad had





13. Rose's Coolpolderplan, 1858.  
14. De Jonghs Coolpolderplan, 1887.



15



16



17



18



19



20



21

- 15. Sint-Jobshaven, Parkhaven en Coolhaven, 1930.
- 16. Zeevaartschool door W. Dahlen, 1916.
- 17. N.V. Kaufmann's Huidenhandel, 1910.
- 18. Zeemanshuis en Saint-Mary's Church door J. Verheul Dzn., 1913.
- 19. Kantoor van de Scheepvaartvereniging Zuid door W. Kromhout, 1920-1922.
- 20. Nederlandse Handelshogeschool door P.H van der Heyden en A.A. van Nieuwenhuyzen, 1916.
- 21. 'Moderne heerenhuizen', door F.J. Hoogeveen, 1925.

echter kritiek op het plan. De geprojecteerde ligging van de Coolhaven betekende dat het Land van Hoboken gedeeltelijk opgeofferd moest worden. De raadsleden meenden dat het gebied beter benut kon worden als luxe woonwijk met vrijstaande bebouwing.

### **Westzeedijk als kantorenboulevard**

In de laatste decennia van de negentiende eeuw had De Jongh zich vooral geconcentreerd op de havens voor het moderne transitoverkeer op de linker Maasoever, dat - volgens critici - ten koste ging van de stukgoedsector. De Jongh projecteerde daarom drie stukgoedhavens tussen Het Park en Delfshaven. In 1903 konden de Parkhaven en Schiehaven in gebruik worden genomen en in 1908 de Sint-Jobshaven. In 1906 werd de Ruigeplaatweg aangelegd die ter hoogte van de Kapelstraat aansluit op de Westzeedijk. In 1929 is de Ruigeplaatweg onderdeel van de Westzeedijk geworden. De aanleg van de stukgoedhavens had als gevolg dat zich langs de Ruigeplaatweg grote pakhuizen en bedrijfsgebouwen vestigden, zoals het Stokvisgebouw naar ontwerp van architect J. Verheul Dzn. (1909), N.V. Kaufmann's Huidenhandel (1910) en N.V. A.J. Ten Hope's Handelsmaatschappij door J. Verheul Dzn. en C.N. van Goor (1910-1911).

### **Pieter de Hoochweg als representatieve allee**

In 1906 werd de Pieter de Hoochweg als verbinding tussen de Heemraadssingel en de Westzeedijk aangelegd. Als verlenging van de Heemraadssingel kreeg de weg het karakter van een monumentale allee met imposante bebouwing. De eerste gebouwen waren het Zeemanshuis en de Anglicaanse Saint-Mary's Church naar ontwerp van architect J. Verheul Dzn. (1913). Vervolgens de Nederlandse Handelshogeschool door architecten P.H. van der Heyden en A.A. van Nieuwenhuyzen (1916) en de Zeevaartschool door architect W. Dahlen (1916). Enkele jaren later het Rijks Loodswezen en het Batavierhuis waarvan de architecten niet bekend zijn. Als laatste het kantoor van de Scheepvaartvereniging Zuid (1920-1922) en Drukkerij en Uitgeverij Wyt (1923-1925), beide naar ontwerp van

architect W. Kromhout. Door de verslechterde economische situatie kon de droom van de Pieter de Hoochweg als representatieve allee niet volledig worden gerealiseerd. De fraaiste hoeken werden na 1925 uitgegeven voor woningbouw. De boven- en benedenwoningen, aangeprezen als 'moderne heerenhuizen' voor de gegoede middenklasse waren snel verkocht. Kennelijk bestond er een grote behoefte aan dit type woningen in de wat duurdere prijsklasse.

### **Kanalen- en uitbreidingsplan 1917**

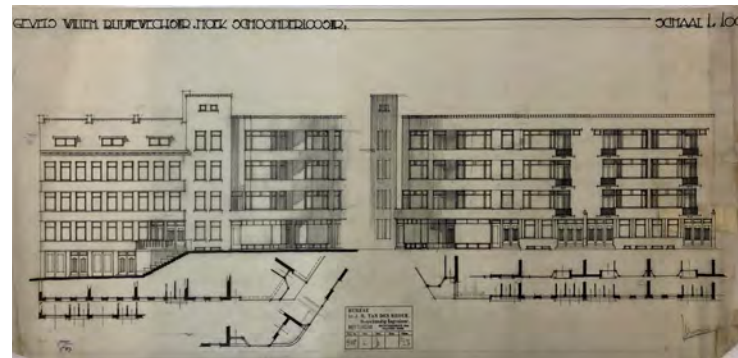
Onder A.C. Burgdorffer, de nieuwe directeur van de dienst Gemeentewerken, werd het Algemeen Uitbreidingsplan aangepast op de veranderde omstandigheden. In 1913 begon Burgdorffer met het uitwerken van een samenhangend plan om Rotterdam te ontzien van de constante stroom aan binnenvaartschepen die zich sinds de opening van de Nieuwe Waterweg door de binnenstad perste. Hij greep terug op eerdere plannen van De Jongh voor een verbinding tussen de Delfshavense Schie en de Nieuwe Maas. In 1917 presenteerde Burgdorffer het Kanalenplan dat een nieuwe verbinding beoogde tussen de Rotte, de Rotterdamse Schie en de Delfshavense Schie. Om een verbinding met de Maas tot stand te brengen zou een nieuwe binnenhaven tussen de Delfshavense Schie en de Parkhaven worden gegraven. De aanleg van de Coolhaven - een werkverschaffingsproject - begon in 1923 en was tien jaar later voltooid toen in 1933 de sluis bij de Aelbrechtskolk buiten werking werd gesteld. De vaarroute van de Delfshavense Schie naar de Nieuwe Maas liep voortaan via de Coolhaven en de Parksluizen. Burgdorffer wilde de kaden aan de Coolhaven laten bebouwen met kantoren en opslagplaatsen. De noordelijke kade moest echter de uitstraling van de Heemraadssingel behouden of krijgen, zo meende de Kamer van Koophandel. Dus alleen de zuidelijke kade zou met pakhuizen worden bebouwd. Het verschil in sfeer is nog steeds duidelijk zichtbaar. Het Kanalenplan hield ook een uitbreidingsplan in voor het uitgestrekte terrein tussen de Nieuwe Binnenweg en de Westzeedijk. M.J. Granpré Molière maakte het Uitbreidingsplan

<sup>8</sup> N. Mens, *W.G. Witteveen en Rotterdam*, Rotterdam 2007, p. 71.

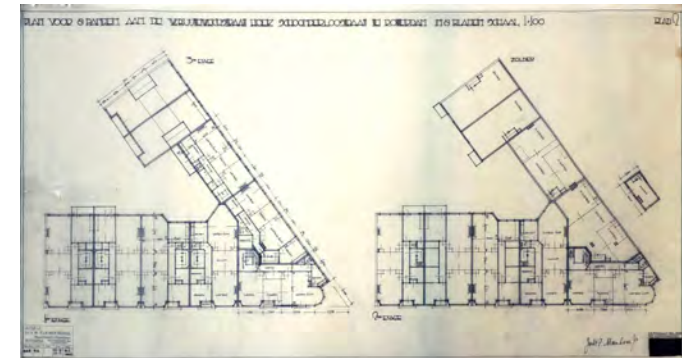


22. Uitbreidingsplan voor het zuidelijk deel van de Coolpolder door M.J. Granpré Molière, 1920.





24



25



26



27



28



29

24, 25 en 29. Portiekwoningen aan de Willem Buytewechstraat door J.H. van den Broek, 1928.

26. Portiekwoningen aan de Pieter de Hoochstraat door J.H. van den Broek, 1929.

27. Petruskerk (Schipperkerk) door J. en P. Cuyper.

28. Schoonderloostraat, 1930.

30. Splitsing Willem Buytewechstraat en Dirck Hoffstraat, jaren '30

31. Willem Buytewechstraat, jaren '30.



30



31

voor voor het zuidelijk deel van de Coolpolder. Het westelijke gedeelte - het eigenlijke Coolhaveneiland - zou als havenwijk worden ingericht. Het oostelijke gedeelte als luxueus woonkwartier (afb. 22).<sup>8</sup> De gemeenteraad keurde in 1919 het Kanalenplan goed. Het plan voor het zuidelijk deel van de Coolpolder werd in 1920 goedgekeurd. Geen van beide plannen werd uitgevoerd omdat het terrein ten oosten van de Pieter de Hoochweg sinds de zeventiende eeuw eigendom was van de familie van Hoboken die zich het recht voorbehield om ongestoord van de landelijke omgeving te kunnen blijven genieten. Door het overlijden van A. van Hoboken in 1924, ontstond de gelegenheid om de grond over te nemen en het uitbreidingsplan aan te passen aan de nieuwe omstandigheid.

### **Uitbreidingsplan Dijkzigt 1926**

De nieuwe stadsarchitect W.G. Witteveen maakte in 1926 het definitieve uitbreidingsplan Dijkzigt (afb. 23). De belangrijkste wijziging in de havenwijk betrof de doorgaande route vanuit het centrum, de Willem Buytewechstraat, splitste zich ter hoogte van de Algemene Begraafplaats in een route naar de nieuwe uitbreidingswijken ten westen van Delfshaven en een route naar de Westzeedijk (Dirck Hoffstraat). De ingreep is op te vatten als een passtuk; de aansluiting op doorgaande routes bepaalden de opzet.

De bebouwing van Coolhaveneiland zou bestaan uit arbeiders- en middenstandswoningen met twee of drie verdiepingen. De arbeiderswoningen werden aan de binnenstraten gebouwd, niet zelden voorzien van bedrijfsruimte op de begane grond. De middenstandswoningen werden aan de doorgaande wegen gebouwd en de architectuur van deze woningen kreeg meer aandacht dan de arbeiderswoningen.

In december 1926 werd het gewijzigde uitbreidingsplan voor het zuidelijke gedeelte van de Coolpolder voorlopig vastgesteld. Vervolgens werd het gebied ten zuiden van de Coolhaven opgehoogd met het zand dat uit de Coolhaven kwam. Op de zandlaag zouden straatbanen en bouwblokken worden aangelegd. De bebouwing aan de Schoonderloostraat, die uit 1880 dateert, bleef behouden. Dat betekende dat een

deel van Coolhaveneiland - het gebied rond de Havenstraat - niet opgehoogd zou worden en een afzonderlijke bemaling behield.<sup>9</sup>

Het terrein ten noorden van de Westzeedijk werd opgehoogd tot dijkhoogte, dus ook de Algemene Begraafplaats. In 1923 werden de meeste graven geruimd, alleen de Joodse graven niet. Al in 1910 had de gemeente besloten om ter plaatse een plantsoen aan te leggen om de grafrust te verzekeren. Het huidige plantsoen aan het Kerkepad markeert de locatie van de Joodse graven.

### **Nieuw woningtype aan de Willem Buytewechstraat**

Coolhaveneiland kreeg een nieuw woningtype. De gemeente gaf aan de Willem Buytewechstraat bouwgrond uit in percelen van 6,75 meter breedte in plaats van de gebruikelijke 4,75 meter. Op brede percelen was het mogelijk om flatbouw te realiseren. Tot dan toe werd flatbouw alleen toegepast voor luxueuze appartementen, vanaf 1928 ook voor mensen met een bescheidener inkomen. Bovendien bood een breder perceel de gelegenheid om een moderne woningplattegrond te ontwerpen; een woning zonder smalle gangen en kleine zijkamers.

De ontwikkeling van een nieuw woningtype was geen sinecure. Bouwondernemers lieten zich leiden door de vraag van de kopers en tekenden liever zelf plattegronden dan dat ze deze taak uit handen gaven aan experimenterende architecten.<sup>10</sup>

Aan de Willem Buytewechstraat werkten vijf verschillende bouwondernemers met architecten L. van der Vlucht en J.H. van den Broek samen en realiseerden twee bijzondere woningbouwprojecten die nauw met elkaar samenhangen. Ook de architecten toonden grote verwantschap.<sup>11</sup> Van der Vlucht ontwierp het woningbouwcomplex aan de noordzijde van de Willem Buytewechstraat, architect J.H. van den Broek het woningbouwcomplex aan de zuidzijde. Ze ontwierpen twee straatwanden met eenduidig, nadrukkelijk horizontaal karakter en geaccentueerde hoeken. Achter de gevels zijn echter verschillende plattegronden gerealiseerd. Van der Vlucht maakte een 'plat' en in principe eindeloos herhaalbaar

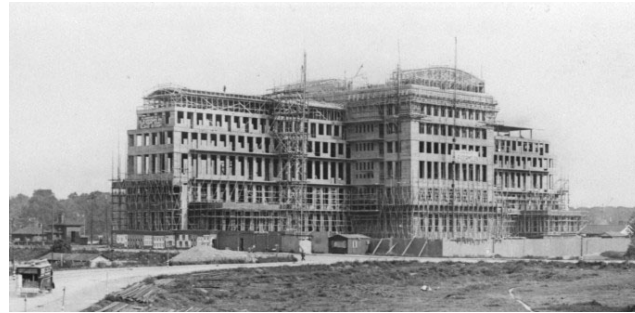
<sup>9</sup> L.J.C.J. van Ravesteyn, *Rotterdam in de twintigste eeuw. De ontwikkeling van de stad vóór 1940, Rotterdam 1948*, pp. 206.

<sup>10</sup> 'De verandering van het Rotterdamsche woningtype', in: *Rotterdamsch Nieuwsblad*, 6 januari 1928, p. 1. [Geraadpleegd op Delpher op 02-02-2020]

<sup>11</sup> In 1937 trad J.H. van den Broek toe tot het bureau van Brinkman en Van der Vlucht.



32



33



34



35



37

32. Parochiale begraafplaats aan de Westzeedijk met de Machinistenschool en het Rijksbelastingkantoor op de achtergrond, jaren '50.

33. Rijksbelastingkantoor in aanbouw, midden jaren '40.

34. De kade aan de Coolhaven, kort na de oorlog.

35, 36. Pakhuizen en bedrijfsruimte aan de Coolhaven, 1951-1954.

37. De 'Bakemaflat' op de hoek van de Havenstraat en Waalstraat, 1952 (in 1988 gesloopt voor nieuwe woningen).

38. Boezemgemaal Parksluizen door G.J. van der Grinten, 1964-1968.



36



38

gevelontwerp. Van den Broek maakte een gevelontwerp waarin de straatwand wordt gedifferentieerd. Hij relateerde de differentiatie aan de stedenbouwkundige context zoals de diepte van de achtergelegen bouwblokken en het niveauverschil met de dwarsstraten. Van der Vlugt en Van den Broek realiseerden aan de Willem Buytewechstraat een monumentaal stadsbeeld.<sup>12</sup> Critici spraken van een geslaagde samenwerking tussen bouwondernemers en architecten. Volgens sommigen was de woningbouw aan de Willem Buytewechstraat zelfs 'de grootste aesthetisch-stedebouwkundige winst in deze eeuw'.<sup>13</sup>

### Kerken en scholen

De kapel van Schoonderloo die sinds de brandstichting van de Spanjaarden in 1572 nog eeuwenlang als ruïne bewaard was gebleven, had in 1802 het veld moeten ruimen voor de aanleg van de straatweg naar Schiedam, de Schiedamseweg. Voor kerkbezoek van gebruikelijke geloofsovertuigingen waren de bewoners van Coolhaveneiland op kerken in de naburige wijken aangewezen. De kerken van Coolhaveneiland bedienden bijzondere groepen die sterk havengerelateerd waren. De Anglicaanse Saint-Mary's Church (1913) naar ontwerp van J. Verheul Dzn. was bedoeld voor de grote aantallen Britse kerkgangers. De inmiddels gesloopte Rooms-Katholieke Petruskerk (1928-1929) aan de Schoonderloostraat, naar ontwerp van architecten Jos Cuypers en Pierre Cuypers, was speciaal gebouwd voor de grote toeloop van schippersgezinnen en stond dan ook beter bekend als de Schipperskerk. De kerk aan de Coloniastraat (1933-1935), naar ontwerp van H. Sutterland was voor de zeer strenge Christelijk Gereformeerden en daarmee het enige kerkgebouw dat niet direct aan de havenfunctie van Rotterdam was gerelateerd.

Coolhaveneiland telt opvallend veel scholen. In de Schoonderloostraat werd in 1884 de Gemeenteschool voor Uitgebreid Lager Onderwijs gebouwd en in 1897 de Rooms-Katholieke Sint-Jacobusschool voor lager onderwijs. Deze scholen waren gebouwd voor de kinderen van Delfshaven. De

aanleg van de Pieter de Hoochweg trok onderwijsinstellingen aan van regionale en nationale betekenis zoals de Zeevaartschool en de Nederlandse Handelshogeschool. Voor de kinderen van Coolhaveneiland werd in 1929-1930 in de Coolhavenstraat een groot schoolgebouw voor openbaar lager onderwijs gebouwd. Spraakmakend was de bouw van het Lyceum aan de Pieter de Hoochstraat in 1927-1928. De bouw deed nogal wat stof opwaaien omdat de voormalige Algemene Begraafplaats als bouwlocatie was aangewezen. Er is sprake geweest van de bouw van een Rooms-Katholieke Ambachtsschool aan de Willem Buytewechstraat, maar deze werd uiteindelijk niet gerealiseerd.

De aanwezigheid van de verschillende onderwijsinstellingen was van doorslaggevend belang voor de aanleg van de Pieter de Hoochbrug. Door het graven van de Coolhaven was de Pieter de Hoochweg onderbroken en het was aanvankelijk geen beklonken zaak dat er een brugverbinding zou komen. Vanwege de hoeveelheid onderwijsinstellingen ten zuiden van Coolhaven besloot B. en W. uiteindelijk in 1933 dat de brugverbinding er toch moest komen. Toen de beslissing eenmaal in het voordeel van Coolhaveneiland was uitgevallen, werd het belang van de brug extra benadrukt als een verbinding tussen de Westzeedijk en Blijdorp Vandaar dat B. en W. erop aandrong om in overweging te nemen dat de brug 20 meter breed zou worden. Het werd uiteindelijk een brug van ruim 13 meter breed.

### Coolhaveneiland voltooid

Na de aanleg van het tweede gedeelte van Coolhaven en de bouw van de Parksluizen was niet alleen de verbinding tussen de Delfshavense Schie en de Nieuwe Maas gerealiseerd, ook kon het laatste, meest oostelijke gedeelte van Coolhaveneiland worden bebouwd. Zo werd in 1939 een begin gemaakt met de bouw van het Rijksbelastingkantoor aan de Puntegaalstraat. Vanwege de bouwstop tijdens de Tweede Wereldoorlog kon het gebouw niet eerder dan in 1950 worden voltooid. De eerste jaren na de oorlog lag de prioriteit bij het herstel van de economie, die in Rotterdam sterk aan de haven gerelateerd

<sup>12</sup> W. Vanstiphout, *Maak een stad. Rotterdam en de architectuur van J.H. van den Broek*, Rotterdam 2005, pp. 297-298.

<sup>13</sup> 'Woningbouw aan de Willem Buytewechstraat', in: *Rotterdam-sch Nieuwsblad*, 13 januari 1928, p. 1. [Geraadpleegd op Delpher op 02-02-2020]



39



40



41



42



43

39. Bouwput voor de verkeersdoorbraak van de Achterhaven-  
verbinding, 1963.  
40. Compagniestraat, 1950.  
41. Zeemagazijn als onderdeel van de Akzo-fabriek, rond 1970.  
42. Waaldijk, 1981.  
43. Industrie aan de Buizenwaal, 1968.

was. Het eerste gebouw dat na de oorlog gereed kwam, was de Machistenschool (1945-1949). Opvallend is de schaalsprong. Op het oostelijke gedeelte van Coolhaveneiland zijn grote bedrijfspanden gebouwd. Eind jaren vijftig werd de parochiale begraafplaats van Sint Antonius Abt geruimd om plaats te maken voor nog meer grootschalige bebouwing. Voor de Tweede Wereldoorlog waren volgens het plan van Burgdorffer aan de zuidzijde van de Coolhaven al enkele bedrijfsgebouwen en pakhuizen gebouwd. In de vroege jaren vijftig werden alle percelen aan de de Coohaven bebouwd. De naoorlogse bebouwing bestond meestal uit een combinatie van bedrijfsruimte op de begane grond en etagewoningen op de verdiepingen. De typologie is eenduidig. Door de gevarieerde architectonische vormgeving en verschillen in hoogte en breedte is een wat schilderachtig gevelbeeld ontstaan.

Ingrijpend was de verkeersdoorbraak van de Achterhaven. In het kader van de Deltawerken moest de Westzeedijk op deltahoogte worden gebracht en de sluis in de Schiemond worden afgesloten. Voor de bedrijven aan de Voorhaven en Achterhaven nog de nodige industriële bedrijvigheid was een volwaardige volwaardige waterverbinding nodig. In 1962-1964 werd de Achterhaven daarom met de Coolhaven verbonden. Over de nieuwe waterverbinding werd de Achterhavenbrug aangelegd die de Willem Buytewechstraat met de Schiedamseweg verbindt. Voor deze dubbele infrastructuure ingreep moest historische bebouwing aan de Achterhaven worden gesloopt. Ervoor in de plaats kwam het bejaardencentrum De Kolk, een flatgebouw met tien verdiepingen.

### **Stadsvernieuwing**

In de jaren vijftig en zestig werden veel oude Rotterdamse wijken geplaagd door achterstallig onderhoud, parkeeroverlast, hinderlijke bedrijvigheid op binnenterreinen, gebrekkige voorzieningen en een tekort aan openbaar groen. De Dienst Stadsontwikkeling zou na de voltooiing van de wederopbouw een begin maken met de sanering van de verloederde wijken.

Zover kwam het niet. In 1974 kreeg Rotterdam met Jan van der Ploeg een eigen wethouder voor stadsvernieuwing en een beleid dat zich tegen de saneringsplannen van de voorgaande decennia keerde. In plaats van een utopisch idee van de toekomstige stad kwam de analyse en de waardering voor de bestaande stad. De stadsvernieuwing kende een brede programmatische aanpak met de nadruk op functiemenging waarbij de woonfunctie veruit de belangrijkste was.

Elf Rotterdamse wijken, waaronder Delfshaven, werden aangewezen als stadsvernieuwingsgebied. De Rotterdamse aanpak bestond uit projectgroepen in de wijken waarin bewoners en gemeenteamttenaren samen plannen maakten. Voor Delfshaven bestonden twee bestemmingsplannen: een voor het historische gebied en een voor het gebied daaromheen. De projectgroep Delfshaven maakte in 1977-1978 een beleidsplan waarin werd aangegeven waar sloop-nieuwbouw plaats zou vinden en welke delen van de wijk gerenoveerd zouden worden. In vergelijking met andere wijken, heeft Coolhaveneiland kwalitatief goede woningen waardoor stadsvernieuwing lang niet zo'n prominente rol heeft gespeeld als in de oudere Rotterdamse wijken. Stadsvernieuwing beperkte zich op Coolhaveneiland tot woningverbetering en incidentele nieuwbouw op kleine locaties in het binnengebied en grootschalige nieuwbouw op voormalige industrieterreinen aan de Buizenwaal en Middenkous.

Woningverbetering bestond uit meerdere gradaties; van een 'kleine beurt plus' of 'middenniveau renovatie' tot 'hoogniveau renovatie'. Het IJzerblok onderging een 'hoogniveau renovatie'. Dat betekende interne kaalslag van een reeks aaneengesloten panden. Binnen de casco's werd een nieuwe woningdifferentiatie gerealiseerd. Het IJzerblok bestond uit 90 woningen, na de renovatie uit 70 woningen.

Sloop was alleen toegestaan in geval van een slechte bouwtechnische staat en als renovatie financieel niet haalbaar werd geacht. Een slechte fundering vormde de doorslaggevende factor om tot sloop over te gaan. Hier kwam vervangende nieuwbouw voor in de plaats. Incidentele



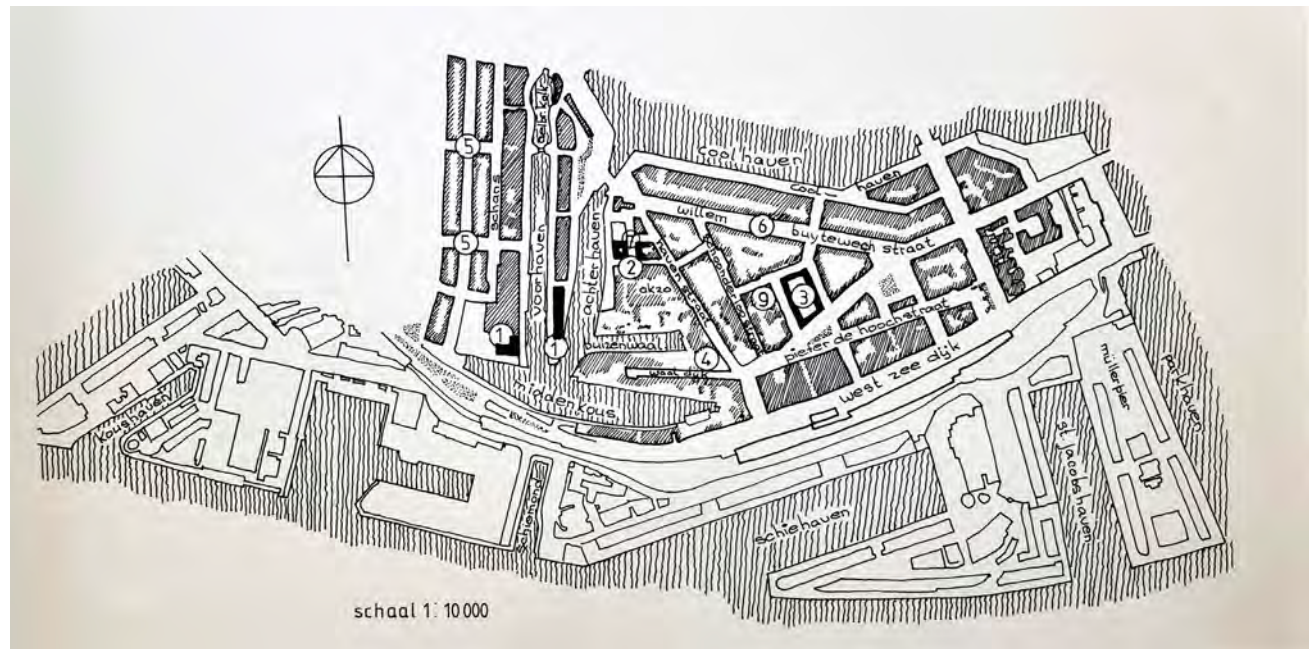
44



45

44. Plein met speelplaats aan de Kapelstraat, 1976.  
 45. Nieuwbouw in de Schoonderloostraat, 1981.  
 46. Bestemmingsplan Delfshaven, 1975

- [Bestemmingsplan Delfshaven:  
 1. nieuwbouw Landtong/Tromp&Rueb;  
 2. renovatie hoog niveau Compagniekwartier;  
 3. renovatie hoog niveau IJzerblok;  
 4. renovatie buurthuis;  
 5. straatverbetering Bospolder;  
 6. reconstructie Willem Buytewechstraat;  
 7. straatverbetering Compagniekwartier;  
 8. herbestrating Coolhaven;  
 9. nieuwbouw gymzaal]



46

nieuwbouw beperkte zich tot het gebied met laat negentiende-eeuwse bebouwing in het Compagniekwartier, Heiman Dullaertplein, Korte Schoonderloostraat, Schoonderloostraat en Oostkousdijk. Het bouwen op kleine locaties kreeg in de Rotterdamse stadsvernieuwing verschillende namen die varieerden op 'open gaten'. In Delfshaven heette het Bouwen in Open Gaten (BIO). Voor deze open gaten was een ingenieus systeem ontwikkeld: nieuwbouwprojecten van geringe omvang (25 woningen) op verschillende locaties in de wijk, werden zowel in ontwerp als in bouwproces aaneengevoegd teneinde aanvaardbare bouwkosten te bereiken. Op deze manier zijn binnen een tijdsbestek van enkele jaren in een minimaal aantal bouwstromen veel nieuwe woningen gerealiseerd. Architectenbureaus Van Wijngaarden, Van Asperen & Hallema, Chlimentzas & De Jong ontwierpen woningbouwcomplexen die op meerdere locaties zijn gebouwd.

De sloop van de Petruskerk in 1975-1976 creëerde niet alleen ruimte voor een BIO-woningbouwcomplex, er ontstond bovendien een semi-openbaar binnenterrein. De plannen om de ruimte in te vullen met woningbouw en een parkeergarage werden niet uitgevoerd waardoor het binnenterrein langzaam verloederde. In 1999 werd het besluit genomen om het binnenterrein in te richten als collectieve tuin voor omwonenden, de Schat van Schoonderloo.

Ingrijpende stadsvernieuwing vond plaats op het voormalige industriegebied ten zuiden van de Buizenwaal en ten oosten van de Middenkous. De stadsvernieuwingsoperatie onder de naam Wonen 1 Waaldijk, tegenwoordig beter bekend als de Kapiteinsbuurt, voltrok zich in de tweede fase van de stadsvernieuwing. De aandacht voor volkshuisvesting en burgerparticipatie had in de eerste fase geleid tot een matige architectonische kwaliteit en een karige openbare ruimte. In de tweede fase werd gezocht naar een betere aansluiting op de omgeving. Het voormalige haven- en industrieterrein aan de Buizenwaal en Middenkous werd gesaneerd en bebouwd met ruim 300 nieuwe woningen verdeeld over in het groen geplaatste portiekflats met vier tot vijf verdiepingen. De pleincommissie maakte zich hard voor speelterreinen

en groenvoorzieningen. Het tegengaan van sluipverkeer en de aanleg van speelterreinen hebben de structuur van het binnengebied van Coolhaveneiland ingrijpend veranderd. De Dirck Hoffstraat was een doorgaande route die door de aanleg van het Kapelplein en het Heiman Dullaertplein werd afgesloten en daardoor als structuur onherkenbaar werd. Ook de Coolhavenstraat kampte met sluipverkeer en werd daarom afgesloten. De autovrije ruimten werden als plein met speel- en groenvoorzieningen ingericht.

### **Stedelijke vernieuwing**

Onder invloed van het landelijke grote stedenbeleid diende zich in de loop van de jaren negentig een nieuwe fase van stadsvernieuwing aan: stedelijke vernieuwing. De focus verschoof van fragmentarische stadsvernieuwing naar integrale stedelijke vernieuwing op het schaalniveau van de gehele stad. Strategische injecties om de stad als vestigingsplaats te revitaliseren waarbij de aandacht niet primair naar wonen uitging, maar andere ook naar andere stedelijke functies. Hergebruik van verouderd stedelijk gebied zoals in onbruik geraakte havengebieden, slachthuizen en ziekenhuisterreinen werden omgedoopt tot 'herstructureringslocaties'. Oude gebouwen die hun functie hadden verloren, kregen een nieuwe bestemming. Een aantal grote bedrijfsgebouwen is getransformeerd naar woongebouwen. De eerste twee grote transformatieprojecten waren Puntegale en Looiershof.

#### *Puntegale (1998)*

Toen de Belastingdienst in 1996 naar de Laan op Zuid verhuisde, kwam het immens grote gebouw uit 1939-1950 leeg te staan. Vanwege het tekort aan parkeerplaatsen was het niet mogelijk om de kantoorfunctie te handhaven. Maar het gebouw kon ook niet worden gesloopt omdat het een rijksmonument is. In 1998 werd het belastingkantoor aan de Puntegaalstraat naar ontwerp van De Jong & Bokstijn architecten getransformeerd naar een woongebouw met ongeveer 200 woningen in de sociale sector waarvan een aantal met bedrijfsruimte aan huis.



47



48



49



50

- 47, 48. Compagniekwartier door Studio Sputnik, 2010.  
 49. Herontwikkeling VOC Zeemagazijn door collectief particulier opdrachtgeverschap, 2014-2019.  
 50. Herontwikkeling kantoor van de Scheepvaartvereniging Zuid aan de Westzeedijk door Powerhouse Company, 2016-2018.

#### *Compagniekwartier en Stadswerf (2010-2011)*

Door een fusie kwam de Soda- en Chemicaliënfabriek van Kortman & Schulte in 1969 in handen van AKZO. Het fabriekscomplex bleef tot 1996 in gebruik. Na de sluiting is de fabriek geheel ontmanteld. Het terrein aan de Achterhaven en de Buizenwaal kwam vanaf 2003 beschikbaar voor herontwikkeling tot een buurt met woningen en bedrijfsruimte. De gemeente stelde als voorwaarde dat de nieuwbouw aan moest sluiten bij de historische bebouwing van Delfshaven. Voor de locatie van de zeventiende- en achttiende-eeuwse scheepswerf van de VOC ontwierp architectenbureau KOW de buurt Stadswerf. Studio Sputnik ontwierp 37 woningen op de plek waar in de zeventiende en achttiende eeuw de havenarbeiders woonden. Studio Sputnik nam daarvoor de historische stedenbouwkundige structuur met pleinen, straten en stegen van Delft als uitgangspunt.

#### *VOC Zeemagazijn (2014-2019)*

Het Zeemagazijn, dat sinds 1975 rijksmonument in het monumentenregister werd ingeschreven, maakte tot 1996 als de Biotexfabriek deel uit van het Akzofabriekscomplex. Tussen 2005 en 2014 fungeerde het gebouw als podium voor avant-gardemuziek en als filmhuis. Het VOC-Zeemagazijn is door collectief particulier opdrachtgeverschap (zelfbouw) herontwikkeld op initiatief van Hulshof Architecten en Urbannerdam.

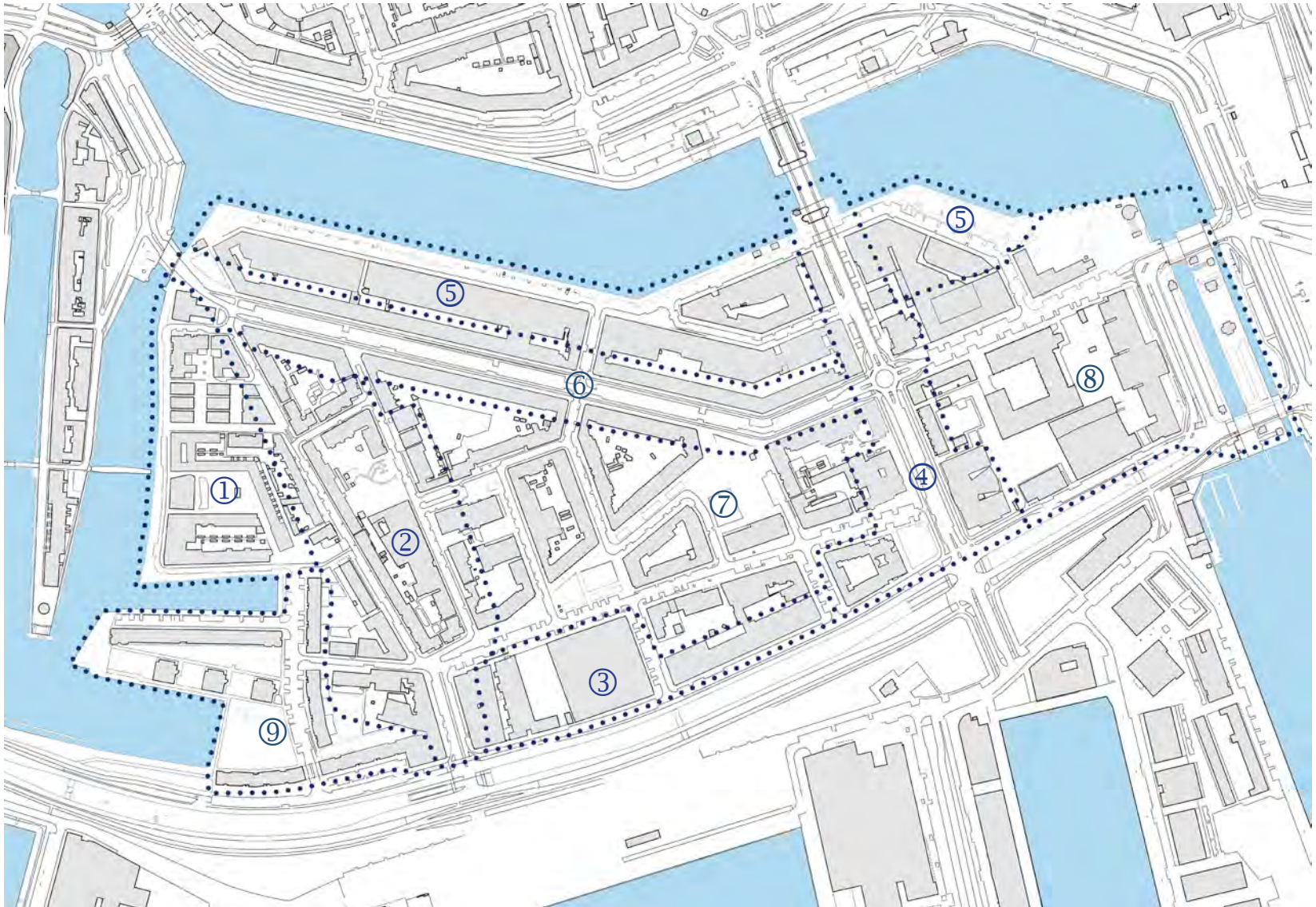
#### *West399 (2016-2018)*

Het voormalige kantoor van de Scheepvaartvereniging Zuid aan de Westzeedijk uit 1965 is door architectenbureau Powerhouse Company getransformeerd tot appartementengebouw met twintig appartementen en kantoorruimte. De architect heeft voor zichzelf een penthouse op het dak toegevoegd.

#### *Oceaanhuis (in transformatie)*

Het meest recente transformatieproject is het Stokvisgebouw uit 1909. De firma Stokvis & Zn. was in 1973 al verhuisd.

Sindsdien is het gebouw in gebruik geweest door de gemeente Rotterdam, de politie en de Hogeschool Rotterdam. Het Stokvisgebouw zal door Mei architects and planners getransformeerd worden naar een woongebouw met ongeveer 200 woningen.



Deelgebieden

## 2. RUIMTELIJKE ANALYSE

### Deelgebieden

Door de hoogteverschillen, de historische en ontworpen routes, de verschillende stedelijke functies en de concentraties van bebouwing uit één bebouwingsperiode, bestaat Coolhaveneiland uit een relatief grote verscheidenheid aan gebieden met een eigen sfeer en interne logica.

#### *Achterhaven (1)*

Hoewel grotendeels bebouwd in het afgelopen decennium herinneren kenmerken zoals de kleinschaligheid en beslotenheid aan het Compagniekwartier en herinnert het gerestaureerde Zeemagazijn aan de oorspronkelijke functie van de deze kade aan de Achterhaven.

#### *Havenstraat-Schoonderloostraat (2)*

Het laat negentiende-eeuwse gebied rond de Havenstraat waar de hoogteverschillen het beste merkbaar zijn en de bebouwing een kleine korrel heeft. Destijds was de Havenstraat een winkelstraat en de Schoonderloostraat een woonstraat.

#### *Westzeedijk (3)*

De strook aan de Westzeedijk met grootschalige aan de stukgoedsector gerelateerde vroeg twintigste-eeuwse bebouwing. Er is een duidelijk ruimtelijk-functionele relatie met de Schiehaven, Sint-Jobshaven en Parkhaven.

#### *Pieter de Hoochweg (4)*

De vroeg twintigste-eeuwse verbindingsweg tussen de Heemraadssingel en Westzeedijk met de grandeur van een statige allée door de representatieve bebouwing, vaak met een bijzondere bestemming.

#### *Coolhaven (5)*

De ooit zeer bedrijvige kade aan de Coolhaven voor beurtvaartschepen, de aaneengesloten straatwand

met pakhuizen en bedrijfsruimten gecombineerd met portiekwoningen die ondanks de standaardisering van de wederopbouw toch een schilderachtig voorkomen hebben.

#### *Willem Buytewechstraat (6)*

Een doorgaande route met breed profiel, die begeleid wordt door straatwanden met uniforme gevels waarachter moderne portiekwoningen schuilgaan.

#### *Binnengebied (7)*

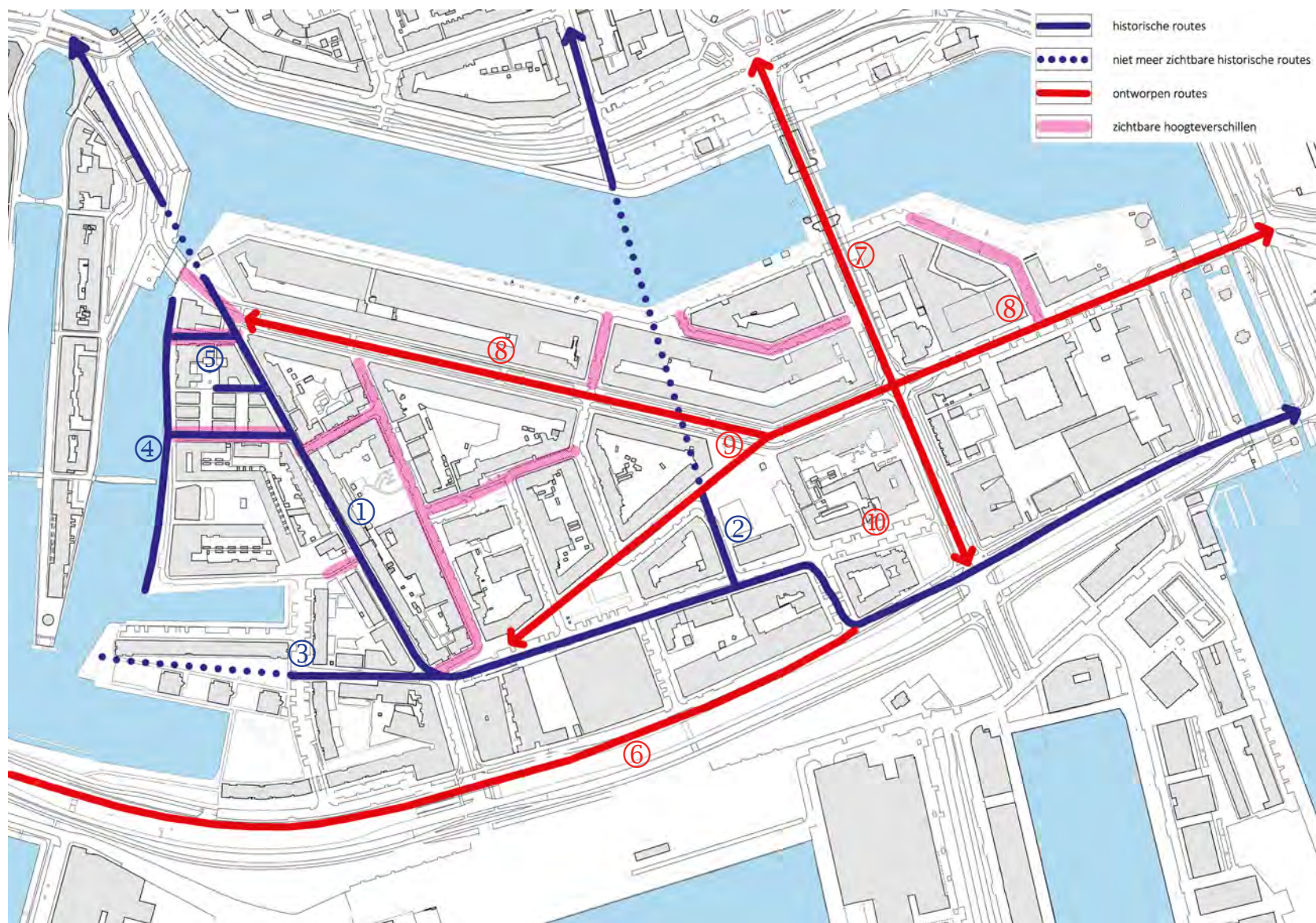
Hier staan de portiekwoningen in gesloten bouwblokken met binnenterreinen waardoor er een hoge woondichtheid is. Afwisselend met woningen en bedrijfsruimte op de begane grond.

#### *Puntegaalstraat (8)*

Een gebied met grote gebouwen met voornamelijk een bedrijfsfunctie.

#### *Kapiteinsbuurt (9)*

Oorspronkelijke een industriegebied dat in de jaren tachtig is ingericht als woongebied met grootschalige woongebouwen in het groen.



Structuurelementen, routes en lange lijnen

### **Landschappelijke ondergrond**

Door de terreinophoging in de jaren twintig resteert van de oorspronkelijke landschappelijke ondergrond heel weinig. Alleen de goed merkbare hoogteverschillen geven het onderscheid weer tussen de oorspronkelijke hoogte van het maaiveld en het opgehoogde terrein. De hoogteverschillen zijn door hellingen goed zichtbaar op de volgende plekken:

- de laag gelegen straten achter de waterkering zoals de Korte Schoonderloostraat, de Schoonderloostraat en de Coolhavenstraat.
- vanaf de Coolhaven naar de Willem Buytewechstraat, de Havenstraat en Achterhavenbrug.
- vanaf de Achterhaven naar de Havenstraat.

### **Structuurelementen, routes en lange lijnen**

*Historische routes en structuurelementen die uit de periode dateren dat Schoonderloo en Delfshaven deel uitmaakten van het ambacht Schoonderloo zijn:*

- de Schielands Hoge Zeedijk is als structuur nog duidelijk herkenbaar in het tracé van de Havenstraat, Pieter de Hoochstraat, Kapelstraat en het oostelijke gedeelte van de Westzeedijk (1). Dit structuurelement vormt de lange lijn die over de grenzen van het onderzoeksgebied loopt. Dit structuurelement heeft zijn oorsprong in de middeleeuwse ontginningsperiode. Het is het oudste structuurelement in het gebied en volgt gedeeltelijk de ringdijk van de ringpolder Schoonderloo, van nog oudere ontginningen.
- de oude landroute naar het veer tussen Schoonderloo en Katendrecht en naar de parochiekerk van Schoonderloo (later het Geldelooze Pad, vervolgens Schonebergerweg) waarvan alleen het tracé van het Kerkepad resteert (2).
- de Waaldijk die tegelijk met de Buizenwaal werd aangelegd als onderdeel van de Schielandse waterkering (3).
- de kade langs de Achterhaven (4).
- de dwarsstraten in het Compagniekwartier zoals de Oranje-Nassastraat, Korte Dijkstraat en Lange Dijkstraat (5).

### *Ontworpen routes en structuurelementen:*

De overzichtelijke ontworpen structuur bestaat uit twee min of meer evenwijdig lopende doorgaande routes de Westzeedijk en de Willem Buytewechstraat; en een kruisende route de Pieter de Hoochweg.

- de Westzeedijk is een brede boulevard waarlangs grote voormalige bedrijfspanden staan (6).
- de Pieter de Hoochweg is opgezet als een statige allee met representatieve gebouwen (7).
- de Willem Buytewechstraat is een doorgaande route geflankeerd door blokken met portiekwoningen (8).
- binnen die structuur vormt de Willem Buytewechstraat met de Dirck Hoffstraat een Y-splitsing (9), maar is niet als zodanig herkenbaar omdat de straat in de periode van de stadsvernieuwing is afgesloten en als ruimte bij het Kapelplein is getrokken.
- de Pieter de Hoochstraat is verlengd tot aan de Pieter de Hoochweg (10).

## Deelgebieden



1. Achterhaven



2. Havenstraat



3. Westzeedijk



4. Pieter de Hoochweg



5. Coolhaven



6. Willem Buytewechstraat



7. Binnengebied



8. Puntegaalstraat



9. Kapiteinsbuurt

## Landschappelijke ondergrond, historische routes en structuurelementen



Hoogteverschil: Schoonderloostraat



Hoogteverschil: vanaf Coolhaven



Hoogteverschil: vanaf Achterhaven



1. Schielands Hoge Zeedijk



2. Kerkepad



3. Waaldijk



4. Achterhaven



5. Korte Dijkstraat

## Ontworpen routes en structuurelementen



6. Westzeedijk



7. Pieter de Hoochweg



8. Willem Buytewechstraat



9. Dirck Hoffstraat



10. Pieter de Hoochstraat

## Open ruimte: pleinen, kaden, openbaar groen en laanbeplanting



1. Kapelplein



2. Heiman Dullaertplein



3. V.O.C.-plein



4. Kade Buizenwaal



5. Kade Achterhaven



6. Kade Coolhaven



7. Plantsoen bij het Zeemanshuis



6. Plantsoen Kapelplein



6. Kapiteinsbuurt



6. De Schat van Schoonderloo



Westzeedijk (platanen)



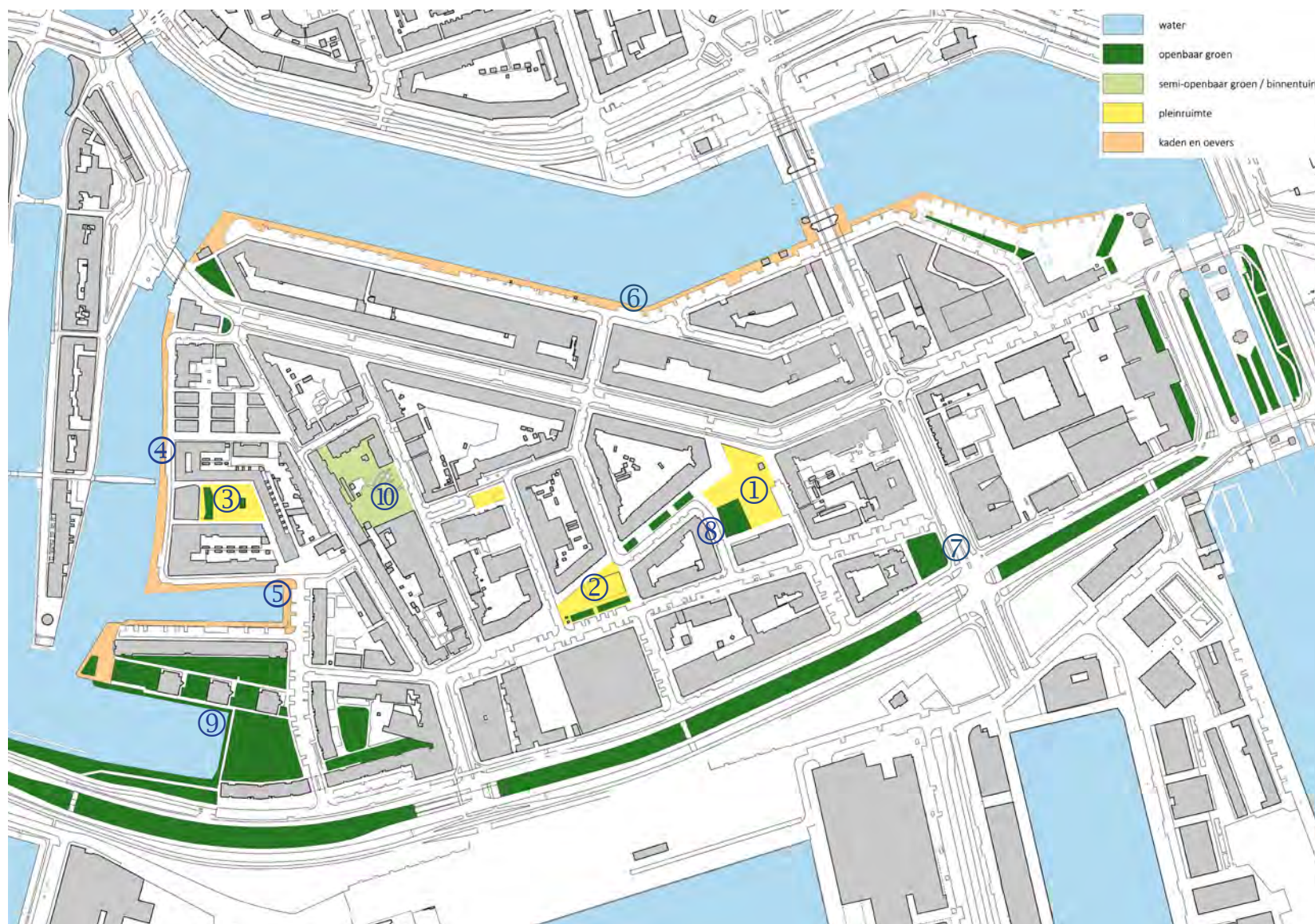
P. de Hoochstraat (paardenkastanjes)



W. Buytewechstraat (acacia's)



Coolhaven (iepen)



Open ruimten en (semi-)openbaar groen

### **Open ruimten en (semi-)openbaar groen**

De openbare ruimte in Coolhaveneiland bestaat uit pleinen, kaden, plantsoenen en woongroen.

#### *Pleinen*

- het Kapelplein is het centrale plein van Coolhaveneiland en als zodanig in Witteveens uitbreidingsplan Dijkzigt uit 1926 opgenomen (1).
- het Heiman Dullaertplein is een restruimte die ontstaan is door de aansluiting van de Dirck Hoffstraat op het tracé Havenstraat-Pieter de Hoochstraat (2).
- het V.O.C.-plein is aangelegd tijdens de herontwikkeling van het AKZO-fabrieksterrein in 2010-2011 (3).

#### *Kaden*

- de recentelijk herstelde kaden langs de Achterhaven (4), Buizenwaal (5) en Coolhaven (6) zijn op te vatten als open ruimte voor recreatieve doeleinden.

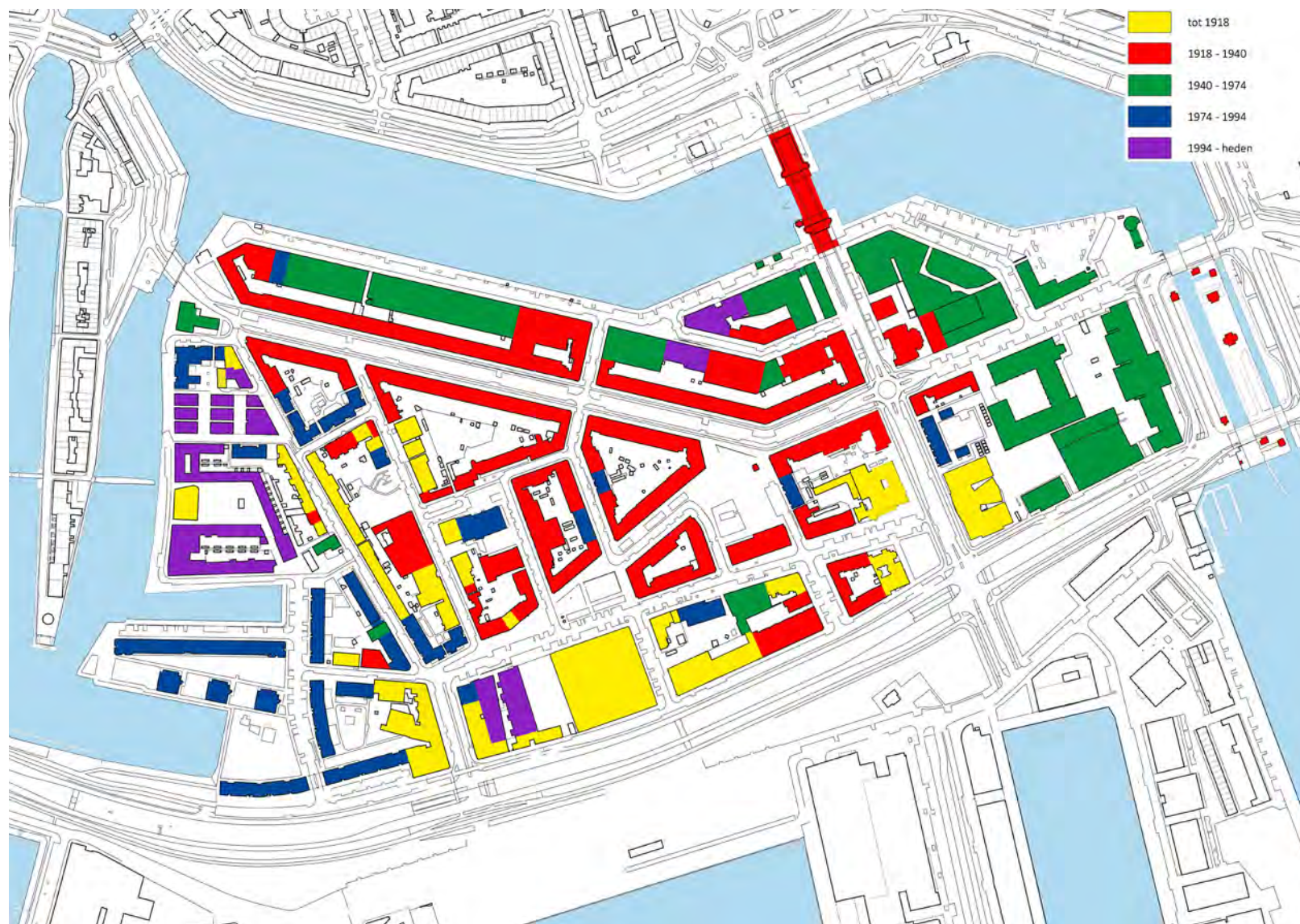
#### *(Semi-)openbaar groen*

- het plantsoen voor het Zeemanshuis en de Saint-Mary's Church is een van de twee oorspronkelijke plantsoenen op Coolhaveneiland (7).
- het plantsoen op de Kapelstraat die de Joodse begraafplaats markeert, is het andere oorspronkelijke plantsoen (8). De Joodse begraafplaats maakte deel uit van de Algemene Begraafplaats. Door de terreinophoging in de jaren twintig liggen de graven nu veel dieper. De grafstenen zijn verdwenen, maar de graven zijn nog aanwezig.
- tijdens de stadsvernieuwingsperiode is de Kapiteinsbuurt royaal van openbaar groen voorzien (9).
- op het vrijgekomen terrein van de voormalige Rooms-Katholieke Petruskerk is een semi-openbare binnentuin de Schat van Schoonderloo ingericht (10).

#### *Laanbeplanting*

De belangrijkste wegen op Coolhaveneiland zijn voorzien van laanbeplanting.

- de middenberm van de Westzeedijk is beplant met drie rijen platanen.
- de Pieter de Hoochweg en de Pieter de Hoochstraat met paardenkastanjes (ingeboet met een aantal platanen, het is niet duidelijk waarom dat niet met paardenkastanjes is gebeurd).
- langs de Willem Buytewechstraat acacia's (ingeboet met elzen, het is niet duidelijk waarom dat niet met acacia's is gebeurd).
- de kade van de Coolhaven is beplant met iepen. De kade van de Achterhaven met linden.



Bebouwingsperioden

## Bebouwingsbeeld en bebouwingsperiodes

### *Tot 1918*

De oudste bebouwing op Coolhaveneiland gaat terug tot de achttiende eeuw: het Zeemagazijn van de VOC (1746) is gebouwd in een sobere Lodewijk XVI-stijl, getuige de symmetrische gevel met metselwerk van donkere bakstenen en een geprofileerde rechte lijst als gevelbeëindiging.

Huize Schoonderloo dateert uit 1803 en was een buitenverblijf. De gepleisterde gevels en ornamentiek boven de vensteropeningen wijzen op eclectische stijlinvloeden en dateren uit de late negentiende eeuw.

Langs de Havenstraat, Oostkousdijk en Schoonderloostraat staan veel woningen uit de periode 1880-1910. De bebouwing bestaat uit twee tot vier bouwlagen.

De architectuur kenmerkt zich door stijlinvloeden van de neorenaissance (rode bakstenen gevels met wit gepleisterde speklagen en aanzet- en sluitstenen, top- en trapgevels, boogvelden boven de vensters), eclecticisme (blokbepleisteringcordonlijsten, lijstgevels) of het rationalisme (gevarieerde toepassing van baksteen en gevelbeëindiging vaak met een natuurstenen afdekking, abstracte ornamentiek, natuurstenen lateien op hoekblokken als vensterbekroning). De bebouwing aan de Westzeedijk uit deze periode bestaat uit grote kantoorgebouwen en pakhuizen in een uitgesproken representatieve architectuur, zoals het Stokvisgebouw met zijn decoratieve metselwerk en de door een klassiek aandoende orde gelede gevels. De bedrijfsgebouwen van Kaufmann's Huidenhandel en A.J. Ten Hope's Handelsmaatschappij zijn ontworpen in de stijl van het rationalisme. Het Zeemanshuis laat stijlinvloeden van de neorenaissance, rationalisme en chaletstijl (houten geveltoppen) zien.

Aan de Pieter de Hoochweg staan twee schoolgebouwen in de stijl van de Um 1800-Bewegung. Een stijl uit het begin van de twintigste eeuw die teruggreep op stijlen die rond 1800 in zwang waren, zoals de classicistische Lodewijkstijlen. De Nederlandse Handelshogeschool en de Zeevaartschool zijn voorbeelden van deze historiserende architectuur.

### *1918-1940*

Bebouwing uit het interbellum bevindt zich aan de Pieter de Hoochweg en Willem Buytewechstraat en in het middengebied.

De meest representatieve gebouwen zijn ontworpen in de stijl van het expressionisme. Het kantoorgebouw van de Scheepvaartvereniging Zuid, Drukkerij Wyt & Zonen en het Rotterdamsch Lyceum geven blijk van expressief, sculpturaal metselwerk en uitbundige baksteenornamentiek. Het expressionisme kenmerkt zich door expressief metselwerk, uitbundige baksteenornamentiek, de robuuste vormtaal van de Art-Deco en symbolische accenten.

Aan de Willem Buytewechstraat staat bebouwing met het nieuwe Rotterdamse woningtype. Het zijn portiekwoningen die achter een doorlopende gevelwand zijn gerangschikt. De bouwhoogte aan de straat is vier bouwlagen, aan de binnenterreinen vijf bouwlagen. Op de begane grond van de hoeken van het bouwblok is ruimte voor winkels en horeca. Het nieuwe Rotterdamse woningtype is vormgegeven in een stijl die de functionalistische plattegronden van het Nieuwe Bouwen combineert met de gevelarchitectuur van de Rotterdamse School. De stedelijke stijl van de Rotterdamse School was uitermate geschikt voor de vormgeving van hele bouwblokken. Kenmerkend zijn de grote vensteropeningen, de platte daken en de geaccentueerde hoeken van de bouwblokken.

De woningbouw in het middengebied bestaat grotendeels uit portiekwoningen, soms met bedrijfsruimte op de begane grond. Het zijn portiekwoning waarbij meerdere panden tegelijk achter een doorlopende gevelwand zijn gerangschikt. De portiekwoningen beslaan vaak een heel bouwblok. De bebouwing bestaat uit drie tot vijf bouwlagen.

De bebouwing is voornamelijk uitgevoerd in de stijl van het traditionalisme die zich kenmerkt door een sobere uitstraling, eenvoudig metselwerk, geslotenheid van gevels, erkers en steile kappen. De portiekwoningen hebben een gezamenlijke kap met de nokrichting evenwijdig aan de straat. Soms met een steil dakschild aan de voorzijde waarachter een plat dak met of individuele kappen schuilgaan.

## Bebouwingsbeeld



#### *1940-1974*

Naoorlogse bebouwing concentreert zich aan de Coolhaven en ten oosten van de Pieter de Hoochweg. De bebouwing aan de Coolhaven bestaat uit bedrijfsgebouwen en portiekwoningen met bedrijfsruimte op de begane grond. De bouwhoogte varieert van drie tot zeven bouwlagen. De bebouwing ten oosten van de Pieter de Hoochweg bestaat voornamelijk uit bedrijfsgebouwen waarvan de bouwhoogte en korrelgrootte aansluit bij de bebouwing aan de Westzeedijk. Hoogbouw met elf bouwlagen bevindt zich bij de Achterhavenbrug: bejaardencentrum De Kolk.

Twee architectuurstijlen overheersen in dit gebied: de Delftse School en het naoorlogs functionalisme. De Delftse School is de benaming van het naoorlogse traditionalisme, een stijl die zich kenmerkt door traditionele hoofdvormen met gesloten gevels, kappen en de toepassing van traditionele bouwmaterialen. Het naoorlogs functionalisme kenmerkt zich door een grote mate van standaardisatie, geprefabriceerde puilen, platte daken en de zichtbare toepassingen van moderne bouwmaterialen.

#### *1974 - 1994*

Tijdens de stadsvernieuwing is een klein gedeelte van de oorspronkelijke laat negentiende-eeuwse bebouwing en incidenteel ook bebouwing uit de periode 1918-1940 gerenoveerd dan wel vervangen door nieuwbouw. Grootschalige nieuwbouw uit de stadsvernieuwingperiode is te vinden op het industriegebied rond de Middenkous. De renovatie vond op verschillende niveaus plaats: van 'kleine beurt plus' tot 'hoogniveau renovatie'. In het exterieur uiten de renovaties zich in de vervanging van individuele kappen door een gezamenlijke kapopbouw (de dakdoos), geschilderde gevels, trespabeplating, de toevoeging van stalen balkons aan de voorgevels, gewijzigde entrees met nieuwe deuren, en de vervanging van ramen en kozijnen door exemplaren van kunststof. Veel gevels zijn van hun kenmerkende ornamentiek ontdaan.

De nieuwbouw kenmerkt zich door grootschaligheid, omdat

deze in grote bouwstromen werd gerealiseerd. De bouwhoogte varieert van drie tot zes bouwlagen onder platte daken. De woningbouwcomplexen bevatten gedifferentieerde woningen voor meerdere soorten huishoudens: voor grote en kleine gezinnen en andere (bijzondere) huisvestingsvormen.

In de architectuur van de woningbouwcomplexen is veel aandacht besteed aan de overgang tussen interieur en exterieur, tussen het privédomein en de publieke ruimte. De straatwanden, gevelwanden en gevels krijgen reliëf door onregelmatige verspringingen van de rooilijn en de daklijn, inpandige of uitgebouwde balkons en galerijen, erkers en ingebouwde portieken. Dit reliëf heeft een bijzonder effect op de openbare ruimte. Het leidt tot versmalling en verbreding van de straat. De open en halfopen verkaveling van de bouwblokken in de Kapiteinsbuurt geven een nieuwe dimensie aan de publieke ruimte.

Binnen de stadsvernieuwing architectuur valt een onderscheid te maken tussen eenvoudige en doelmatige vormgeving en een meer ontwerpgerichte vormgeving die onder invloed staat van postmoderne architectuurstromingen als het neorationalisme en vernaculaire architectuur. De architectuur kenmerkt zich door de gevarieerde toepassing van uiteenlopende materialen, diverse vormexperimenten en soms gewaagde kleurstellingen.

#### *1994 - heden*

Stedelijke vernieuwing manifesteert zich op Coolhaveneiland zowel in vervangende nieuwbouw en herontwikkeling van oude industriegebieden als in herbestemmingen transformaties van historische gebouwen. Voortbordurend op de doelstellingen van de stadsvernieuwing is in slechte staat verkerende bebouwing aan de Coolhaven en in het Compagniekwartier vervangen door nieuwbouw. Het voormalige Akzo-fabrieksterrein kreeg een nieuwe invulling. Hier is – veel meer dan tijdens de stadsvernieuwing – gezocht naar aansluiting bij de context van de wijk: het architectonisch idioom, de typologie en de stedenbouwkundige schaal.



### 3. WAARDERING

#### Toelichting

De waardering is als inspiratiebron én toetsingscriterium in ruimtelijke planvorming bedoeld; het biedt een kader om ruimtelijke plannen te beoordelen en geeft de speelruimte aan waarbinnen herontwikkeling mogelijk is. In deel 2 van deze cultuurhistorische verkenning zijn de ruimtelijke kenmerken geïnterpreteerd. In deel 3 wordt de ruimtelijke kwaliteit van het onderzoeksgebied gewaardeerd.

De ruimtelijke kwaliteit van Coolhaveneiland wordt bepaald door de landschappelijke ondergrond, structuurelementen, de inrichting van de openbare ruimte en de bebouwing.

Op de waarderingskaart worden alle structuurelementen, openbare ruimte en bebouwing aangegeven die waardevol zijn. Waardevolle structuurelementen zijn de dragers van het gebied, de bepalende routes en de lange lijnen die de ruimte op bepalende wijze vormen. Waardevolle open ruimten zijn belangrijke ontmoetings- en recreatieplekken en waardevol groen is bepalend voor de beleving van het gebied.

Waardevolle bebouwing bestaat uit monumenten en beeldbepalende objecten. Op Coolhaveneiland bevinden zich dertien wettelijk beschermde objecten: acht rijksmonumenten en zes gemeentelijke monumenten. Bovendien zijn vijf objecten als toekomstig monument aangewezen. Naast monumenten worden ook beeldbepalende objecten en waardevolle ensembles aangegeven. Beeldbepalende objecten hebben geen wettelijke bescherming, maar zijn wel waardevol. Het zijn geen monumenten, maar ze krijgen in principe een planologische bescherming in het bestemmingsplan. Behoud en hergebruik zijn daarbij het uitgangspunt.

Beeldbepalende objecten zijn individuele gebouwen die in hoge mate kenmerkend zijn voor het gebied; representatief voor de periode en verkerend in redelijk goede conditie. Een waardevol ensemble is een compositorisch geheel; het bestaat uit meerdere fragmenten zoals gebouwen met annexen, structuurelementen en openbare ruimten die een duidelijke onderlinge samenhang hebben. Deze onderlinge samenhang

is historisch gegroeid of binnen één stedenbouwkundig ontwerp tot stand gekomen en uit zich in een herkenbare ruimtelijke karakteristiek die stilistisch en/of functioneel is.

#### Waarderingscriteria

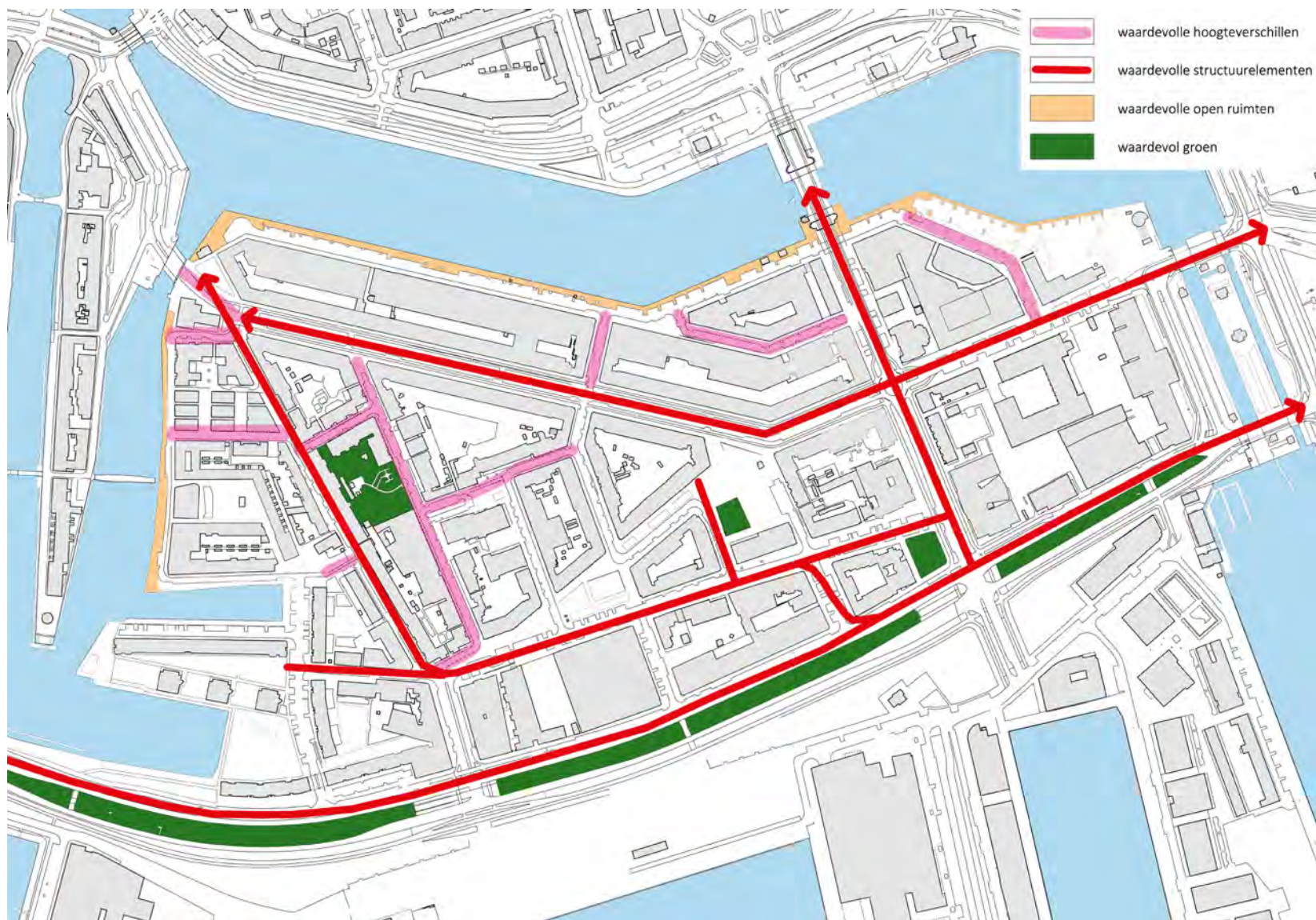
Beeldbepalende objecten zijn vastgesteld met de door de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed ontwikkelde standaard voor het waarderen van bouwkunst. Monumentale waarden kunnen hiermee helder en eenduidig worden vastgesteld. De standaard is ontwikkeld voor de aanwijzing als monument. De rijks- en gemeentelijke monumenten in het onderzoeksgebied zijn al volgens deze standaard gewaardeerd. Het ligt voor de hand om deze standaard ook voor beeldbepalende objecten te hanteren. De waardering is gebaseerd op vijf hoofdcriteria. De vakgebieden kunst en geschiedenis vormen de basis van de waardering van het gebouwde erfgoed. De hoofdcriteria zijn: cultuurhistorisch; architectuur- en kunsthistorisch; situationele en ensemblewaarden; gaafheid en herkenbaarheid; zeldzaamheid. Daarnaast spelen ook geestelijke, geografische, sociaaleconomische, bestuurlijke en technische ontwikkelingen een rol in de waardering. Daarom zijn de hoofdcriteria onderverdeeld in sub-criteria (zie bijlage). Zo krijgt elk monument of beeldbepalend object een eigen palet van waarden.

#### Algemene waardering

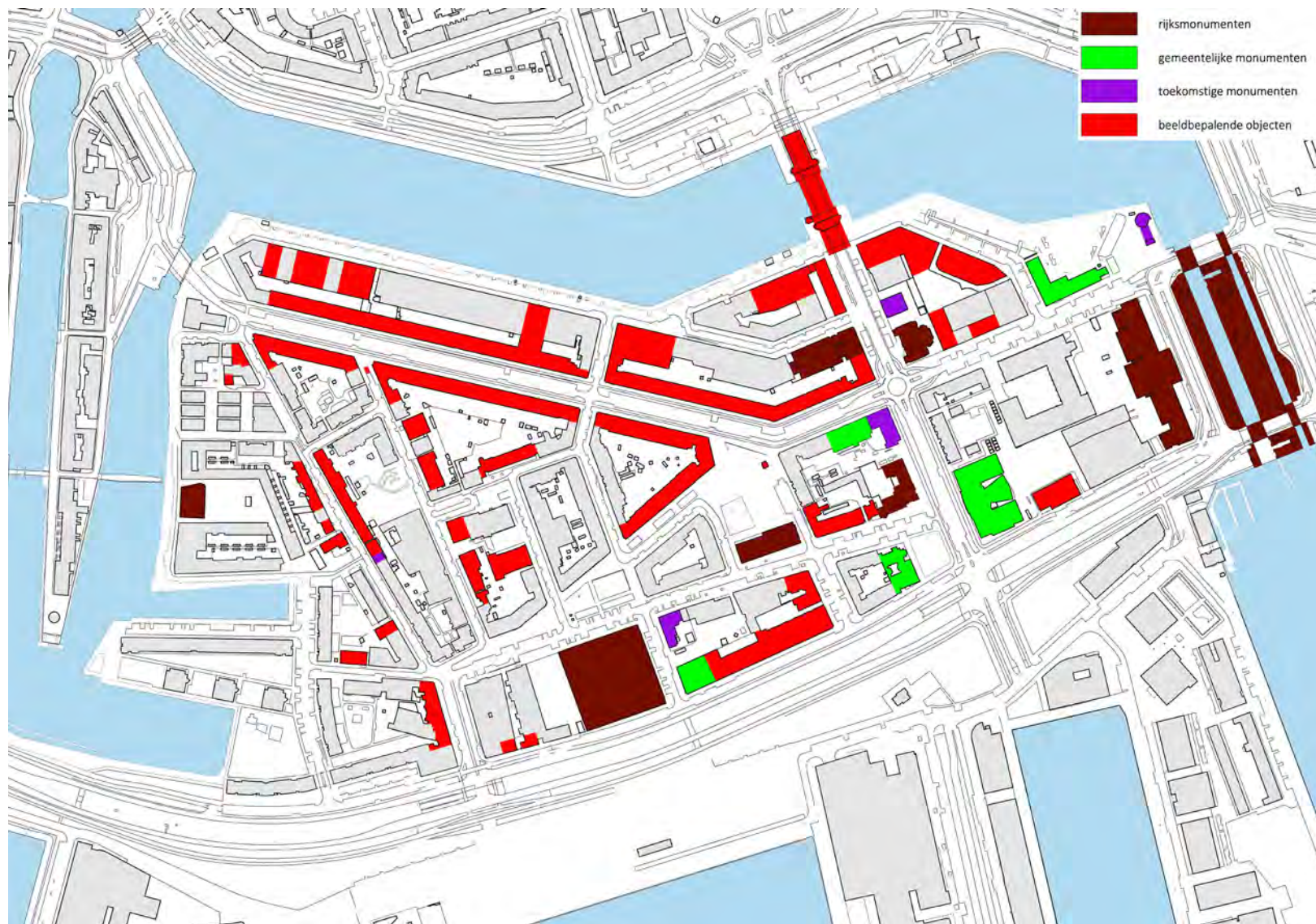
Waardevol is het onderscheid in verschillende sfeergebieden: de kleinschalige Achterhaven uit het VOC-tijdperk en het laat negentiende-eeuwse gebied rond de Havenstraat; de Pieter de Hoochweg als monumentale allee met imposante bebouwing; de grote schaal van de bedrijven aan de Westzeedijk; de eindeloze reeksen moderne portiekwoningen aan de Willem Buytewechstraat, de kleine schaal van de pakhuizen aan de Coolhaven, het middengebied met de hoge woningdichtheid; en het gebied bij de Parksluizen met grote bedrijfs- en kantoorgebouwen. Vrijwel nergens in Rotterdam is de relatie met de haven qua functies, stedenbouwkundige opzet en architectuur zo sterk.



Hoogteverschillen



Waarderingskaart hoogteverschillen, structuurelementen, open ruimten en groen



Waarderingskaart bebouwing

### **Waardering landschappelijke ondergrond, structuurelementen, open ruimten en groen**

- Waardevol zijn de hoogteverschillen in het gebied die samenhangen met de ligging van de waterkering Schielands Hoge Zeedijk en de vroeg twintigste-eeuwse gedeeltelijke ophoging van het gebied.
- Waardevol is de Schielandlands Hoge Zeedijk als eeuwenoude structuur die een lange lijn in het landschap vormt en herinnert aan het ontstaan van het middeleeuwse polderlandschap door veenontginningen.
- Waardevol is het Kerkepad als herinnering aan de oude landroute die naar het veer tussen Schoonderloo en Katendrecht leidde en ook naar de parochiekerk van Schoonderloo.
- Waardevol is de Waaldijk die rond 1600, tegelijk met de Buizenwaal, werd aangelegd en een schakel in de waterkering vormde.
- Waardevol zijn de ontworpen routes de Willem Buytewechstraat en de Pieter de Hoochweg die het gebied in grote mate structureren. (De straatprofielen zijn echter wel aangepast aan nieuwe verkeerseisen.)
- Waardevol zijn de kaden langs de Achterhaven en Coolhaven als open ruimte met een sterke relatie tot het omringende water. (De kaden zijn echter recentelijk vernieuwd.)
- Waardevol is het plantsoen voor het Zeemanshuis en de Saint-Mary's Church als de enige ontworpen groene ruimte.
- Waardevol is het plantsoen op het Kapelplein dat het Joodse gedeelte van de Algemene Begraafplaats markeert. De grafstenen zijn verdwenen, maar de graven zijn nog aanwezig.
- Waardevol is de laanbeplanting van de Westzeedijk (platanen), Pieter de Hoochweg en de Pieter de Hoochstraat (paardenkastanjes), Willem Buytewechstraat (acacia's), Coolhaven (iepen), Achterhaven (linden).

### **Waardering objecten**

#### *Rijksmonumenten*

- Achterhaven 130-150/V.O.C.-plein 86: Zeemagazijn van de Verenigde Oostindische Compagnie, 1669-1676 (in 1746 na

brand verbouwd).

- Pieter de Hoochstraat 29: Rotterdamsch Lyceum door architecten J.H. de Roos en W.F. Overijnder, 1927-1928.
- Pieter de Hoochweg 110: Kantoor van de Scheepvaartvereniging Zuid door architect W. Kromhout, 1920-1922.
- Pieter de Hoochweg 111/Dunantstraat 2-10: Drukkerij en Uitgeverij Wyt, door architect W. Kromhout, 1923-1925.
- Pieter de Hoochweg 129: Zeevaartschool door architect W. Dahlen, 1916.
- Puntegaalstraat 15, Kantoor der Rijksbelastingen door architect H. Hoekstra, 1938-1948.
- Westzeedijk 501-509: Stokvisgebouw van R.S. Stokvis & Zn. door J. Verheul Dzn. en C.N. van Goor, 1908-1909.
- Bij Westzeedijk 375: Parksluizencomplex door ingenieur C. Franx en architect B. van der Lecq, 1931-1933.

#### *Gemeentelijke monumenten*

- Pieter de Hoochweg 133/Westzeedijk 441-455: Zeemanshuis door architect J. Verheul Dzn., 1914-1915
- Pieter de Hoochweg 131: Saint-Mary's Church, Anglicaanse kerk door architect J. Verheul Dzn., 1914-1915.
- Pieter de Hoochweg 222: Nederlandse Handelshogeschool door architecten P.H van der Heyden en A.A. van Nieuwenhuyzen, 1915-1916.
- Westzeedijk 497: Kantoor met pakhuis N.V. A.J. Ten Hope's Handelsmaatschappij (mogelijk door architecten J. Verheul Dzn., J.P. Stock Wzn. en J.J. Kanters), 1910-1911.
- Willem Buytewechstraat 45: Machinistenschool door architecten B.J.K. Cramer en C. Elffers, 1945-1949.
- Willem Buytewechstraat 70: Kantoorpand Schenker & Co., 1920.

#### *Toekomstige monumenten*

- 2e IJzerstraat 2: Buitenhuis, 1803.
- Havenstraat 172: Woonhuis 'Nooit Volmaakt' met medaillons van Erasmus en Piet Hein die de eenwording van Rotterdam en Delfshaven symboliseren, door architect J. Bekink, 1886



Hoogteverschillen



Havenstraat (waterkering, 13e eeuw)



Kerkepad (landroute, 13e eeuw)



Waaldijk (waterkering, 1600)



Pieter de Hoochweg



Willem Buytewechstraat



Kade aan de Achterhaven



Kade aan de Coolhaven



Plantsoen bij het Zeemanshuis



Joodse begraafplaats



Laanbeplanting Pieter de Hoochstraat



Achterhaven 130-150



Pietr de Hoochstraat 29



Pieter de Hoochweg 110



Pieter de Hoochweg 111



Pieter de Hoochweg 129



Puntegaalstraat 15



Westzeedijk 501-509



bij Westzeedijk 375



Pieter de Hoochweg 133

- Pieter de Hoochweg 108: Kantoorpand het 'Batavierhuis', 1920.
- Pieter de Hoochweg 125/ Willem Buytewechstraat 68: Rijks Loodswezen, 1920.
- Willem Buytewechstraat 33-35: Gemaal Parksluizen door architect G.J. van der Grinten, 1964-1968.

#### *Beeldbepalende objecten*

- Coloniastraat 25: Christelijk Gereformeerde kerk door architect H. Sutterland, 1933-1935. Waardevol als kerkgebouw in de stijl van de Delftse School en als een van de twee kerken op Coolhaveneiland.
- Coolhaven 14-42: Portiekwoningen met bedrijfsruimte (Laboratorium Dr A. Verwey) op de begane grond, 1952-1953. Waardevol als naoorlogse bebouwing aan de Coolhaven met gecombineerde functie en een verzorgde architectonische detaillering.
- Coolhaven 46-68 / Pieter de Hoochweg 2: Portiekwoningen met bedrijfsruimte op de begane grond, 1949. Waardevol als naoorlogse bebouwing aan de Coolhaven met gecombineerde functie die hoogteverschil tussen de kade aan de Coolhaven en de Pieter de Hoochweg overbrugt en een verzorgde architectonische detaillering heeft.
- Coolhaven 92-98 / Pieter de Hoochweg 1-11: Portiekflats gedeeltelijk met bedrijfsruimte op de begane grond, 1950-1956. Waardevol als naoorlogse bebouwing aan de Coolhaven met gecombineerde functie die hoogteverschil tussen de kade aan de Coolhaven en de Pieter de Hoochweg overbrugt en een verzorgde architectonische detaillering heeft.
- Coolhaven 100-106: Bedrijfsgebouw, 1953. Waardevol als naoorlogse bedrijfsgebouw aan de Coolhaven met verzorgde architectonische detaillering.
- Coolhaven 126-134: Portiekwoningen met bedrijfsruimte op de begane grond, 1946. Waardevol als naoorlogse bebouwing aan de Coolhaven met gecombineerde functie en een verzorgde architectonische detaillering.
- Coolhaven 136-142 / 1e IJzerstraat 8-10: Portiekwoningen, 1957. Waardevol als naoorlogse bebouwing aan de Coolhaven

met gecombineerde functie en een verzorgde architectonische detaillering.

- Coolhaven 226-234: Portiekwoningen met bedrijfsruimte op de begane grond, 1954-1956. Waardevol als naoorlogse bebouwing aan de Coolhaven met gecombineerde functie en een verzorgde architectonische detaillering.
- Coolhaven 240: Bedrijfsgebouw, 1941. Waardevol als bedrijfsgebouw aan de Coolhaven met een vooroorlogse architectonische detaillering.
- Coolhaven 450-548: Kantoor met magazijn, 1942. Waardevol als bedrijfsgebouw aan de Coolhaven met een vooroorlogse architectonische detaillering. Verbouwd tot studentenhuisvesting.
- Coolhaven 558-570: Bedrijfsgebouw, 1940. Waardevol als bedrijfsgebouw aan de Coolhaven met een vooroorlogse architectonische detaillering.
- Coolhavenstraat 29: Openbare lagere school door architect B. van der Lecq, 1929-1930. Waardevol als openbare lagere school voor de kinderen van Coolhaveneiland. Fraai en zorgvuldig gedetailleerd schoolgebouw. De architect ontwierp tegelijkertijd de Parksluizen.
- Havenstraat 127 / Oranje Nassaustraat 4: Winkel-woonhuizen, 1879. Waardevol als winkelpanden op de hoek van de Havenstraat en Oranje Nassaustraat met pittoresk silhouet.
- Havenstraat 129: Winkel-woonhuizen, 1887. Waardevol als winkel-woonhuis in neorenaissancestijl met fraaie architectonische detaillering.
- Havenstraat 131A-131B: Winkel-woonhuis en woonhuis, 1888. Waardevol als winkelpanden en woonhuis met gesneden winkelpui.
- Havenstraat 140 / Korte Schoonderloostraat 60: Winkelwoonhuis met lijst voor reclamebord, 1884. Waardevol als (voormalig) winkelpand met lijst voor reclamebord op de zijgevel.
- Havenstraat 146-170: Woonhuizen, 1900-1906. Waardevol als woonhuizen in eclectische stijl met voorname uitstraling door blokbepaling, rustica en sommige met balkons.



Pieter de Hoochweg 131



Pieter de Hoochweg 222



Westzeedijk 497



Willem Buytewechstraat 45



Willem Buytewechstraat 70



2e IJzerstraat 2



Havenstraat 172



Pieter de Hoochweg 108



Pieter de Hoochweg 125



Willem Buytewechstraat 33-35



Coloniastraat 25



Coolhaven 14-28



Coolhaven 46-68



Coolhaven 92-106



Coolhaven 126-142



Coolhaven 226-234



Coolhaven 236-240, 450-548



Coolhaven 558-570



Coolhavenstraat 29



Havenstraat 127

- Havenstraat 171-181: Dijkwoningen met trap, 1905-1908. Waardevol door de typologie van de dijkwoning die de functie van de Havenstraat als waterkering benadrukt en door de trappen die voor een pittoresk straatbeeld zorgen.
- Havenstraat 183-185: Dubbel woonhuis, 1901. Waardevol als dubbel woonhuis in neorenaissancestijl met fraaie architectonische detaillering en gesneden erker.
- Havenstraat 191-193: Dubbel woonhuis, 1901. Waardevol als dubbelwoonhuis met pittoreske uitstraling door asymmetrische gevel en trap.
- Havenstraat 195-197: Woonhuis met werkplaats? Waardevol karakteristiek pand. (Over dit pand bestaat weinig informatie, ook het stichtingsjaar is niet bekend)
- Havenstraat 231: Verenigingsgebouw Clubhuis 't Anker', 1958. Waardevol als verenigingsgebouw dat samen met de Bakemaflat een naoorlogse invulling aan de Havenstraat vormde. Ter vervanging van door geallieerd bombardement beschadigde woningen. Fraaie gevelcompositie.
- Korte Dijkstraat 11: woonhuis, 1898. Waardevol als de enige historische bebouwing in het Compagniekwartier.
- Oostkousdijk 1-19: Café en winkelwoonhuizen, 1908. Waardevol als winkelwoonhuizen met intacte winkelpuizen en café op de hoek.
- Oostkousdijk 21: Waterstokerij, 1912. Waardevol als winkelwoonhuis met functievermelding op de latei boven de winkel.
- Pieter de Hoochbrug: Dubbele basculebrug, 1932. Waardevol als schakel in de route van de Heemraadssingel naar de Westzeedijk. Representatief voor de brugarchitectuur van de Rotterdamse Dienst Gemeentewerken.
- Pieter de Hoochstraat 35: Woonhuis, 1926 (door architect A.H. van Rood?). Waardevol als woning behorende bij de Zeevaartschool (conciërgewoning?) en bijzondere architectonische detaillering.
- Pieter de Hoochstraat 5: Villa Zonzij, 1926 door architect A.H. van Rood. Waardevol als woning van de rector van de Zeevaartschool en bijzondere architectonische detaillering.
- Pieter de Hoochstraat 7-23 / Kapelstraat 18-24:

Portiekwoningen door architect J.H. van den Broek, 1929. Waardevol als woningbouwcomplex in het middengebied waarbij grote aandacht is uitgegaan naar de architectonische vormgeving.

- Pieter de Hoochstraat 20: Hoekcafé, 1906. Waardevol als café in de stijl van het rationalisme.
- Pieter de Hoochweg 115-121 / Willem Buytewechstraat 73: Woningbouwcomplex met 15 'moderne heerenhuizen', 1925, architect F.J. Hoogeveen. Waardevol als woningbouwcomplex dat in schaal en statigheid goed aansluit bij de monumentale bebouwing aan de Pieter de Hoochweg.
- Schoonderloostraat 24-38: Gemeenteschool voor Uitgebreid Lager Onderwijs, 1884. Waardevol als gemeenteschool voor voortgezet onderwijs in eclectische stijl met fraaie detaillering.
- Schoonderloostraat 48-56: Woonhuizen met voortuin, 1890-1899. Waardevol door de verkaveling met voortuin die verwijst naar het oorspronkelijk landelijke karakter van de omgeving.
- Schoonderloostraat 68: Sint-Jacobusschool door architect A.J. Kropholler, 1897. Waardevol als Rooms-Katholiek schoolgebouw voor jongens. Een vroeg werk in het oeuvre van Kropholler met neogotische en renaissance stijlinvloeden.
- Schoonderloostraat 76-88: Woonhuizen met voortuin, 1884-1900. Waardevol door de verkaveling met voortuin die verwijst naar het oorspronkelijk landelijke karakter van de omgeving.
- Waaldijk 29-45: Rug-aan-rugwoningen, 1899. Waardevol door de typologie van de rug-aan-rugwoning. Een zeldzaam woningtype dat bijna niet meer in Rotterdam voorkomt.
- Westzeedijk 399-437: Centrale Arbeidsvoorziening van de Scheepvaartvereniging Zuid door architect J.W.C. Boks, 1961. Waardevol als kantoorgebouw met een aan de haven gerelateerde functie en bedoeld als uitbreiding van het gebouw aan de Pieter de Hoochweg. Representatieve uitstraling door gevelbrede vensterstroken en gemetselde borstweringen en zorgvuldige detaillering. Sinds 2018 het appartementencomplex West399 met toegevoegd penthouse.
- Westzeedijk 471-479/Kapelstraat 51-141: Bedrijfsgebouw, 1926. Waardevol als bedrijfsgebouw met een aan de haven gerelateerde functie.



Havenstraat 129-131



Havenstraat 140



Havenstraat 145-170



Havenstraat 171-181



Havenstraat 183-185



Havenstraat 191-193



Havenstraat 195-197



Havenstraat 231



Korte Dijkstraat 11



Oostkousdijk 1



Oostkousdijk 3-19



Oostkousdijk 21



Pieter de Hoochbrug



Pieter de Hoochstraat 3-5



Pieter de Hoochstraat 7-23



Pieter de Hoochstraat 20



Pieter de Hoochweg 115-121



Schoonderloostraat 24-38



Schoonderloostraat 48-56



Schoonderloostraat 68

- Westzeedijk 487: Bedrijfsgebouw, 1911. Waardevol als bedrijfsgebouw met een aan de haven gerelateerde functie.
- Westzeedijk 493: Bedrijfsgebouw, 1911. Waardevol als bedrijfsgebouw met een aan de haven gerelateerde functie.
- Westzeedijk 521-525, N.V. Kaufmann's Huidenhandel, 1910. Waardevol als een bedrijfsgebouw met een ruimtelijk-functionele relatie met de stukgoedhavens op de Rechter Maasoever met stijlinvloeden van het rationalisme en Jugendstil. Sinds 2001 het appartementencomplex Looiershof.
- Willem Buytewechstraat 53-59: portiekwoningen met bedrijfsruimte op de begane grond, 1951. Waardevol door de combinatie van traditioneel gemetselde gevels en betonnen puien.
- Willem Buytewechstraat 65: Bedrijfsgebouw Technisch bureau Lautenbach, 1922. Waardevol als een van de eerste bedrijfspanden aan de Willem Buytewechstraat met fraaie detaillering.
- Willem Buytewechstraat 100: Transformatorhuisjes, 1928. Waardevol als nutsgebouwtje met een functie voor de elektriciteitsvoorziening van Coolhaveneiland.
- Willem Buytewechstraat 75-134 / 1e IJzerstraat 12-16: Portiekwoningen, 1928. Waardevol als het nieuwe Rotterdamse woningtype op brede percelen. De portiekwoningen zijn vormgegeven als straatwand met expressieve accenten waarmee aansluiting is gezocht bij de expressionistische architectuur aan de Pieter de Hoochweg.
- Willem Buytewechstraat 157-161 / Coolhaven 162-168: Bedrijfsgebouw van de N.V. Handelsmaatschappij Junker en Ruth door architecten Van der Heyden en Van Nieuwenhuyzen, 1928. Waardevol als bedrijfsgebouw met een representatieve showroom aan de Willem Buytewechstraat en meerde meer utilitaire ruimten als kantoren, magazijnen, expeditieruimten en garages aan de Coolhaven. Hierdoor is een functioneel-ruimtelijke relatie tussen de Willem Buytewechstraat en Coolhaven ontstaan.
- Willem Buytewechstraat 145-195: Portiekwoningen door architect L.C. van der Vlugt, 1928. Waardevol als het nieuwe Rotterdamse woningtype op brede percelen

en door de vormgeving als straatwand. Een in principe eindeloos herhaalbaar gevelontwerp waarachter verschillende plattegronden zijn gerealiseerd. Met de portiekwoningen aan de overzijde van de straat is een monumentaal straatbeeld gerealiseerd.

- Willem Buytewechstraat 110-142 / Dirck Hoffstraat 3-37: Portiekwoningen, 1931. Waardevol als bouwblok tussen de Y-splitsing van de Willem Buytewechstraat en de Dirck Hoffstraat.
- Willem Buytewechstraat 144-196, 200-240 / 1e IJzerstraat 41-45 / Schoonderloostraat 16, Havenstraat 110: Portiekwoningen door architect J.H. van den Broek, 1929. Waardevol als het nieuwe Rotterdamse woningtype op brede percelen en door de vormgeving als straatwand. Het gevelontwerp differentieert de straatwand, gerelateerd aan de diepte van de achtergelegen bouwblokken en het niveauverschil met de dwarsstraten. Met de portiekwoningen aan de overzijde van de straat is een monumentaal straatbeeld gerealiseerd.
- Willem Buytewechstraat bij 196: Trap naar de Schoonderloostraat, 1928. Waardevol als monumentaal vormgegeven trap ter overbrugging van het niveauverschil tussen de Schoonderloostraat en de Willem Buytewechstraat.



Schoonderloostraat 76-88



Waaldijk 29-45



Westzeedijk 399-437



Westzeedijk 471-479



Westzeedijk 487



Westzeedijk 493



Westzeedijk 521-525



Willem Buytewechstraat 53-59



Willem Buytewechstraat 65



Willem Buytewechstraat 75-134



Willem Buytewechstraat 100



Willem Buytewechstraat 110-142



Willem Buytewechstraat 144-196



Willem Buytewechstraat 196



Willem Buytewechstraat 145-195



Willem Buytewechstraat 157-161



Willem Buytewechstraat 200-240

#### 4. AANBEVELINGEN

##### **Behoud door ontwikkeling**

Door bij toekomstige ontwikkelingen rekening te houden met de bestaande kwaliteiten van Coolhaveneiland, is het mogelijk te vernieuwen zonder het kenmerkende en het onderscheidende van het gebied te verliezen. Juist deze bijzondere kwaliteiten kunnen goed tot inspiratie dienen. Voor de meest optimale ontwikkelrichting zijn vanuit de waardering de volgende aanbevelingen gedaan.

##### *Ten aanzien van de landschappelijke ondergrond*

Koester de hoogteverschillen. Ze herinneren aan de middeleeuwse zeewering en tonen de verschillende opvattingen van stratenaanleg.

##### *Ten aanzien van de structuurelementen*

- Benadruk de Havenstraat en Pieter de Hoochstraat die als onderdeel van de voormalige Schielands Hoge Zeedijk een lange lijn in het Zuid-Hollandse landschap is.
- Probeer de Willem Buytewechstraat weer het karakter van een belangrijke, overzichtelijke route te geven door het profiel te verbeteren. Haal inspiratie uit het oorspronkelijke straatbeeld, al was dit niet ingericht was op de toename van autobezit. Het gaat er niet om dit profiel na te bootsen, maar de rust en de lange lijnen terug te brengen, die samen met de architectuur een eenheid maken. Het beeld was rustig omdat alle bomen en het meubilair in een lijn stonden. De stoepen waren breed. Een parkeerzone was met een donkere bestrating aangegeven.

##### *Ten aanzien van de open ruimten en groen*

- Er is nagenoeg geen openbaar groen in Coolhaveneiland aanwezig. De laanbeplanting van de Westzeedijk, Pieter de Hoochweg, Pieter de Hoochstraat, Willem Buytewechstraat, Coolhaven en Achterhaven vullen de leemte. Respecteer de beplanting van een boomsoort per route.

##### *Ten aanzien van de bebouwing*

- Probeer eenheid in de gevels aan de Willem Buytewechstraat terug te brengen.
- Behoud in het binnengebied zoveel een mix van wonen en werken.
- Vrijwel alle bebouwing uit de periode 1918-1940 wordt op de hoeken geaccentueerd. Dat is een wezenlijk kenmerk van de architectuur uit die periode en in dit gebied. Het dient de aanbeveling om daar bij zowel sloop-nieuwbouw als bij renovatie zorgvuldig mee om te gaan.

##### *Ten aanzien van de verschillende sferen per deelgebied*

- Behoud het karakteristieke van de locatie en de gebiedseigen elementen.



## **Bijlage: waarderingscriteria voor bouwkunst door de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed**

### *I. Cultuurhistorische waarden*

1. belang van het object/complex als bijzondere uitdrukking van (een) culturele, sociaal- economische en/of bestuurlijke/ beleidsmatige en/of geestelijke ontwikkeling(en);
2. belang van het object/complex als bijzondere uitdrukking van (een) geografische, landschappelijke en/of historisch- ruimtelijke ontwikkeling;
3. belang van het object/complex als bijzondere uitdrukking van (een) technische en/of typologische ontwikkeling(en);
4. belang van het object/complex wegens innovatieve waarde of pioniers karakter;
5. belang van het object/complex wegens bijzondere herinneringswaarde.

### *II. Architectuur- en kunsthistorische waarden*

1. bijzonder belang van het object/complex voor de geschiedenis van de architectuur en/of bouwtechniek;
2. bijzonder belang van het object/complex voor het oeuvre van een bouwmeester, architect ingenieur of kunstenaar;
3. belang van het object/complex wegens de hoogwaardige esthetische kwaliteiten van het ontwerp;
4. belang van het object/complex wegens het bijzondere materiaalgebruik, de ornamentiek en/of monumentale kunst;
5. belang van het object/complex wegens de bijzondere samenhang tussen exterieur en interieur(onderdelen).

### *III. Situationele en ensemblewaarden*

1. betekenis van het object als essentieel (cultuurhistorisch, functioneel en/of architectuurhistorisch en visueel) onderdeel van een complex; a. bijzondere, beeldbepalende betekenis van het object voor het aanzien van zijn omgeving; b. bijzondere betekenis van het complex voor het aanzien van zijn omgeving, wijk, stad of streek;

2. a. bijzondere betekenis van het complex wegens de hoogwaardige kwaliteit van de bebouwing in relatie tot de onderlinge historisch-ruimtelijke context en in relatie tot de daarbij behorende groenvoorzieningen, wegen, wateren, bodemgesteldheid en/of archeologie; b. bijzondere betekenis van het object wegens de wijze van verkaveling/inrichting/ voorzieningen.

### *IV. Gaafheid en herkenbaarheid*

1. belang van het object/complex wegens de architectonische gaafheid en/of herkenbaarheid van ex- en/of interieur;
2. belang van het object/complex wegens de materiële technische en/of constructieve gaafheid;
3. belang van het object/complex als nog goed herkenbare uitdrukking van de oorspronkelijke of een belangrijke historische functie;
4. belang van het complex wegens de waardevolle accumulatie van belangwekkende historische bouw- en/of gebruiksfasen;
5. belang van het complex wegens de gaafheid en herkenbaarheid van het gehele ensemble van de samenstellende onderdelen (hoofd- en bijgebouwen, hekwerken, tuinaanleg e.d.);
6. belang van het object/complex in relatie tot de structurele en/of visuele gaafheid van de stedelijke, dorpse of landschappelijke omgeving.

### *V. Zeldzaamheid*

1. belang van het object/complex wegens absolute zeldzaamheid in architectuurhistorisch, bouwtechnisch, typologisch of functioneel opzicht;
2. uitzonderlijk belang van het object/complex wegens relatieve zeldzaamheid in relatie tot één of meer van de onder I t/m III genoemde kwaliteiten.

## BRONNEN

### Archieven

Stadsarchief Rotterdam:

294-01 Archieven van de Commissie Plaatselijke Werken en Dienst van Gemeentewerken te Rotterdam.

817 Archief van de Projectgroep Stadsvernieuwing Delfshaven te Rotterdam

Het Nieuwe Instituut te Rotterdam:

Archief van Architectenbureau Van den Broek en Bakema (BROX)

Historische krantendatabase Delpher (Koninklijke Bibliotheek)

### Literatuur

Abrahamse, J.E., A. van der Zee, M. Kosian, *Atlas van de Schie. 2500 jaar werken aan land en water*, Bussum 2016.

Bakker, B., 'Wonen aan de waterkant. De beste plaatsen in het Feijenoordstadion zijn toch ook de duurste', in: *Wonen-TA/BK* (1973) 24, pp. 5-8.

Berens, H.E.M., *W.N. Rose, 1801-1877. Stedenbouw, civiele techniek en architectuur*, Rotterdam 2001.

Boer, L. de, *Het Land van Hoboken*.

*Ontwikkelingsgeschiedenis tussen Rotterdam en Delfshaven 1850-1930*, [kandidaatsscriptie Technische Universiteit Delft, faculteit Bouwkunde] Delft 1987.

Dries, M. van den, A. Carmiggelt, *Delfshaven: een VOC-werf opgegraven* [Ontdek Archeologie in Rotterdam], Rotterdam 2011.

Gemeente Rotterdam dS+V, *Quickscan Coolhaveneiland*, Rotterdam 2011.

Habets, A., M. Meijs, F. de Ruiter, *Stadsvernieuwing Rotterdam 1974-1984* [Dl. 1 Beleid; Dl. 2 134 sociale woningbouwprojecten; Dl. 3 Woningverbetering], Rotterdam s.a. (1985).

Hooykaas, F., A. Reijndorp, A. van Wijngaarden, *Rotterdam woont. Atlas van de Rotterdamse woningbouw 1840-2015*, Bussum 2015.

Klein, F.J., *Beschrijving en geschiedenis van Delfshaven, benevens die van Schoonderloo en het slot Spange. Kroniek van al de merkwaardige voorvallen, belangrijke oorkonden, privilegiën, publicatiën, correspondentiën en verdere stukken, op Delfshaven betrekking hebbende*, Delfshaven 1873.  
Klerk, L. de, P. van der Laar, H. Moscoviter, *G.J. de Jongh. Havenbouwer en stadsontwikkelaar in Rotterdam*, Bussum 2008.

Laar, P. van de, *Stad van formaat. Geschiedenis van Rotterdam in de negentiende en twintigste eeuw*, Zwolle 2000.

Laar, P. van de, M. van Jaarsveld, *Historische Atlas van Rotterdam*, Amsterdam 2004.

Lubbers, M., *Tien wijken vernieuwen. Stadsvernieuwing in tien Rotterdamse wijken*, Rotterdam 1980.

Maandag, B., S. van der Velde, 'Een landhuis, opgeslokt door de grote stad. Portret van Huize Schoonderloo', in: *Meent* 1 (2012) 1, pp. 32-33

Moscoviter, H. (ed.), *Op de groei gemaakt. 'Gerieflijkheden voor een welingerigte stad'. Anderhalve eeuw Gemeentewerken Rotterdam*, Rotterdam 1996.

Nieuwenhuis, J., *Mensen maken een stad 1855 – 1955 uit de geschiedenis van de dienst Gemeentewerken te Rotterdam*, 1955.

Nieuwenhuis, J. *Van poort tot poort. Ontwikkelingsgeschiedenis van het Rotterdams stadsgebied, van de Nieuwpoort in de XIV-de tot de Europoort in de XX-ste eeuw*, Rotterdam/Den Haag 1961.

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

Schoor, A. van der, *Stad in aanwas. Geschiedenis van Rotterdam tot 1813*, Zwolle 1999.

SteenhuisMeurs, *Historisch Delfshaven en Schans-Watergeus gebied Rotterdam. Cultuurhistorische analyse*, Paterswolde/ Rotterdam 2018.

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

**Gesprekken**

Ton Guiran en Astrid Schoonhoven van Archeologie Rotterdam  
(Bureau Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam), d.d. 4 februari  
2020.

Maarten Rensen, Secretaris Genootschap Historisch  
Delfshaven, d.d. 18 februari 2020.

**Herkomst afbeeldingen**

Maarten Dercksen

Genootschap Historisch Delfshaven (<https://jgsmits.home.xs4all.nl/delfshaven/heden.html>)

Lakenhal, Leiden

Nationaal Archief, Den Haag

Het Nieuwe Instituut, Rotterdam

Stadsarchief Rotterdam

Vereniging Puntegale

Evelien van Es & Lara Voerman

