

# Het Monumenten Inventarisatie Project

G. M. Andela

*'Het is niet het letterlijke verleden dat ons beheerst. Het zijn beelden van het verleden. Deze zijn dikwijls net zo verfynd van structuur en net zo selectief als mythen. Beelden en symbolische constructies van het verleden zijn bijna als genetische informatie in ons bewustzijn ingeprent. Ieder nieuw tijdperk in de geschiedenis weerspiegelt zich in het beeld en de actieve mythologie van zijn eigen verleden. Het toetst een gevoel van identiteit, van achteruitgang of nieuwe verworvenheden aan dat verleden. De echo's door middel waarvan een samenleving haar eigen stem tracht te bepalen, komen van achteren. Een samenleving kan het niet stellen zonder antecedenten'.*

George Steiner: *In de burcht van Blauwbaard*



Plattegrond der stad Rotterdam in 1839, L. F. Temminck. De kaart toont de omvang van de stad rond 1850. De stad bestaat uit de oude stadsdriehoek binnen de vesten en de lanenkwartieren ten noordoosten en ten westen hiervan. Deze poldergebieden, waar oorspronkelijk blekerijen, warmoezerijen en buitenhuizen gevestigd waren, functioneren als opvanggebied voor de overvolle binnenstad. In de Muizenpolder ten zuiden van de huidige Westzeedijk, in Kralingen en langs de Rotte en de Schie bevinden zich talrijke buitenplaatsen. (plattegrond uit: Van Ravesteyn, Rotterdam in de negentiende eeuw, Rotterdam 1924).

## Inleiding

Het Monumenten Inventarisatie Project (M.I.P.) is, zoals bekend, een landelijk opgezet onderzoek naar de architectuur en stedebouw uit de periode 1850-1940. Het initiatief is afkomstig van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg te Zeist. De directe aanleiding vormde de leemte in kennis die bij de dienst bestond over de jongere architectuur en stedebouw uit de genoemde periode door zijn gerichtheid, tot ongeveer de jaren zeventig, op de architectuur van vóór 1850. De toenemende bestuurlijke en adviseerende bemoeienissen op het gebied van de volkshuisvesting, o.a. veroorzaakt door de stadsvernieuwing en op dat van de ruimtelijke ordening, dwongen de dienst tot bijstelling van het beleid in de richting van de jongere bouwkunst. Daarnaast was de toenemende belangstelling voor de industriële archeologie van invloed op deze wending. Men besloot in 1984 met steun van de Tweede Kamer tot een grootscheepse aanpak. Dat wil zeggen, in vijf jaar tijd zou een overzicht van de jongere architectuur en stedebouw in ons land moeten worden verkregen. Het onderzoek kreeg de naam Monumenten Inventarisatie Project. Als doelstellingen werden geformuleerd:

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

De richtlijnen voor het onderzoek werden opgesteld door de Rijksdienst, terwijl uitvoering zou moeten plaatsvinden door de provincies en de vier grote steden, in samenwerking met de dienst in Zeist.

In grote lijnen kunnen deze richtlijnen worden gekarakteriseerd door een opzet van groot naar klein. Werkend vanuit een algemeen overzicht over de geografische, de sociaal-economische, de culturele, de stedebouwkundige en architectonische ontwikkeling van een projectgebied (provincie of stad) wordt op het tweede niveau deze kennis verder uitgediept op de schaal van de kleine stad, de wijk of buurt (de deelgebieden vormend).

Als derde stap volgt de objectinventarisatie

Kaart behorende bij het plan tot aanleg van nieuwe straten in de polders Cool en Rubroek, 1858, W. N. Rose.

De singels van het waterproject en de ontworpen uitbreiding voor Feijenoord en het westen zijn in kleur aangegeven.

Slechts de nieuw geprojecteerde straten in de lanenkwartieren zijn deels ten uitvoer gebracht. (plattegrond uit: L. J. C. J. van Ravesteyn: Rotterdam in de negentiende eeuw, Rotterdam 1924).

per deelgebied. De gegevens moeten worden verwerkt in een algemene gebiedsbeschrijving, in deelgebiedsbeschrijvingen, in een objectregistratie (per computer) en in kaartmateriaal waarop aangeduid onder andere de stedenbouwkundige typologie en gebieden met bijzondere waarden. Het project is landelijk nog in volle gang.

## Rotterdam

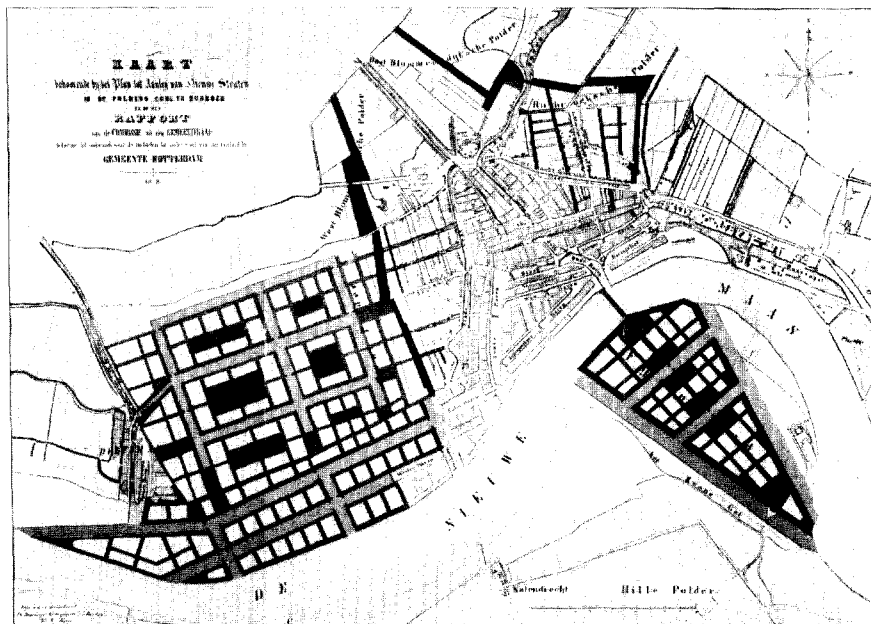
Tegen een achtergrond van hei-installaties en zwenkende bouwkransen liepen en fietsen ruim twee jaar lang de medewerkers van het M.I.P. door de stad Rotterdam. Terwijl in hoog tempo wordt gewerkt aan de 'vernieuwing' van de stad, probeerden zij de voor Rotterdam oude stad in kaart te brengen, dat wil zeggen, de architectuur en stedenbouw uit de periode 1850-1940. Soms nog nadrukkelijk aanwezig, op andere plaatsen door ruim vijftien jaar stadsvernieuwing onherkenbaar veranderd.

Het onderzoek werd onlangs afgerond met een presentatie van de resultaten; twee lijvige rapporten en een computerbestand met ruim 1.400 objectbeschrijvingen.

De start vond plaats in juli 1987 en ging gepaard met een bustocht voor pers, politie en monumentenbeschermers langs enkele al wel bekende monumentwaardige objecten. Het was nog geen confrontatie met het onbekende Rotterdam.

Dit werd wel het terrein voor de onderzoekers Helma Hellinga, Paul Rosenberg en ondergetekende. Zij begonnen met een verkennende studie over de algemene ontwikkeling van de stad met als kenwoorden de geografie, de historische stad, infrastructuur, handel en scheepvaart, industriële ontwikkeling, dienstensector, cultuur, de stedenbouwkundige en architectonische ontwikkeling. De belangrijkste geraadpleegde bronnen vormden de werken van Van Ravesteyn, Rogier, Van Lieburg, Wattjes en Ten Bosch en diverse artikelen in de Rotterdamse jaarboekjes en tijdschriften, gidsen en herdenkingsbundels.

In grote lijnen leverde dit onderzoek het volgende, niet geheel onbekende beeld op.



## Ontwikkeling 1850-1940

Na een relatieve stilstand in het begin van de negentiende eeuw vond in de periode 1850-1940 een expansieve ruimtelijke ontwikkeling plaats. Daarbij is sprake van enerzijds een nauwe samenhang tussen de transformatie van de haven van stapelhaven tot een doorvoerhaven van wereldformaat en anderzijds de stedelijke uitbreidingen. Voortdurend werden er aangrenzende gebieden geannexeerd. Soms gaven de belangen van haven en industrie hiertoe de doorslag, dan weer het aspect van de behoefte aan grond voor woningbouw.

De eerste planmatige uitbreiding ten westen van de oude stadsdriehoek vormde het Nieuwe Werk (rond 1850) naar een ontwerp van de stadsarchitect W. N. Rose, met traditionele havenbekkens en een gemengde bebouwing (pakhuizen, woningen en later kantoren). Kort daarop volgden de wijken Cool en Rubroek, deels uitgevoerd naar een plan van Rose (1858). Dezelfde architect was ook verantwoordelijk voor het zogenaamde Waterproject (1854), dat voorzorg in de aanleg van een singelstructuur ten westen, noorden en noordoosten van de stad, primair ten behoeve van de waterversing en verbetering van de hygiëne in de oude stad. De fraai beplante singels (naar ontwerp van de J. D. en L. P. Zocher) zoals de Westersingel, Spoorsingel en Noordsingel zouden belangrijke groene aders vormen in de nieuwe stadsdelen.

Ofschoon in 1883 wel een plan werd ontworpen door de toenmalige gemeente-architect G. J. de Jongh, werd Rotterdam hoofdzakelijk gebouwd volgens particuliere stratenplannen, waarbij de oorspronkelijke kavelstructuren veelal werden aangehouden. Het uitbreidingsplan gold slechts als een globale richtlijn. Er verschenen veelal hui-

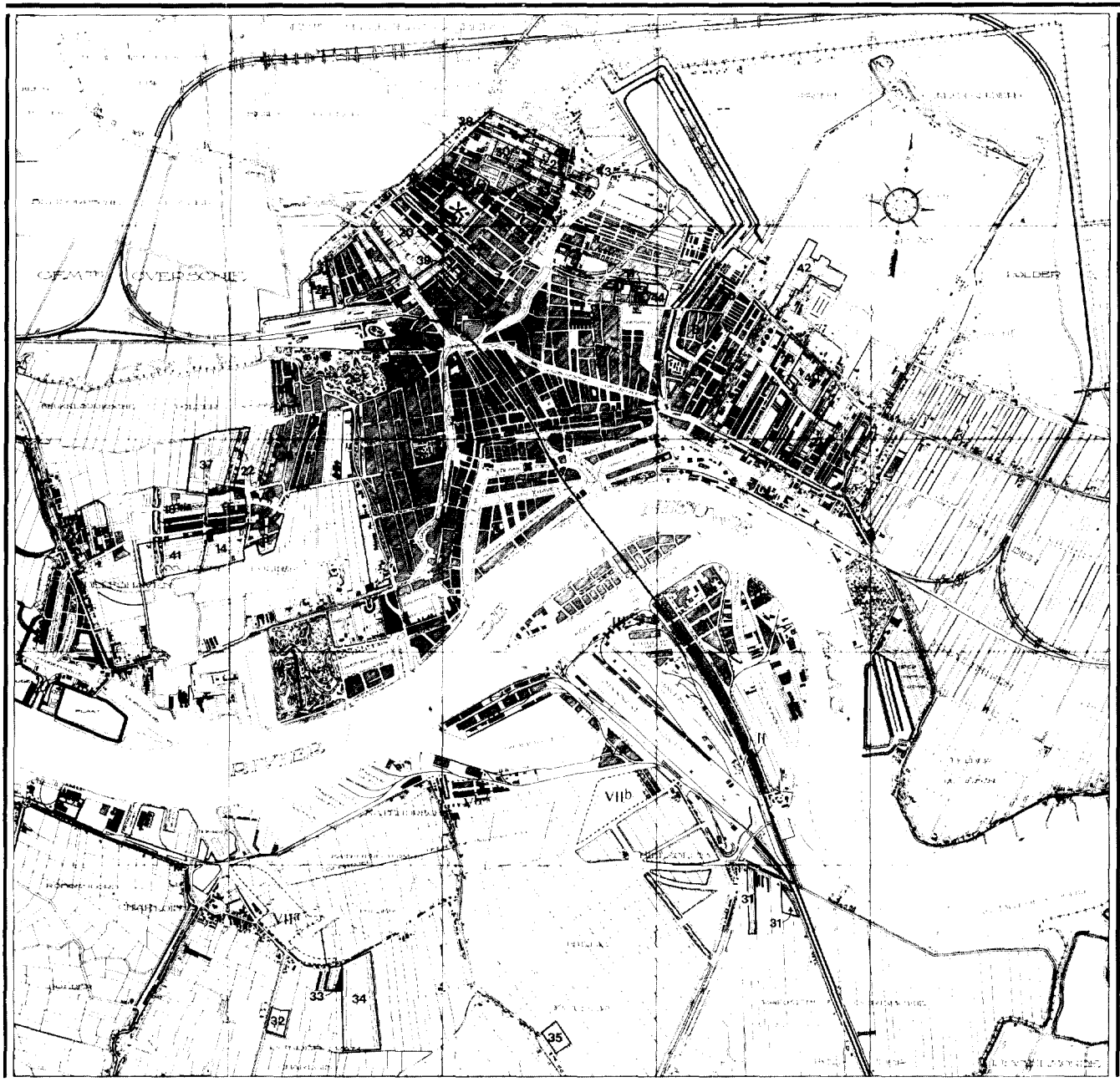
zen van twee tot vier of vijf lagen hoog waarvan sommigen werden voorzien van een sobere, weer andere van een rijke stucdecoratie. Aan de singels kwamen de meer luxe middenstandswoningen en herenhuizen.

De tweede belangrijke factor bij de bouw van de stad was de Bouwverordening (1857) waarvan de bepalingen in 1887 werden aangescherpt. De regel dat in het belang van het verkeer de straathoeken afgeschuind dienden te worden heeft geleid tot de vele typische schuine straatbeëindigingen die zich vandaag de dag nog in de stad voordoen (hoek Zaagmolenstraat/Zwaanshals, hoek Oude Binnenweg/Mauritsweg).

De aandacht van de gemeente ging tegen het eind van de negentiende eeuw vooral uit naar de uitbreiding van de haven. Aanvankelijk vond deze alleen op de noordelijke oever plaats, maar na 1865 ook op de zuidelijke. Van grote invloed op de havenaanleg in dit gebied (Feijenoord) waren het gereedkomen van de spoorlijn, de schaalvergroting in de scheepvaart en mechanisering van de overslag. Traditionale kanaalhavens met pakhuizen voor de opslag van goederen (o.a. Binnenhaven, Spoorweghaven) maakten plaats voor grotere havenbekkens, zoals de Rijnhaven waar de overslag van schip tot schip plaatsvond. In het havengebied vestigden zich talrijke industrieën, verwant aan de scheepvaart (machinefabrieken) maar ook andere (graanverwerkende industrieën, brouwerijen en zuivelfabrieken).

De aanleg van havens ten westen van het dorp Charlois (in 1894 geannexeerd) stond vooral in het teken van de ontwikkeling van de petrochemische industrie.

Deze ontwikkeling zou na W.O. II expansieve vormen aannemen (Botlek, Europort, Maasvlakte).



Plattegrond van Rotterdam in 1900.

De ingetekende gebieden met cijfers zijn de belangrijkste particuliere en gemeentelijke stratenplannen die in de jaren 1883-1900 werden uitgevoerd. De kaart laat duidelijk zien dat hierbij hoofdzakelijk de bestaande kavelgrenzen werden aangehouden.

Opvallend is de grote afwezigheid van de gemeente op de noordelijke oever. De aandacht ging uit naar de havenaanleg op zuid en met het oog hierop nam de gemeente ook de bouw van arbeiderswoningen ter hand. Slechts enkele particulieren nemen het initiatief tot de aanleg van straten en woningbouw.

Na de eeuwwisseling zal er op Zuid relatief veel verenigingsbouw worden gerealiseerd (Vreewijk, Bloemhof).

(plattegrond uit: Van Ravesteyn, Rotterdam in de negentiende eeuw, Rotterdam 1924).

## Woningbouw

De woningbouw op Zuid werd lange tijd bepaald door de havenaanleg, dat wil zeggen: woningen werden gerealiseerd op gebieden die resteerden na de aanleg van havens, industrieterreinen en spoorwegen (Afrikaanderbuurt, Feijenoord).

Na de eeuwwisseling kwam hierin verandering toen het stedenbouwkundig concept van de tuinstad zijn invloed deed gelden (tuindorpen Heijplaat en Vreewijk, Bloemhof). Bovendien maakte de Woningwet (1901) de bouw van gesubsidieerde woningbouw mogelijk. In verband met de grote vraag naar goede en goedkope woningen werd in de jaren twintig op Zuid geëxperimenteerd met

nieuwe bouwmethoden en -constructies (de betondorpen Kossel en Stuhlemeyer). Op de noordelijke oever kwamen in de eerste decennia van de twintigste eeuw de wijken Oud-Mathenesse, Spangen en Bospolder-Tussendijken tot stand met straten die niet langer werden gevormd door de typische negentiende-eeuwse rijhuizen, maar door grote dikwijls sober met siermettselwerk gedecoreerde woningblokken.

De wijken Bergpolder en Blijdorp (gekenmerkt door een heldere stedenbouwkundige structuur en een sterk horizontaal gelede bebouwing) werden in de jaren dertig gebouwd.

## Stedelijke voorzieningen

Toen de bevolking toenam (1850-1940: 90.000-600.000) kwamen tegen het einde van de negentiende eeuw de verschillende nutsvoorzieningen tot stand, aanvankelijk op particulier initiatief, later door toedoen van de gemeente (waterleiding, riolering, gas, elektriciteit, telefoon).

Ook ontstonden er in dezelfde tijd voorzieningen op het gebied van de gezondheidszorg (ziekenhuizen), onderwijs (scholen) en sport en ontspanning (gymnastiekscholen, zwembaden, voetbalstadions). Vooral aan de doorgaande straten (Oude en Nieuwe Binnenweg, Kruiskade en West-Kruiskade, 1e en 2e Middellandstraat, Noordmolenstraat, Bergweg, Goudseweg) en in het centrum (Hoogstraat) verschenen talrijke nieuwe winkels of ondergingen de oude een grondige modernisering. Er ontwikkelde zich een uitgaansleven dat zich vooral in het centrum van de oude stad afspeelde. Door het bombardement in mei 1940 zijn de meeste sporen hiervan, zoals de variététheaters, de oude schouwburg en de vele bioscopen verdwenen. Alleen in naam leven ze nog voort (de Doelen, Loos, Thalia, Scala, Luxor e.a.). Ook de tram met de trams huisjes en bovenleidingen en de autobus verschenen in het stadsbeeld, evenals de auto.

Deze vernieuwingen en intensivering van het vervoer vereisten aanpassing van de compacte nauwe stedelijke structuur. Zo vonden er verschillende dempingen van grachten en sloten plaats ten behoeve van een betere verkeersontwikkeling. De Meent en Coolsingel getuigen nog van deze vooroorlogse ingrepen. Vooral aan de Coolsingel vond in de eerste decennia na de oorlog een begin van city-vorming plaats (schaalvergroting, concentratie van centrumfuncties). Door de oorlogsverwoestingen zijn de stedenbouwkundige en architectonische ingrepen, daterend uit de periode 1850-1940, in het centrum van Rotterdam uiterst schaars.

Hierin onderscheidt de stad zich van de andere grote Nederlandse steden. De M.I.P.-onderzoekers konden op een paar uitzonderingen na het centrum geheel 'overslaan'. Daarentegen vroegen de historische kernen van de geannexeerde dorpen (zoals Pernis, Charlois, Hoek van Holland, Overschie) om nader onderzoek.

## Inventarisatie-gebieden

Op grond van deze eerste verkenning, waarvan de resultaten de synopsis voor de algemene gebiedsbeschrijving vormden, werd de stad opgedeeld in achttien deelgebieden. De bestaande wijkgrenzen en een zekere chronologie vormden hierbij de leidraad. Globaal werden de deelgebieden gevormd door:



Stadsuitbreiding Rotterdam-West (luchtfoto 1934, Topografische Dienst Emmen).  
De spoorlijn omsluit de wijken Bospolder-Tussendijken, Oud-Mathenesse en Spangen. Ten westen van de spoorlijn Het Witte Dorp van architect J. J. P. Oud (semipermanente woningen, 1922-'24).  
Rechtsonder Delfshaven.

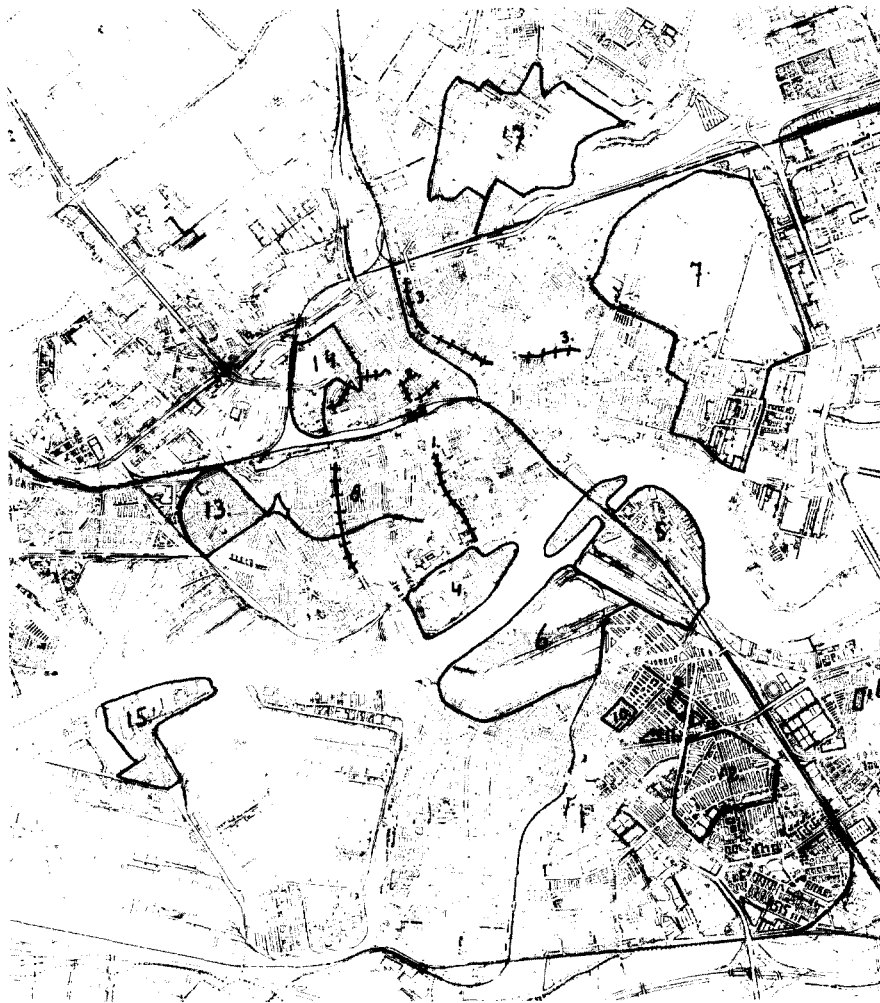
1. het centrum met de directe omgeving;
2. de woonwijken in het Oude Noorden, Rubroek, Provenierswijk, Agniesebuurt, Crooswijk en Liskwartier;
3. Kralingen;
- 4, 10, 15. de woonwijken op Zuid (inclusief na-oorlogse);
5. de havens en Heijlplaat;
6. Hoek van Holland;
7. Delfshaven en omgeving;
8. Oude en Nieuwe Westen en Middelland;
9. Bospolder-Tussendijken, Oud-Mathenesse en Spangen;
11. Bergpolder en Blijdorp;
12. Overschie met de omringende polders;
13. Hillegersberg, Schiebroek en Terbregge;
14. 's-Gravenland en Prinsenland met de aangrenzende woonwijken Ommoord en Zevenkamp;
16. IJsselmonde met Beverwaard en Groot-IJsselmonde;
17. Pernis;
18. Hoogvliet.

De voorlopige algemene beschrijvingen vormden de achtergrond waartegen de inventarisatie van waardevolle objecten en van de gebieden met bijzondere waarden plaatsvond. Dit resulteerde in een bestand van zowel boerderijen uit de polders als handels- en kantoorgebouwen uit het Scheepvaartkwartier, zowel Jugendstil-woonhuizen als Nieuw-Zakelijke gebouwen, zowel fabrieken, loodsen als kademuuren en bruggen, zowel hekken als trams huisjes, zowel stedenbouwkundige ensembles en

straatwanden als voormalige stoomgemalen.

Als uitgangspunt voor de selectie gold de mate van representativiteit voor de cultuurhistorische ontwikkelingen van de betreffende periode in de ruimste zin van het woord. Bij categorieën als woonhuizen, scholen e.d. werd ook de kwaliteit van de architectonische vormgeving meegewogen. Voor de selectie van gebieden met bijzondere waarden werden vooral stedenbouwkundige criteria gehanteerd zoals de kwaliteit van het ruimtelijk concept (verkaveling, architectonische/architectuurhistorische kwaliteiten, representativiteit voor specifieke functionele ontwikkeling), de bijzondere historische betekenis (pioniersfunctie, betekenis voor de ontwikkeling van het stedenbouwkundig denken), de stedenbouwkundige betekenis in ruimere omgeving (als deel van een groter geheel, markering van het stadsbeeld).

De tevens aanbevolen criteria 'gaafheid' en 'zeldzaamheid' (van de bovengenoemde kwaliteiten) bleken in de praktijk soms moeilijk toepasbaar. Het beeld van verschillende gebieden is door de recente stadsvernieuwing drastisch veranderd, zonder dat echter de stedenbouwkundige structuur wezenlijk is aangetast (Vreewijk, Spangen). Als gebied



Gebieden met bijzondere stedenbouwkundige en architectonische waarden. (kaartbewerking: G. M. Andela, 1990).

1. Westersingel, Mauritsweg, Eendrachtsweg.
2. Spoorsingel, Provenierssingel.
3. Boezemsingel, Crooswijkseingel, Noordsingel, Bergsingel.
4. Scheepvaartkwartier met Park.
5. Feijenoord met Noordereiland.
6. Wilhelminapier, Rijnhaven e.o.
7. Kralingen, Kralingse Bos.
8. Heemraadssingel, Mathenesserlaan, Mathenesserplein.
9. Kiefhoek.
10. Kassel I en II.
11. Stuhlemeijer I en II.
12. Vreewijk.
13. Spangen.
14. Blijdorp (deel) met Vroesepark en diergaarde Blijdorp.
15. Heijplaat.
16. Tuindorp IJsselmonde.
17. Bergse Voorplas, Bergse Achterplas, Straatweg.

met bijzondere waarden zijn aangeduid onder andere de singels behorende tot het z.g. Waterproject van Rose (Westersingel, Spoorsingel, Noordsingel, Crooswijkseingel, Boezemsingel) en de Heemraadsingel, voorts de Mathenesserlaan met het Mathenesserplein, de wijk Spangen, delen van Kralingen (incl. Kralingse Bos en Plas) de Bergse Voor- en Achterplas en op zuid de Kiefhoek, betondorp De Kassel, Vreewijk en de oudste havengebieden (Feijenoord en de Rijnhaven met omgeving).

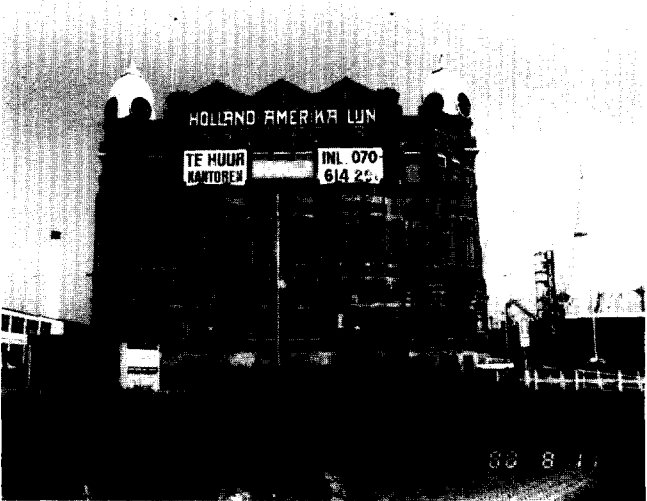
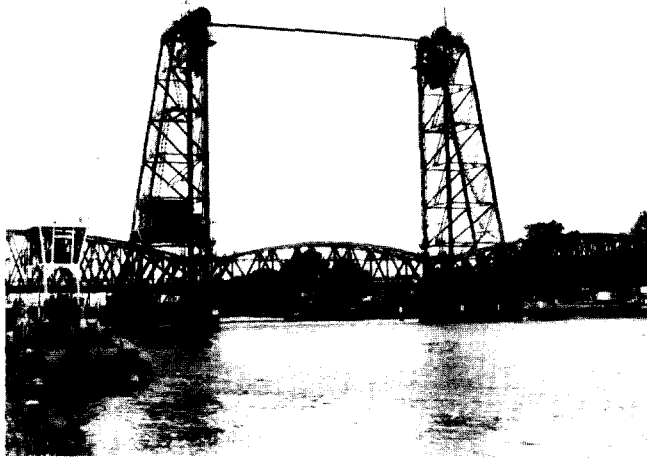
## Resultaat

De kaart waarop deze gebieden zijn aangeduid komt in grote lijnen overeen met de zogenaamde 'gevoelige gebiedenkaart' die enkele jaren gelden door de dienst Stadsontwikkeling is opgesteld. Hierop waren alle uit architectuurhistorisch, stedenbouwkundig en/of landschappelijk oogpunt waardevolle gebieden aangegeven.

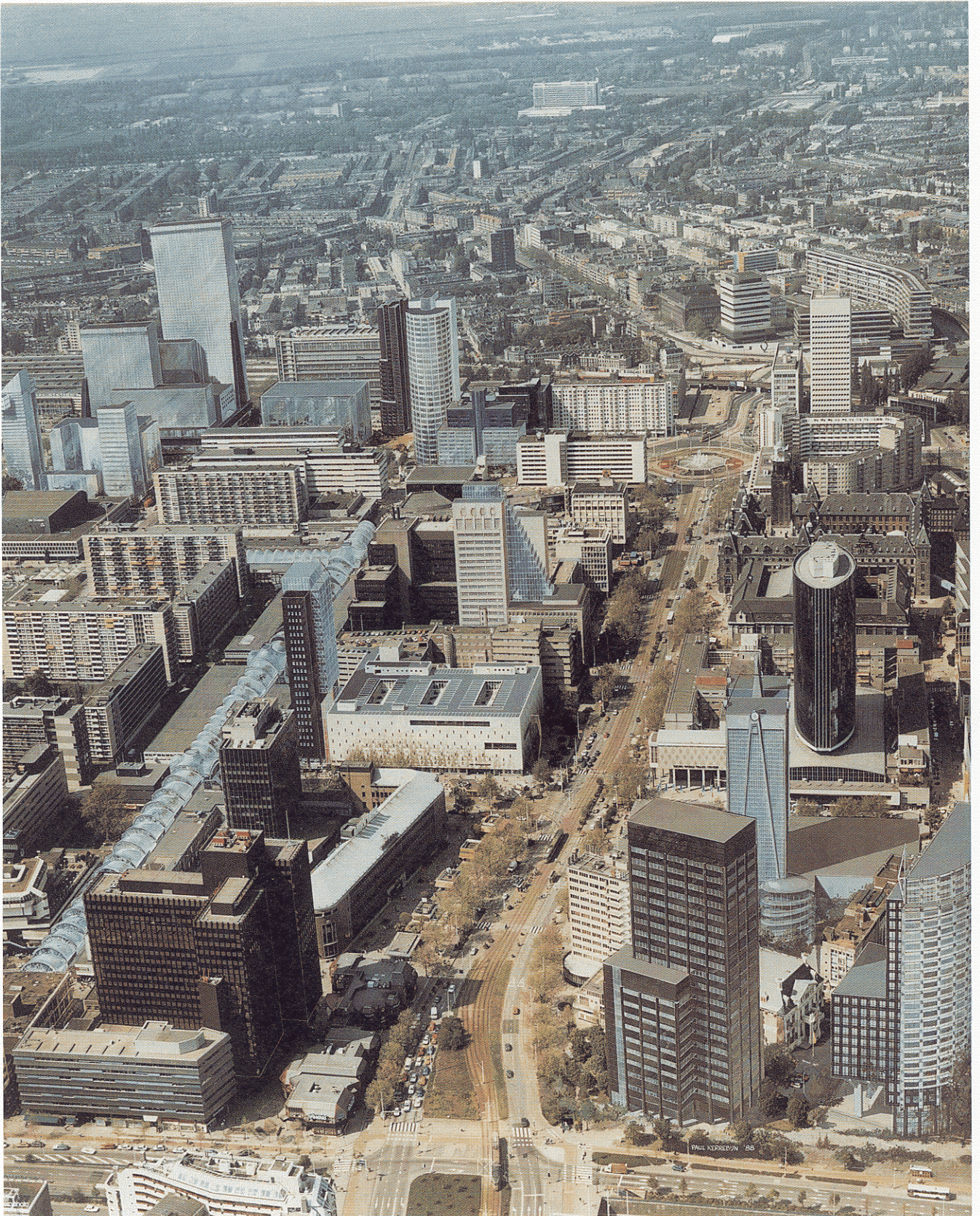
De kaart verdween echter in de bekende bureaula, ondanks het feit dat de kaart in opdracht werd gemaakt. Het globale karakter en het ontbreken van een plan van aanpak

voor toepassing ervan waren mede debet aan deze verdwijning. Hopelijk wacht de nieuwe (M.I.P.) kaart een betere toekomst. Ofschoon het M.I.P. geen grote verschuivingen in de historiografie van de Rotterdamse architectuur en stedenbouw heeft opgeleverd, ligt de belangrijkste verdienste van dit project in de systematische wijze en de grote schaal waarop de ruimtelijke ontwikkeling van de stad in de periode 1850-1940 inzichtelijk is gemaakt. Tegen een achtergrond van de geografische en historische ontwikkeling zijn stedenbouwkundige structuren, gebouwen, constructies e.d. die getuigen van deze ontwikkeling in hun onderlinge samenhang en afzonderlijk beschreven en gecodeerd. Inmiddels hebben de onderzoeksresultaten aanleiding gegeven tot verder onderzoek, bijvoorbeeld naar de scholenbouw van gemeente-architect Van der Steur, het (hoge) kantorengebouw van het G.E.B. en de kerkenbouw in de periode 1850-1940. Onderzoek naar de stedenbouwkundige voorstellen van Rose gaat binnenkort van start. Hoe de resultaten van het M.I.P. bouwstenen kan aanreiken op het gebied van de ruimtelijke ordening, stadsontwikkeling en monumentenzorg, zoals in de

doelstellingen staat verwoord, is in Rotterdam nog volstrekt onduidelijk. Natuurlijk zal het niet moeilijk zijn het bestand nog eens door te lopen op gemeentelijke of eventuele rijksmonumenten. De meeste objectnummers zullen door hun aard en kwaliteit niet in aanmerking komen voor een dergelijke kwalificatie. Voor de bescherming of op zijn minst de aandacht voor de objecten en gebieden uit deze inventarisatie is het ontwikkelen van een geïntegreerd welstands- en monumentenbeleid een meer aangewezen weg. Het gaat immers, anders dan in de traditionele monumentenzorg, bijna steeds over grotere ensembles, de straat, het blok, het plein, de wijk etc. Daarnaast zal er een beroep moeten worden gedaan op het exploratief en creatief vermogen van de architect en stedenbouwkundige ontwerper. Juist in samenwerking met hen zal onderzocht moeten worden op welke wijze de architectuur en stedenbouw uit het verleden kunnen worden ingezet in de bestaande en toekomstige ontwerppraktijken. Pas wanneer dit in Rotterdam niet tot een incident beperkt blijft, zoals nu het geval is, kan er gesproken worden van een geslaagd project.



Een willekeurige selectie van waardevolle objecten. Van links naar rechts, van boven naar beneden: Hefbrug, Koningshaven, 1927. Ontwerp J. Oosting; Proveniersstraat, 1890. Kenmerkend is de uniformiteit per drie, vier of meer huizen, die het gevolg is van de bloksgewijze bebouwing door particulieren; Woonhuis, Pastoriedijk, Pernis, 1884; Machinefabriek Kuypers, Feijenoord, 1909; Kantoorgebouw van de Holland-Amerika Lijn, Wilhelminakade, 1901-'20. Architect Droogelever Fortuyn, J. Müller en C. B. van der Tak; Woningbouwcomplex Noorderhaven-Talmastraat, Blijdorp, ca. 1935. Architect W. Vermeer. De wijk Blijdorp onderscheidt zich door de heldere, sterk symmetrische opzet met een vrij uniforme bebouwing in gesloten blokken van vijf lagen. (foto's: Bureau Monumentenzorg Rotterdam, 1988-'89)



City-ontwikkeling in het centrum van Rotterdam (Coolsingel en omgeving, gezien vanuit het zuiden). Fotomontage van bestaande en toekomstige bebouwing (bron: Grondbedrijf Rotterdam; montage Paul Kerrebijn, 1988).